



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

21. Termin AGr KI ADM

21.05.2025
09.00 – 12.00 Uhr

Sitzung hybrid
SBB, Wylerpark, Bern oder online via MS
Teams



Agenda

- Begrüssung, Teilnehmende und Organisatorisches
- 1. Genehmigung Protokolle vom 19.3. & 16.4.2025
- 2. Information aus der KKI
- 3. Abnahme der Strategie Schnittstellenstandards
- 4. Workshopplanung
- 5. SKI-Roadmap
- 6. Pendenzen-/Themenliste
- 7. Varia / Tischvorlagen
- 7.1 EMS SKI: Autoverlad geht produktiv

Begrüßung und Teilnehmende

Simon Freihart, 09.00 – 09.15

Begrüssung und Teilnehmende

Nr	Vorname	Name	Unternehmung	Teilnahme 21. Termin, Sitzung
01	Simon	Freihart	SKI	Vor Ort
02	Henning	Klein	SKI	Entschuldigt
03	Adrian	Haller	BLS	Vor Ort
04	Arne	Heimann	Bernmobil / KIDS SolIDaten	Vor Ort
05	Dominik	Grögler	ZVV	Vor Ort
06	Verena	Mai	PAG	Entschuldigt
07	Pierre-Yves	Meyer	TL	Online
08	Stéphane	Pierroz	TPF	Entschuldigt
09	Christian	Trachsel	SBB	Entschuldigt
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	Marco	Trepp	Forchbahn	Vor Ort
G2	David	Howald	ASP	Vor Ort



Organisatorisches

- KI ADM Workshop 25.06.2025
- KI ADM Sitzung 16.07.2025
- Neue Termine ab August:
 - 19.08.2025 vormittag (Workshop)
 - 16.09.2025 vormittag (Sitzung)
 - 14.10.2025 vormittag (Workshop)
 - 18.11.2025 nachmittag (Sitzung)
 - + Jahresapero im Anschluss – Ort: tbd
 - Optional: Vormittags Solution Demo DSO KIS (remote)

1. Genehmigung Protokolle 19.03. & 16.04.2025

E, Simon Freihart, 09.15 – 09.20

1. Genehmigung Protokolle

- Im Vorfeld der Sitzung sind keine Rückmeldungen eingegangen.

2. Information aus der KKI

I, Daniel Ryser, 09.20 – 09.40

2. Informationen aus der KKI 30.04

- Begrüssung Denise Wolf (BVB) und Stefan Schmid (Stockhornbahn). Beide wurden vom Strategierat bestätigt als neue Mitglieder KKI. Fabio Zen wird auf Jean-Marie Cotting für PAG folgen
- Am 26.3. fand die Abstimmung der Kommissionspräsidenten statt. On Demand ist ein übergreifendes Thema und kann nicht von der KKI geführt werden. Gemäss Alberto Bottini wird Nova die Funktionalität im Herbst 25 zur Verfügung stellen (mehrere Teilnehmer stark anzweifeln). Eine zentrale Koordination fehlt. Der Markt ist mit Pricing, Angebotsdesign taktgebend, ein Blue Print für die KTU's wird erarbeitet. --> Lead ist bei der KOM
- Neue Project-Leads (KKI Branchenroadmap):
 - Anschlüsse: Denise Wolf, BVB
 - ODV: On-Hold (dann Fabio Zen, PAG)
 - Branchenstandard: Marco Ludwig, ZVV (Backup: Björn Ryser, SBB)
 - Ungeplanter Ersatzverkehr: offen
- Einwände/Diskussionspunkte aus der Vernehmlassung Branchenstandard werden schwergewichtig in der nächsten KKI-Sitzung besprochen/entschieden
- Finanzierung TMS-Adapter über Branche/SKI: Wurde nicht beschlossen, da nicht im Rahmen Systemaufgaben sondern Pflicht TUs im Sinne der Fahrplanverordnung

2. Informationen aus der KKI 30.04

Informationen der SKI:

- Herausforderung Echtzeitdateneinlieferung Seilbahnen/Schiffe (kleine TUs): Diskussionen über Anforderung der Kundschaft, Erwartungen BAV (Fahrplanverordnung) und KKI (Branchenstandard) → SKI im Kontakt mit Seilbahnverband und Schifffahrtsunternehmen
- Realisierungskonzept Ersatzverkehr V2.0 wurde in der Arbeitsgruppensitzung KI ADM vom 19.03 freigegeben: Verständlichkeit erhöht, vereinfacht und prägnanter formuliert / präzisiert
- Informationsveranstaltungen SKI
 - 24.06 09.15 – 12 Uhr per Webinar Deutschschweiz → Einblicke KKI durch Björn / Jürg
 - 26.06 13.30 - 16.30 physisch Renens Romandie → Einblicke KKI durch Bret / Jean-Michel
- Einführung auf Echtzeitdatenstandard VDV 3.x: In der Version 3.2 werden auch relevante Weiterentwicklungen für fachliche Themen der SKI Portfolio Planung, allen voran Ausdehnung Echtzeitdatenfenster (Optimierung Fahrplanpublikation), eingebracht. VDV 3.1 setzen wir in der Schweiz nicht um → Kein Veto aus KKI

3. Abnahme der Strategie Schnittstellen- standards

E, Simon Freihart, 09.40 – 10.00

Strategie Schnittstellenstandards

- Review Dokument [LINK](#)
- Kernpunkte:
 - Stammdaten: aktuell kein Handlungsbedarf
 - Fahrplandaten: Langfristige Fokussierung auf NeTEx, schrittweiser Rückbau anderer Formate.
 - Echtzeitdaten: Keine Reduktion notwendig, Ausbau der Unterstützung für SIRI-ET/-PT.
 - Ereignisdaten: Sicherstellung paralleler Entwicklung von SIRI-SX und VDV 736.



Kaffeepause 20 Minuten (bis 10.22 Uhr)

4. Workshopplanung

D, Simon Freihart, 10.20 – 10.50

Workshopplanung 2025

Datum	Thema / Themen	Verantwortlich
25.06.2025	1. Harmonisierung Fahrtrichtung 2. Aktueller Stand SID4PT	Arne/Roger Daniel Kneubühl
19.08.2025	1. Konzeptionelles Datenmodell 2. SKI-Roadmap	Simon Dani
14.10.2025	1. #fit4use - «Alltagsprobleme»/«Roadmap» SIRI vs. VDV 2. Business Capabilities Update	Jürg/Dani R. Henning
Jan 2026	1. SKI-Roadmap 2. Gesamtübersicht (S)KI-Systeme – Erfahrungsbericht FB	Dani R. Marco T.
März 2026		
Mai 2026		
Juli 2026	SKI-Roadmap	Dani R.
September 2026		
November 2026		

5. SKI-Roadmap

D, Daniel Ryser, 10.50 – 11.50

5. SKI-Roadmap: Ausgangslage

- Letzter freigebener Stand vom 6. November 2024
- Einige Inputs und Fragen aus der KKI Ende November 2024 für die Überarbeitung bereits aufgenommen
- Ziel heute:
 - Zu erwartende zeitliche Abweichungen sammeln / besprechen
 - Backlog-Refinement
 - Potenzielle neue Themen sammeln und diskutieren (Stichworte zur Beschreibung)
 - Welche Themen sollen vom Backlog in die Planung kommen?

5. SKI-Roadmap: Rückblick letzte ADM-Sitzung

Anpassungen SKI Roadmap → siehe neue Entwurfsversion

➤ Wo sehen die KI-ADM Mitglieder Anpassungen an der Planung?

SKI-Roadmap (Geplant)

Themen	Fachl. Themenkontext	Schnittstelle ¹	Anstoss	Fachliche/Technische Analyse	Realisierungsvorgaben	Erste Anbindungszeitpunkt	Letzter Anbindungszeitpunkt
SKI-CH001 – Swiss Location ID (SLOID)	SID4PT	B, F, E, S	✓	✓	✓	2025.2	2026.4
SKI-CH002 – Swiss Journey ID (SJYID)	SID4PT	F, E, S	✓	✓	✓	✓	2025.4
SKI-CH004 – Austausch Ereignisinformation (VDV 736 / SIRI SX)	Formate / RV	S	✓	✓	✓	✓	2025.4
SKI-CH008.1 – Geplanter Ersatzverkehr – Fahrplandaten	Ersatzverkehr	F, E	✓	✓	✓	✓	2025.4
SKI-CH008.2a – Geplanter Ersatzverkehr – Echtzeitdaten <u>ohne</u> SLNID	Ersatzverkehr	F, E, S	✓	✓	✓	✓	2025.2
SKI-CH008.2b – Geplanter Ersatzverkehr – Echtzeitdaten <u>mit</u> SLNID	Ersatzverkehr	F, E, S	✓	✓	✓	2026.2	2027.2
SKI-CH008.3 – Ungeplanter Ersatzverkehr – Echtzeitdaten mit SLNID	Ersatzverkehr	F, E, S	✓	2025.4	2025.4	2026.2	2028.2
SKI-CH009 – Swiss Business Organisation ID (SBOID)	SID4PT	B, F, E, S	✓	✓	2024.4	2027.1	2027.4
SKI-CH010 – Swiss Lines ID (SLNID)	SID4PT	B, F, E, S	✓	✓	✓	2026.2	2027.4
SKI-CH013 – Realisierung: CEN NeTEx CH	Formate / RV	F	✓	✓	✓	✓	Optional
SKI-CH015.1 – Realisierung: CEN SIRI PT/ET CH <u>ohne Formationsdaten</u>	Formate / RV	E	✓	✓	2024.4	✓	Optional
SKI-CH40 – Grunddatenbereitstellung Rollstuhlsymbol (Logik seitens TUs)	BehiG	B, F, E, O	✓	✓	✓	✓	2027.4
SKI-CH006 – On-Demand-Verkehr Solldaten (Fahrplan)	On-Demand Verk.	F	✓	✓	2025.2	2025.4	Optional
SKI-CH011 – Realisierungsvorgabe VDV XSD V3.1 (VDV453/454 Version 3.2)	Life Cycle	E	✓	✓	2025.2	2027.2	tbd ²
SKI-CH020 – Verfeinerung Haltestellen	BehiG/ Enabling	B, F, E, S	✓	✓	✓	2026.2	Optional
SKI-CH035 – Barrierefreiheit: Echtzeit Haltestellenanlagen (Lifte, WC, ...)	BehiG	B, F, E, O	✓	2025.1	2025.2	2025.4	Optional
SKI-CH041 – <u>Regelung für Feiertage in der Fahrplankommunikation</u>	Enabling	F	✓	2025.2	2025.2	tbd ²	tbd ²

SJYID: Fristverlängerung auch für TMR +9m

Wunsch SBB Einlieferungspflicht SLNID schon 2026.4 realistisch?

Jens Weinekötter: Bezeichnung und Abgrenzung der EV Themen:
 8.1 geplanter Ersatzverkehr – Fahrplandaten und optionale Echtzeitdaten und Ereignisdaten
 8.2 ungeplanter Ersatzverkehr – Echtzeitdaten und Ereignisdaten
 8.1b geplanter Ersatzverkehr – Einführung SLNID
 8.2b ungeplanter EV mit SLNID

5. SKI-Roadmap: Rückblick letzte ADM-Sitzung

Anpassungen SKI Roadmap → siehe neue Entwurfsversion

- › Wo sehen die KI-ADM Mitglieder neue Themen? → Beschreibung mit Stichworten
- › Was kommt aus dem Backlog in die Planung?

Backlog

Themen	Fachl. Themen-kontext	Schnitt-stelle ²	Anstoss	Fachliche/Technische Analyse	Realisierungsvorgaben	Erste Anbindungszeitpunkt	Letzte Anbindungszeitpunkt
SKI-CH018 – Tägliche Fahrplanupdates	Enabling	F, E	✓				
SKI-CH019 – Anschlüsse	Enabling	F, E	✓				
SKI-CH028 – Routes	Enabling	B, F, E	✓				
SKI-CH042 – 1 Ereignis, mehrere betroffene Transportunternehmen	Enabling	S	✓				
SKI-CH044.1 – Ereignisdaten: Betriebliche Auswirkungen (Consequences) mit Fahrplandaten	Ersatzverkehr	S	✓				
SKI-CH044.1 – Ereignisdaten: Betriebliche Auswirkungen (Consequences) mit Echtzeitdaten	Ersatzverkehr	S	✓				
SKI-CH045 – On-Demand-Verkehr Echtzeitdaten & Ereignisdaten	Enabling	E, S	✓				
SKI-CH015.2 – Realisierung: CEN SIRI PT/ET CH mit Formationsdaten	Formate / RV	E	✓ ✓	✓	2025.4	2027.2	Optional

Simon: Formationsdaten & Fahrzeuginformationen

5. SKI-Roadmap: Rückblick letzte ADM-Sitzung

Stimmen folgende Schlussfolgerungen aus dem Gespräch?

- SIRS Echtzeitdatenaustausch mit XSD Version 2.1 (Roger, Adrian)
→ in die Liste der KIDS-definierten Umsetzungszeitpunkte aufnehmen
- SKI-CH042 – Ereignisdaten: 1 Ereignis, mehrere betroffene Transportunternehmen → Im Sinne einer gemeinsamen Handhabung in die Planung aufnehmen, obwohl nicht direkt Schnittstellen-relevant
- SKI-CH044.1 – Ereignisdaten: Betriebliche Auswirkungen (Consequences) mit Fahrplandaten → Analyse startet. Aufnahme in die Planung

3. SKI-Roadmap

- SKI-CH042 – Ereignisdaten: 1 Ereignis, mehrere betroffene Transportunternehmen
 - Die Analyse der ersten Phase ist unterdessen bereits abgeschlossen.
 - Die Analyse hat gezeigt, dass primär Anpassungen an den Erfassungssystemen notwendig sind. Eine Anpassung des Profil CH ist nach aktuellem Stand nicht notwendig.
 - Die identifizierten Anforderungen an die Erfassungssysteme sind:
 1. Das Erfassungssystem informiert den Anwender während der Erfassung von einem neuen Ereignis, wenn für einen Ereignisort bereits ein Ereignis mit zeitlicher Überschneidung besteht.
 2. Das Erfassungssystem informiert den Anwender zu einem bestehenden Ereignis im eigenen System, wenn für einen Ereignisort ein weiteres Ereignis mit zeitlicher Überschneidung in einem anderen System erfasst wird.
 3. Die Erfassungssysteme werden befähigt, für andere GOs Ereignisse zu erfassen.
 - Die Anforderungen 1 + 2 führen unter anderem dazu, dass alle Erfassungssystem alle Ereignisse kennen müssen. Dies betrifft insbesondere den NAV.
 - Der Start der zweiten Phase ist aktuell noch nicht definiert.

5. SKI-Roadmap: Rückblick letzte ADM-Sitzung

- NEU: Vollständig haltekantenscharfe Kundeninformation im öV Schweiz (KIDS Ereignisdaten) | Einlieferungspflicht in Soll- / Ist- und Ereignisdaten ist Haltekantenscharf → Im Sinne einer gemeinsamen Handhabung als Fokusthema aufbereiten und über alle KIDS, Branchenarbeitsgruppe sowie Info KKI in die Gesamtorganisation bringen?
- NEU: Richtungen (Arne, KIDS Ereignisdaten) mit interpretierbarem H oder R (z.B. statt Freitext) → Neben Anpassungen in der SKI Fahrplansammlung auch Erweiterungen an RVs und Schnittstellen (Einschränkungen und Präzisierungen vornehmen)

3. SKI-Roadmap

Evt. aus KIDS-Solldaten: Mehrfach befahrene Haltekante in einem Lauf (x.29 aussteigen, weiter hinten x.29 aussteigen)

Kandidaten
SKI-Roadmap

- **NEU: Vollständig haltekantenscharfe Kundeninformation im öV Schweiz (KIDS Ereignisdaten) → auch auf die fachliche Roadmap nehmen bei BS-KI sowie Arbeitsgruppe BFR. In allen RVs präzisieren, dass Haltekanten statt Haltestellen geliefert werden müssen (Wir können, aber Definition das es verlangt wird muss in die RV)**
 - **Vollständig haltekantenscharfe Planung in den Solldaten öV Schweiz**
 - o In den Ereignisdaten können aktuell nur Haltestellen im Informationsraum referenziert werden und nicht Haltekanten, was zu falschen Kundeninformationen führen kann.
Beispielsweise wenn von einer Aufzugsstörung oder von Bauarbeiten nur ein Gleis / eine Kante betroffen ist. Die Kundeninformation wird dann oft bei zu vielen / falschen Fahrplanabfragen publiziert.
Aktuell ist es so, dass in einem solchen Fall entweder die Haltestelle, Linien mit Einschränkung auf Haltestelle + Richtung oder einzelne Fahrten referenziert werden.
Betreffend Bauarbeiten gibt es bspw. von VIA Geplant ein Ereignis über mehrere Monate, dass mehr als 60'000 Fahrten referenziert.
In NAV sind es u.a. Ereignisse zu verschobenen Haltestellen, welche aktuell nicht in jedem Fall optimal publiziert werden können – vor allem bei Haltestellen mit mehr als 2 Haltekanten
 - o Der Grund liegt darin, dass die Basis für alle (geplanten) Ereignisse die Solldaten sind. Dort sind heute nur teilweise Haltekanten vorhanden.
 - o Hat positive Auswirkungen für Abnehmer der Open Data-Plattform Mobilität Schweiz.
 - **Vollständig haltekantenscharfe Datenlieferung in den Echtzeitdaten öV Schweiz**
 - o Bei den Echtzeitdaten liefern Bahn und einige GOs des NAV Haltestellen und nicht Haltekanten. Bei Haltestellen werden teilweise zusätzlich die Haltekanten geliefert.
 - o Zusätzlich zu der haltekantenscharfen Planung in den Solldaten soll auch in den Echtzeitdaten die Lieferung von SLOIDs auf Ebene Haltekante zwingend sein (ggf. sogar inkl. zZwingende Lieferung der VDV Elemente Ankunfts-/AbfahrtssteigText bzw. SIRI Elemente Arrival-/DeparturePlatformName).
 - o Hat positive Auswirkungen für Abnehmer der Open Data-Plattform Mobilität Schweiz.
 - **Vollständig haltekantenscharfe Datenlieferung in den Ereignisdaten öV Schweiz**
 - o Bei den Ereignisdaten können aktuell nur Haltestellen und keine Haltekanten referenziert werden.
 - o Nach dem die Solldaten öV Schweiz durchgängig haltekantenscharf vorhanden sind, sollen auch die Ereignisdaten haltekantenscharf sein.

3. SKI-Roadmap

Kandidaten
SKI-Roadmap

- NEU: Richtungen (Arne, KIDS Ereignisdaten)
 - In den **Ereignisdaten** können aktuell nicht alle Ereignisse kundengerecht publiziert werden, was zu falschen Kundeninformationen führen kann. Betroffen sind Ereignisse, wo der Informationsraum mit Linien beschrieben wird. Dies weil bspw. im Freizeitverkehr und bei Bahn in den **Solldaten** die Richtungen Hin & Rück nicht immer gepflegt werden.
Beispielweise können aktuell Wartezeiten oder ausgebuchte Fahrten in nur eine Richtung (bergaufwärt oder bergabwärts) nicht korrekt publiziert werden.
 - Zusätzlich sollen die Richtungen in den **Echtzeitdaten** einheitlich referenziert werden. Aktuell gibt es für die Richtung "Hin" verschiedene Werte, die verwendet werden (Hin, H, 1, A).
 - Die KIDS Ereignisdaten wird das Profil CH so anpassen, dass ab sofort nur nur H und R verwendet werden und nicht mehr wie bisher, die in den Echtzeitdaten verwendeten Werte.
 - Datenlieferung im Kontext SKI TMS-Adapter im Lead der EVUs (TMS) einzufordern (One-size-fits all oder VM-abhängige Handhabung)
- NEU: Grundsätze 2035 Echtzeit- & Ereignisdatenaustausch (KI ADM)
 - Issue erstellen für Backlog
 - Aus meiner Sicht wäre es sinnvoll, wenn wir ggf. sogar einzelne Punkte auflisten. Beispielsweise Anforderungen an Bahnen für die Einlieferung von SIRI-PT / VDV454 REFAUS.
 - Zusätzlich sollten Abhängigkeiten zu anderen Themen aufgeführt werden:
 - VDV 3.n
 - NEU: Richtungen
 - NEU: Vollständig haltekantenscharfe Datenlieferung in den Echtzeitdaten

Fahrtbezogene Ereignismeldungen

Kandidaten
SKI-Roadmap

Die fahrtunabhängige ist die separate Meldung (im Bild 4). Im Gegensatz zur fahrtbezogenen, welche bei der entsprechenden Fahrt ist (im Bild 3).

 Aktuelle Bauarbeiten: Unterbruch zwischen Spiez und Interlaken Ost. Grund: Bauarbeiten. Es ist mit Zugausfällen zu rechnen. 4 ..				
10:20:04	Nach		Gleis	Hinweis
 10:04	Basel SBB	via Bern	3	ca. 20 Min später
 10:24	Interlaken Ost	via Spiez Interlaken West	1	Gruppen Sektor E
 10:26	Brig	via Spiez Visp	1	ca. 7 Min später
Nach Spiez: IC61 nach Interlaken Ost, Abfahrt 10:24, Gleis 1. 3				
 10:33	Hamburg-Altona	via Bern Olten Basel SBB	2	mit Zuschlag 2
 10:34	Romanshorn	via Bern Zürich HB Zürich ✈	3	
 10:38	Langnau i.E.	via Allmend Uetendorf Belp Bern	5	
 10:39	Solothurn	via Steffisburg Konolfingen Hasle-R.	18	
 10:43	Fribourg/Freiburg	via Uttigen Bern Flamatt	4	
 10:54	Interlaken Ost	via Spiez Interlaken West	1	
 10:59	Bern	via Münsingen	2	
 11:01	Zweisimmen	via Spiez Lattigen Wimmis Oey-D.	1 AB	Gruppen Sektor F
 11:01	Brig	via Spiez Mülönen Frutigen Kandersteg	1 C-F	Gruppen Sektor F

Die Arbeitsgruppe VDV-UMS hatte die fahrtbezogene Meldung damals sehr bewusst abgegrenzt. Dies mit der Begründung, zuerst müsste geklärt werden ob die Info über VDV736 oder VDV454 übermittelt werden muss.

Bezug zur Schnittstellenstrategie in der SKI-Roadmap schaffen

- Rückbau railML & GTFS: 2030
- Rückbau HRDF & DINO: 2035

GEMÄSS STRATEGIE SCHNITTSTELLENSTANDARDS

6. Pendenzen und Themenliste

I, Simon Freihart, 11.50 – 12.00

6. Stand der Pendenzen und Themenliste

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

[ADM_Pendenzenliste.xlsm](#)

7. Varia / Tischvorlagen

D/I, alle

7.1 EMS SKI: Autoverlad geht produktiv

I, Roger Kneubühl, 12.00-12.05

BLS Autoverlad @ EMS SKI

- Ab Mitte Mai 2025 verwendet der BLS Autoverlad die Branchenlösung EMS SKI zur Erfassung ihrer Ereignisse.
- Im Vergleich zum restlichen öV haben wir erstmals folgende Anwendungsfälle im Einsatz
 - Wartezeiten (ungeplant + geplant)
 - Pendelverkehr
 - Beförderungseinschränkungen für Grossraumfahrzeuge

BLS Autoverlad @ EMS SKI

- Die BLS konsumiert ihre im EMS SKI erfassten Ereignisse direkt ab der DDS DDIP SKI sowie via OJP2.0.
- Publiziert werden die Ereignisse auf diversen Kanälen:
 - BLS Mobil inkl. Push
 - BLS Webseite
 - ViaSuisse/TCS
 - interne BLS Kanäle
 - sowie SIRI-SX, GTFS-SA, OJP

BLS Autoverlad @ EMS SKI

Kategorie

kein Filter

Linie

Grund

Hohes Verkehrsaufkommen

Titel

Wartezeit 60 | 30 Minuten (ATZ)

Auswirkungen

Längere Reisezeit

Von

Montag, 12. Mai 2025 13:30

Bis

Montag, 12. Mai 2025 15:30

Von

Kandersteg Autoverlad

Nach

Goppenstein Autoverlad

Ort

Haltestelle auswählen

Aktive Linien

3

Inaktive Linien

2

dialog.title.freetext_unplanned-event - abgelaufen - zuletzt verändert
12.05.2025 13:31 - Eva Maurer

Vorschau Kanäle Massnahmen Massnahmen neu Anhänge Aufgaben Hinweise

Karte

Aktive Kanäle

0 Texte mit Problemen

Erstmeldung Hauptmeldung Endmeldung

Titel

Beim Autoverlad Lötschberg bestehen zirka 60 Minuten Wartezeit in Kandersteg Autoverlad und zirka 30 Minuten Wartezeit in Goppenstein Autoverlad.

Grund

Der Grund dafür ist hohes Verkehrsaufkommen.

Dauer

Die Einschränkung dauert bis zirka 15:30.

Auswirkungen

Es ist eine längere Reisezeit zu erwarten.

Label

Eine Information von BLS Autoverlad.

GTFS descriptionText

Ausblick

- AGr Ereignisinformationen
 - In der AGr sind wir daran die Texte nochmals gründlich zu prüfen.
 - Wir achten dabei insbesondere darauf, dass wir Parallelen zum Freizeitverkehr berücksichtigen (u.a. Wartezeiten & Pendelbetrieb).
- KIDS EreignisDaten
 - Aus Sicht KIDS gibt es aktuell keinen Handlungsbedarf.

7.2 Neues Arbeitsgruppen- mitglied Marco Trepp, Forchbahn

E, Simon Freihart



Vielen Dank!