



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

5. AGr Sitzung KI ADM

4.12.2023

12:30 – 16:30 Uhr

Sitzung hybrid
Wylerpark oder MS Teams



Begrüssung und Teilnehmende



Nr	Vorname	Name	Unternehmung	Teilnahme 5. Sitzung
01	Niklas	Auerbach	SKI	Ja
02	Simon	Freihart	SKI	Ja
03	Mathias	Delorme	TL	ausgetreten
04	Adrian	Haller	BLS	entschuldigt
05	Arne	Heimann	Bernmobil / KIDS SollDaten	Ja
06	Christian	Heimlicher	VBZ/ZVV	entschuldigt
07	Jürg	Wichtermann	KIDS IstDaten	Ja
08	Matthias	Leffler	PAG	Ja
09	Pierre-Yves	Meyer	TL	Ja
10	Stéphane	Pierroz	TPF	Ja
11	Christian	Trachsel	SBB	Ja
12	Roger	Kneubühl	KIDS EreignisDaten	Ja
B1	Michael	Böhm	AGr Nationaler Branchenstandard	Ja
B2	Martin	Enz	Generalsekretär KKI	entschuldigt
B3	Daniel	Ryser	Geschäftsstelle SKI	Ja
B4	Julia	Rieser	Protokoll und Administration	Ja
G1	Jérémy	Reichenbach	Gast SKI	Ja, zum Traktandum
G2	Jens	Weinekötter	Gast SKI	entschuldigt
G3	Jens	Gaster	Gast SKI	Ja

Agenda



- › Begrüssung und Teilnehmende
- › 1. Genehmigung des Protokolls vom 18.10.2023
- › 2. Info aus der KKI: Freigabe Realisierungskonzept EV V580 Prod. 09 inkl. Angebotsbezeichnung
- › 3. BehiG Strat. Lösung Matrix Auskunftssysteme
- › 4. Konzeptionelles Datenmodell

«Pause»

- › 5. SID4PT: Ausblick auf SBOID und SLNID PoC
- › 6. Definitive Abnahme SKI-Roadmap Follow-up Sequenz
- › 7. Einführung VDV 3.0 - Vorschlag grobe Roadmap
- › 8. Kenntnisnahme Realisierungsvorgabe NeTEX v 1.0
- › 9. Themenliste
- › 10. Stand der Pendenzen
- › 11. Varia / Tischvorlagen (?)

1. Genehmigung des Protokolls vom 18.10.2023

E, Niklas Auerbach, 12.35 – 12.40



- Protokoll in Teamsablage, per Mail versandt und auf der Webseite [öv-info.ch](https://www.ov-info.ch) veröffentlicht
- Keine Rückmeldungen eingegangen

2. Info aus der KKI: Freigabe Realisierungskonzept EV V580 Prod.09 inkl. Angebotsbezeichnung



E, Jens Weinekötter, 12.40-12.50

3. BehiG Strat. Lösung Matrix Fahrplanauskunftssysteme

E, Simon Freihart, 12.50-13.20



«
S
t
r
a
t
e
g
i
e
»

Zugang zum Perron; Einstieg ins Fahrzeug	Fahrt NF	Fahrt kein NF gesetzt	Fahrt HL gesetzt
keine Angabe			
Stufenloser Zugang, niveaugleicher Ein-/Ausstieg.			
Stufenloser Zugang, Ein-/Ausstieg durch Personalhilfestellung, keine Voranmeldung nötig.			
Stufenloser Zugang, Ein-/Ausstieg durch Personalhilfestellung, Voranmeldung nötig.			
Für Rollstühle nicht benutzbar.			

Eisenbahn						Verkehrsmittelkategorie: Zug		
Ebene Haltestelle			Ebene Haltekante			Fahrt: NF	Fahrt: kein NF gesetzt	NF und HL gesetzt
Haltestelle autonom benutzbar	Hilfestellung durch Personal	Voranmeldung Hilfe nötig	Niveaugleicher Einstieg	Hilfsmittel für Rollstuhl	Stufenfreier Zugang			
ja	nicht zu beachten	nicht zu beachten	ja	nicht zu beachten	Ja mit Lift mit Rampe			
					nein			
ja	ja	ja	ja	Rampe Hublift	Ja mit Lift mit Rampe			()
nein	ja	ja	nein	Rampe Hublift	Ja mit Lift mit Rampe			()
nein	ja	ja	ja	nicht zu beachten	Ja mit Lift mit Rampe			()
nein	ja	ja	ja	Rampe Hublift	Ja mit Lift mit Rampe			
ja	nein	nein	nein	nicht zu beachten	Ja mit Lift mit Rampe			()
ja	nein	nein	nein	Rampe Hublift	Ja mit Lift mit Rampe			()
nein	nein	nicht zu beachten	nein	nicht zu beachten	Ja mit Lift mit Rampe			()



Kaffeepause 15 Minuten (bis 14.00)

5. SID4PT: Ausblick auf SBOLD und SLNID PoC

I,D, Jérémy Reichenbach / Jens Gaster, 14.05-14.35



KI ADM: Impact Analyse SBOID

Jens Gaster, Jérémy Reichenbach

Bern, den 4.12.23

Impact-Analyse.

SB01D und ihre Verwendung in den SKI-Systemen und KI-Umsystemen.

Agenda.

1. Ausgangslage
2. Erkenntnisse SKI-Systeme/ KI-Umsysteme
3. Diskussion über die SBOID in der Fahrplansammlung von SKI

Ausgangslage: Business Value

Die Geschäftsorganisationsidentifikation (Swiss Business Organisation ID → SBOID) ist eine ID, welche im Rahmen des Gesamtkonzepts Swiss ID for Public Transport (SID4PT) eingeführt wird und folgende Struktur hat:

ch:1:sboid:<SAID>

Die <SAID> ist der eindeutige Syntax (<AdminOrg>) für die Geschäftsorganisation, welche innerhalb von anderen SID4PT verwendet wird.

Daneben gibt es weiterhin die GO-Nummer. Diese wird zurzeit breit verwendet, u.a. in den Realisierungsvorgaben KIDS. Weil sie nicht eineindeutig ist, wird die GO-Nummer zukünftig nur noch als Attribut zur SBOID geführt.

Warum ist die Geschäftsorganisation (bei INFO+ und Vertrieb meist TU-Code genannt) keine zukunftssträchtige ID?

- Nummern wurden bereits wiederverwendet und somit nicht eineindeutig.
- Wir dürfen Geschäftsorganisationen erst 10 Jahre nach der letzten Abrechnung aufheben, dies weil im Vertrieb bzw. in der Buchhaltung keine Versionierung/Historisierung existiert, welche dies abfängt.

Ausgangslage: SKI-Roadmap

Die Meilensteine für die Implementierung der SBODID sind derzeit in der SKI-Roadmap noch nicht festgelegt.

Offene Aufgaben pro Phase der SKI-Roadmap

- Fachliche/ Technische Analyse: SBODID-Spezifikation v1.2 benötigt Ergänzungen
- Realisierungsvorgaben: notwendige Erweiterungen
 - HRDF 5.40.41 v.2.0.5 → v.2.0.7 (März 24)
 - Dino v.2.3.0 → v.2.3.?
 - NeTEX 1.0 → OK
 - VDV453/ 454 v.1.6 → v.1.6.?
 - SIRI → ?
- Erste/Letzte Anbindung: tbd

Themen	Priorisierung	Fachl. Themenkontext	Schnittstelle ¹	Anstoss	Fachliche/ Technische Analyse	Realisierungsvorgaben	Erste Anbindungszeitpunkt	Letzte Anbindungszeitpunkt
<u>SKI-CH009</u> - Swiss Business <u>Organisation ID (SBODID)</u>	9	SID4PT	B, T, R, S	✓	2024.1	2024.4	TBD	TBD

Ausgangslag: Umsetzung

INFO+ hat eine Lösung für die Implementierung von SBOID in KIDS Soll-Daten (17.11.23) vorgeschlagen:
Das Attribut SBOID wird mit der Kennung N im File `BETRIEB` zur Verfügung gestellt.

Folgende Hürden wurden identifiziert:

- Technische Einschränkungen im Bereich HRDF (max. 6-stelliger TU-Code) für eine Abbildung im `FPLAN`.
- Zahlreiche Anwendungsfälle mit den TU-Codes als Identifier (insbesondere bei NOVA für den Vertrieb)
→ technische Schulden, die schwer abzubauen sind (falls TU-Code als Attribut verwendet wurde).

Erkenntnisse für SKI-Systeme.

Implementierungsphase

DiDok/atlas

- Migration DiDok → atlas: Verfügbarkeit von DiDok endet 02.2024.
- GO-Nummer nicht mehr der technische Identifier: Systemhersteller müssen mit SBOID umgehen/einliefern können.
- Erfordert Umbenennung des Attributes IDENTIFIKATION auf SAID.
- Beziehung GO-Nummer/Gültigkeit muss in atlas beibehalten werden* (Historisierung).
- Generiert SBOID für GOs mit Geschäftsbezug Schweiz**.
- Stammdaten sollten systematisch und zentral vergeben werden (vgl. „ID-Service“).

Definitionsphase

INFO+

- Generiert SBOID für ausländische*** GOs. Abweichung ist zu klären/aufzulösen:
ch:1:sboid:<SAID> ** vs.
ch:2:sboid:<CountryCodeSAID> ***
- SBOID kann mit den bestehenden HaCon-Vorgaben ausgetauscht werden: Übermittlung durch HRDF als optionaler Wert in Kennung N / Datei BETRIEB.
- Kritische/Systemische Abhängigkeit zur SAID: Synchronisierung/Historisierung von SBOID mit TU-Code bei Fahrplan-/GO-Wechsel.
- SBOID wichtig für Vertrieb, Abrechnung, Fahrplanerstellung: SBOID-Neuvergabe/Migration zwischen zwei Systemen ist zu vermeiden (INFO+ ↔ atlas)

Definitionsphase

CUS

- In Abklärung: Bezug SBOID aus INFO+ durch HRDF über Kennung N / Datei BETRIEB.
- In Abklärung: Optionaler String <SBOID> in CUSM_FahrtVA / <VmDetail> zu liefern.
- In Abklärung: Lieferung SBOID an Onlinefahrplan über VDV454 Echtzeitinformationen.
- Herausforderung: Heterogene Anbindung von Datenlieferanten/-beziehern an/ab CUS → Redundanz von TU-Code zu SBOID über einen „gewissen Zeitraum“ → Impact auf Datenmodelle, Mapping-Logiken.
- Zzt.: „Workaround“ in CUS zur Anreicherung der SJYID mit SAID (→ ggf. SBOID-fähig).

Erkenntnisse für SKI-Systeme.

Definitionsphase

Open Data (ODP)

- SBOID: **Vermeidung** der Koexistenz verschiedenster Betreiber-Identifizierungen bei gleichzeitig verschiedenen Datenschnittstellen.
- Potential zur Vereinfachung für ODP-Abnehmer, da keine Mapping-Logiken/Heuristiken erforderlich.

Definitionsphase

QuoVadis

- SBOID über HRDF-Import von INFO+ zugänglich (v 5.40).
- Gesamt-Impact noch in Evaluation/Analyse.

Implementierungsphase

Open Journey Planner (OJP)

- Übermittlung der SBOID als **OperatorRef** bzw. **FareAuthorityRef** in OJP-Standard service messages (Trip, Fare?).
- Plandaten mit SBOID mittels NeTEx auf ODP publiziert / an OJP-System geliefert.
- Echtzeitdaten/Ereignismeldungen mit SBOID werden mittels VDV736/SIRI SX als **AffectedOperator** / **OperatorRef** übertragen.
- SBOID „essentiell“ für **Mobility-as-a-Service** (suchen/buchen/nutzen/zahlen).

Erkenntnisse für KI-Umsysteme.

Nicht gestartet

NOVA

- NOVA nutzt extensiv TU-Code/GO-Nummer.
- Impact: Gesamte Konfiguration aller Vertriebskanäle müsste in NOVA angepasst werden.
- Anpassung der NOVA-API-Schnittstellen. Alle Funktionen beruhen derzeit auf TU-Code.
- NOVA-Datenmodell basiert auf TU-Code. Auswirkungen auf SAP/NOVA-Abrechnungen (inkl. Reporting/Berichte)
- Alle zzt. 130 Vertriebskanäle müssten adaptiert werden. Erheblicher Mutationsaufwand bei „Remapping“ von Angebot auf Leistungsvermittler mit Referenz auf TU-Code / Fahrplan-/ DiDok-Daten.
- Anpassung der Produkte, Verteilschlüssel und Netze, die auch auf TU-Code basieren.

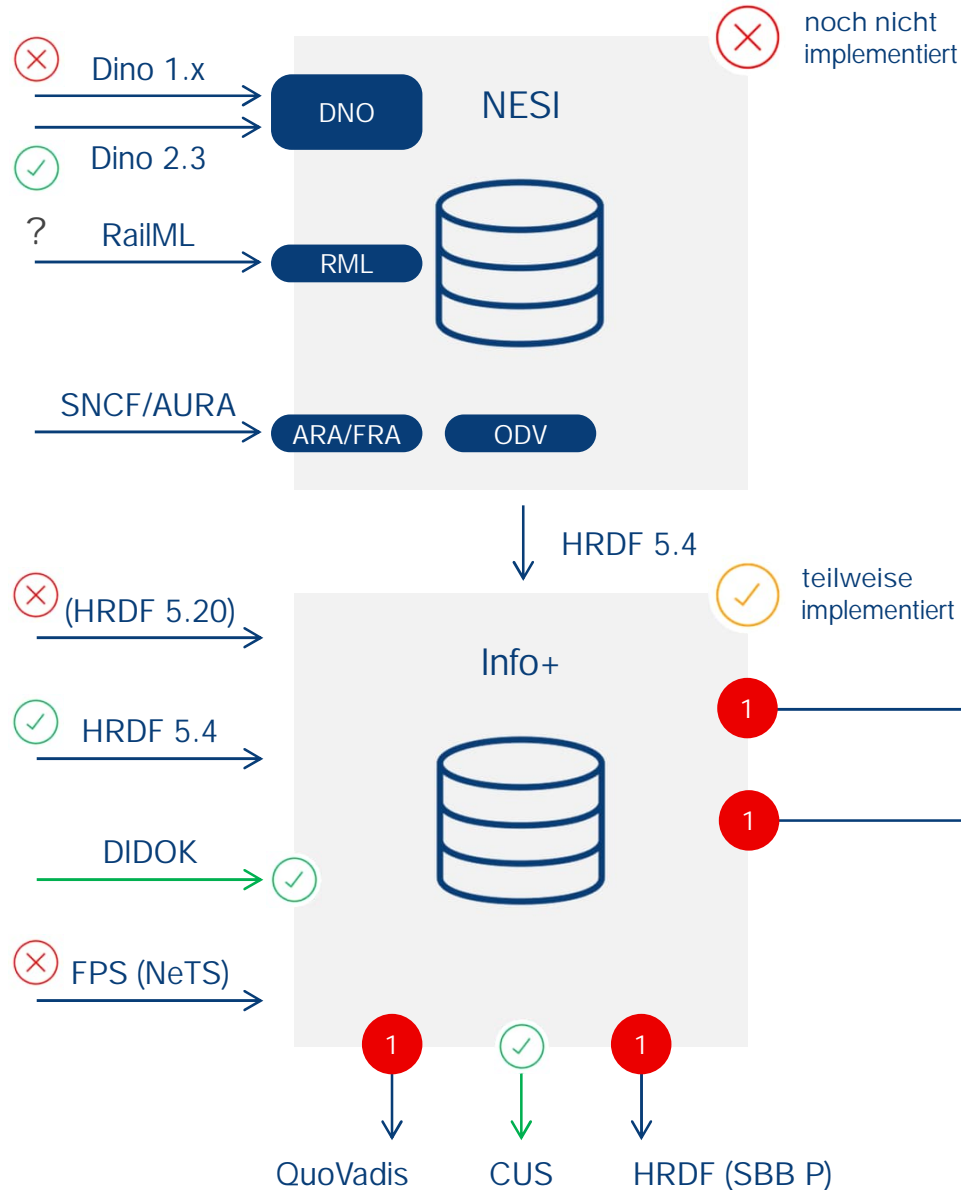
Implementierungsphase

VIA (KICJ)

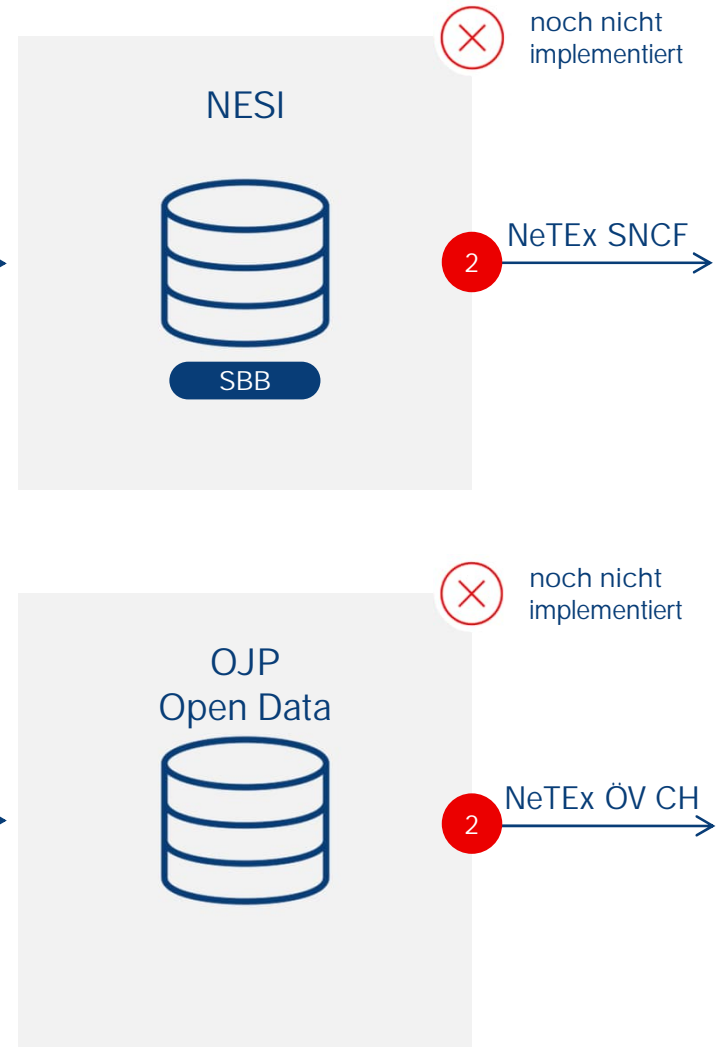
- SJYID, SLOID, und SBOID bereits umgesetzt.

Umsetzung SBOID im INFO+.

Einlieferung SBOID
(sehr wahrscheinlich ab Q1/25 möglich)



2 Austausch SBOID in RV NeTeX 1.0



1 Ausbau in KIDS angenommen. SBOID via Kennung N in File Betrieb mit HRDF-Austausch

Fragestellungen für die KI-ADM Arbeitsgruppe.

Die Implementierung der SBOID in INFO+ führt zu einer “Virtualisierung” der SBOID, da der TU-Code (bzw. GO-Nummer) für absehbare Zeit Haupt-Identifizier einer Organisation bleibt. Aus Sicht externer Datenlieferanten/-abnehmer sollte dennoch die SBOID ausgetauscht und konsumiert werden können.

Außerdem ist damit zu rechnen, dass wichtige große Datenabnehmer, insbesondere NOVA, ihren Use Case nicht so schnell ändern können.

Mit anderen Worten: INFO+ wird noch viele Jahre – sehr wahrscheinlich länger als die letzte Anbindung – den TU-Code als Haupt-Identifizier übermitteln müssen.

Fragen für die KI-ADM:

1. Ist die Virtualisierung der SBOID akzeptabel und entspricht sie den Erwartungen?
2. Ist die Implementierung der SBOID in dieser Form für die öV-Branche noch sinnvoll?
3. Können wir laut den Antworten aus Frage 1 und 2 bereits erste/letzte Anbindungen definieren ?

Diskussion
eröffnet.

6. Definitive Abnahme SKI-Roadmap Follow-up Sequenz

E, Daniel Ryser, 14.35-15.05



Definitive Abnahme der aktualisierten SKI- Roadmap

Daniel Ryser
04.12.2023

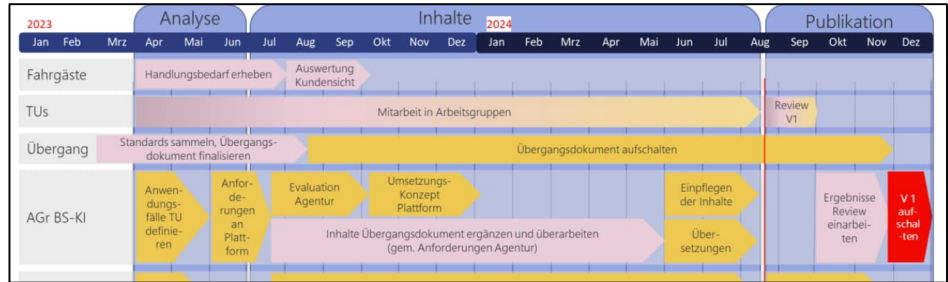
Systemaufgaben Kundeninformation
geschaeftsstelle.ski@sbb.ch
www.ov-info.ch/ski

In der KKI-Sitzung vom 29.11 wurden die Planung des SKI-Portfolios für die Jahre 2024-2028 freigegeben



Strategisch
KKI Roadmap

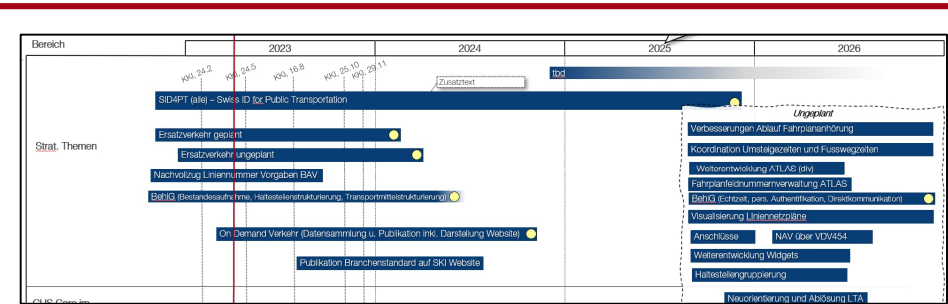
Fachliche Roadmap, kann auch reine Fach-/Prozessthemen (ohne SKI- und IT) enthalten.



Freigabe der Planung durch KKI erfolgt
Stringente Durchgängigkeit ist herzustellen

Taktisch
SKI Portfolio Übersicht

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



Operativ - verbindlich
SKI-Roadmap

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

Management-View (neu)

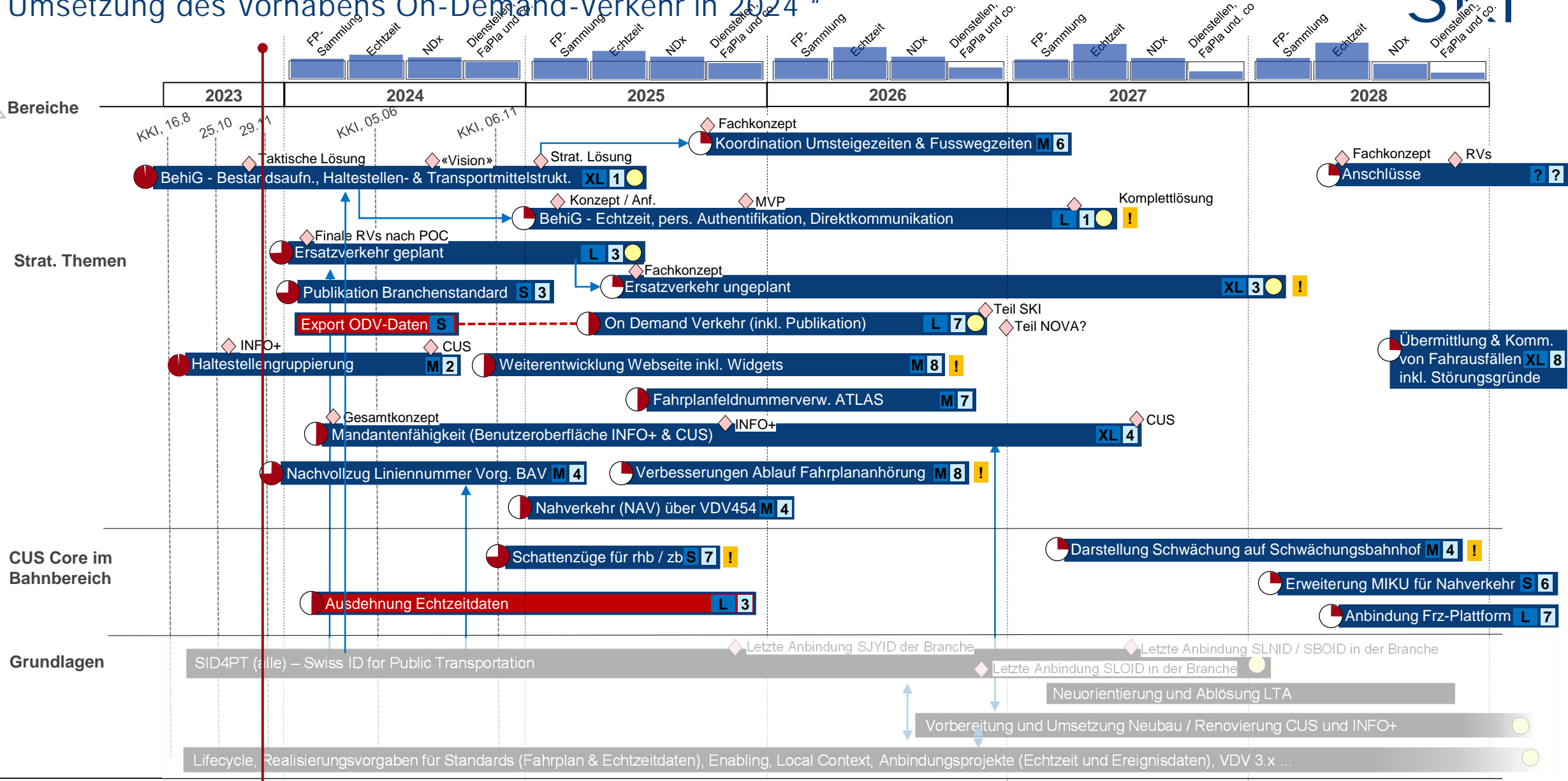
Themen	Priorisierung	Fachl. Themenkontext	Schnittstelle ¹	Anstoss	Fachliche/Technische Analyse	Realisierungsvorgaben	Erste Anbindungszeitpunkt	Letzte Anbindungszeitpunkt
SKI-CH001 - Swiss Location ID (SLOID)	6	SID4PT	B, T, R	✓	✓	2023.2	2024.2	2025.4
SKI-CH002 - Swiss Journey ID (SJYID)	5	SID4PT	T, R	✓	✓	2023.2	2023.4	2025.4
SKI-CH003 - PrognoseStatus = Real	11	Life Cycle	R	✓	✓	2023.2	✓	2023.2
SKI-CH004 - Situation Exchange (VDV 736 / SIRI SX)	11	Formate / RV	T, R	✓	✓	2023.2	✓	2025.4
SKI-CH008.1 - Planned Replacement Service Timetable	4	Ersatzverkehr	T, R	✓	✓	2023.2	2023.2	2025.2
SKI-CH008.2 - Planned Replacement Service Realtime	4	Ersatzverkehr	T, R	✓	✓	2023.2	2023.2	2025.2
SKI-CH009 - Use Cases of Business	9	SID4PT	B, T, R	✓	✓	2023.2	2023.4	2025.4

Detailview mit Meilenstein & Planung

Planung SKI-Portfolio → Empfohlene Variante 1+ „Grundlagenarbeiten für eine schnellere Umsetzung des Vorhabens On-Demand-Verkehr in 2024“



Direkte Steuerbarkeit durch KKI



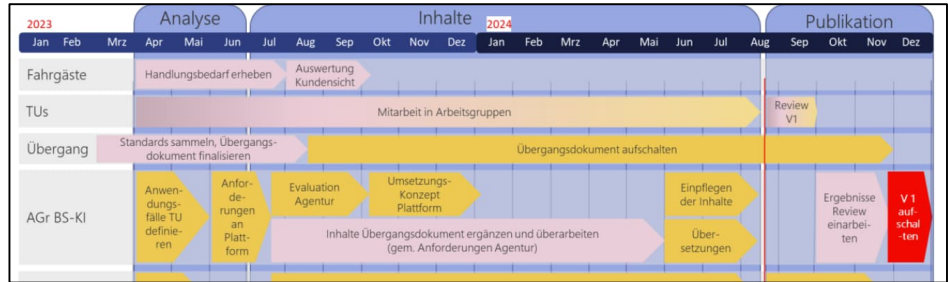
1 Ranking gemäss KKI 16.08
 Reifegrad (fachlich, technisch)
 T-Shirt Size Aufwand / Kostenschätzung
 Direkter Bezug zur SKI-Roadmap
 Meilensteine der Themen (z.B. «Konzept klar» oder «MVP umgesetzt»)

In der KKI-Sitzung vom 29.11 wurden die Planung des SKI-Portfolios für die Jahre 2024-2028 freigegeben



Strategisch
KKI Roadmap

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

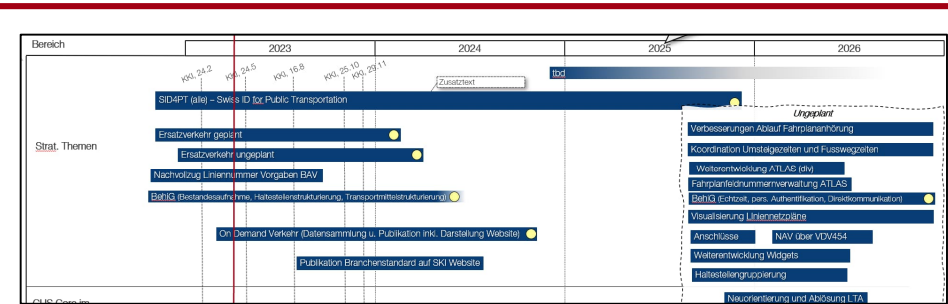


Freigabe der Planung durch KKI erfolgt

Stringente Durchgängigkeit ist herzustellen

Taktisch
SKI Portfolio Übersicht

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



Operativ - verbindlich
SKI-Roadmap

Jährlich aktualisierte, verbindliche und eher technische Umsetzungs-Roadmap 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 2027

Swiss Location ID (SLOID) Implementierung in die TU-Systeme

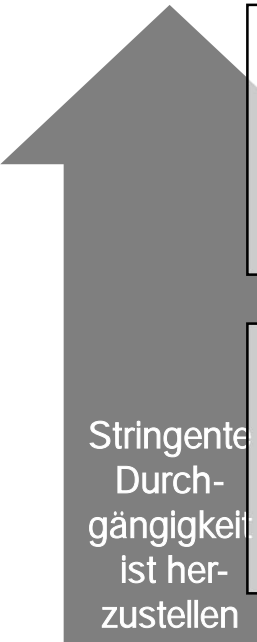
Swiss Journey ID (SJYID)

Management-View (neu)

Themen	Priorisierung	Fachl. Themenkontext	Schnittstelle ¹	Anstoss	Fachliche/Technische Analyse	Realisierungsvorgaben	Erste Anbindungszeitpunkt	Letzte Anbindungszeitpunkt
SKI-CH001 - Swiss Location ID (SLOID)	6	SID4PT	B, T, R	✓	✓	2023.2	2024.2	2025.4
SKI-CH002 - Swiss Journey ID (SJYID)	5	SID4PT	T, R	✓	✓	✓	2023.4	2025.4
SKI-CH003 - PrognoseStatus = Real		Life Cycle	R	✓	✓	✓	✓	2023.2
SKI-CH004 - Situation Exchange (VDV 736 / SIRI SX)	11	Formate / RV	T, R	✓	✓	2023.2	✓	2025.4
SKI-CH008.1 - Planned Replacement Service Timetable	4	Ersatzverkehr	T, R	✓	✓	2023.2	2023.2	2025.2
SKI-CH008.2 - Planned Replacement Service Realtime				✓	✓	2023.2	2023.4	2025.2
SKI-CH009 - Use Cases of Business	9	SID4PT	B, T, R	✓	✓	2023.2	2023.4	2025.2

Detailview mit Meilenstein & Planung

In den letzten 3 Sitzungen der KI ADM wurden Anpassungen an der SKI-Roadmap besprochen & Ein Review der Dokumente ist erfolgt → Heute soll die Freigabe des Updates zHd KKI erfolgen.



Strategisch
KKI Roadmap

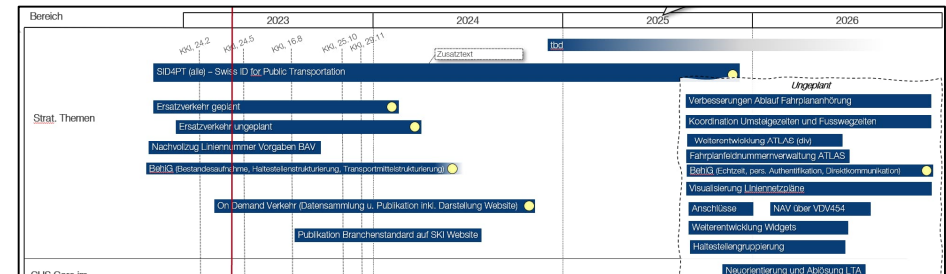
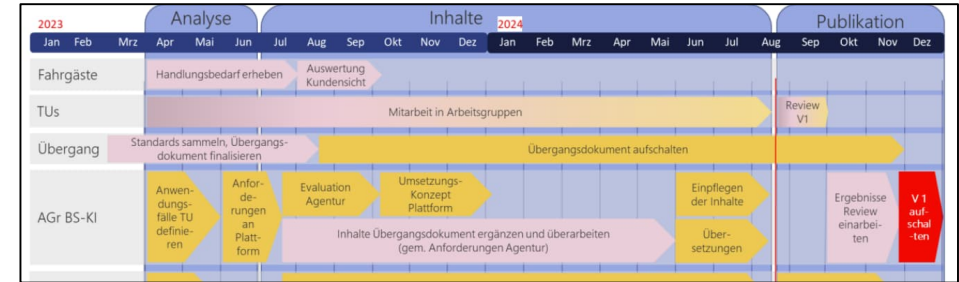
Fachliche Roadmap, kann auch reine Fach-/Prozessthemen (ohne SKI- und IT) enthalten.

Taktisch
SKI Portfolio Übersicht

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

Operativ - verbindlich
SKI-Roadmap

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



Heute: Freigabe der aktualisierten SKI-Roadmap durch KI ADM

Management-View (neu)

Themen	Priorisierung	Fachl. Themenkontext	Schnittstelle ¹	Anstoss	Fachliche/Technische Analyse	Realisierungsvorgaben	Erste Anbindungszeitpunkt	Letzte Anbindungszeitpunkt
SKI-CH001 - Swiss Location ID (SLOID)	6	SID4PT	B, T, R	✓	✓	2023.2	2024.2	2025.4
SKI-CH002 - Swiss Journey ID (SJYID)	5	SID4PT	T, R	✓	✓	✓	2023.4	2025.4
SKI-CH003 - PrognoseStatus = Real		Life Cycle	R	✓	✓	✓	✓	2023.2
SKI-CH004 - Situation Exchange (VDV 736 / SIRI SX)	11	Formate / RV	T, R	✓	✓	2023.2	✓	2025.4
SKI-CH008.1 - Planned Replacement Service Timetable	4	Ersatzverkehr	T, R	✓	✓	2023.2	2023.2	2025.2
SKI-CH008.2 - Planned Replacement Service Realtime				✓	✓	2023.2	2023.4	2025.2
SKI-CH009 - Use Cases of Business	9	SID4PT	B, T, R	✓	✓	2023.2	2023.4	2025.2

Detailview mit Meilenstein & Planung

Anpassungsbedarfe

MVP und Strategische Lösung in separate Roadmap-Items trennen (CH008.2 sowie CH034)

Bisher keine Freigabe der technische Realisierungsvorgaben durch KKI trotz erster Inbetriebnahmen. Anpassungen aufgrund neuer TUs → RV in KKI Februar 24 → 2024.2

Verzögerung bei CUS, insb. wegen MQ-Migration (+1 Jahr), ggf. noch Zwischenrelease möglich, es bleibt aber bei → EA 2025.2 und somit LA 2026.4

OK. Aber KI ADM wünscht Massnahmen und Risiko-Tracking hin zur KKI für eine Stabile Planung

Bisher keine Freigabe der technische Realisierungsvorgaben durch KKI trotz erster Inbetriebnahmen. Prüfungen Mentz laufen, RV in KKI November → 2023.4

Themen	Priorisierung	Fachl. Themenkontext	Schnittstelle ¹	Anstoss	Fachliche/ Technische Analyse	Realisierungsvorgaben	Erste Anbindungszeitpunkt	Letzte Anbindungszeitpunkt
SKI-CH001 – Swiss Location ID (SLOID)	6	SID4PT	B, T, R	✓	✓	2023.2	2025.2	2026.4
SKI-CH002 – Swiss Journey ID (SJYID)	5	SID4PT	T, R	✓	✓	✓	2024.1 (1.02.24)	2025.4
SKI-CH004 – Situation Exchange (MDV 736 / SIRI SX)	11	Formate / RV	T, R	✓	✓	2024.2	✓	2025.4
SKI-CH008.1 – Planned Replacement Service Timetable	4	Ersatzverkehr	T, R	✓	2023.2	2023.2	2023.2	2025.2
SKI-CH008.2 – Planned Replacement Service Realtime without SLNID	12	Ersatzverkehr	T, R	✓	2023.3	2023.4	2024.1	Optional
SKI-CH008.2 – Planned Replacement Service Realtime with SLNID	14	Ersatzverkehr	T, R	✓	2023.3	2023.4	2026.1 NAV: tbd	Optional
SKI-CH009 – Use Cases of Business Organisation (SBOID)	9	SID4PT	B, T, R	✓	2023.2	2023.4	TBD ²	TBD ²
SKI-CH010 – Swiss Lines ID (SLNID)	3	SID4PT	B, T, R	✓	✓	2023.2	2026.1 NAV: tbd	2027.2
SKI-CH013 – Realisation: CEN NeTEX Swiss	10	Formate / RV	T	✓	✓	2023.4	✓	Optional
SKI-CH015 – Realisation CEN SIRI PT/ET Swiss	8	Formate / RV	R	✓	✓	2023.4	✓	Optional
SKI-CH032 – Accessibility: Inventory DDA		BehiG	B, T, R, O	✓	✓	✓	✓	2023.4
SKI-CH033 - Accessibility: Vehicle structuring	1	BehiG	T, R, O	✓	2023.2	2023.4	2023.4	2023.4
SKI-CH034 - Accessibility: Stop structuring	2	BehiG	B, T, R, O	✓	2023.2	2023.4	2023.4	2023.4
SKI-CH40 - Grunddatenbereitstellung Rollstuhlsymbol (Logik seitens TUs)	13	BehiG	B, T, R, O	✓	2024.1	2024.2	2024.4	2027.4

→ Prio erhöhen für MVP, Nachhaltige Lösung ist abhängig von SLNID. RV: 2023.4, EA 2024.1, LA: **Ohne SLNID: 2025.2, mit SLNID 2027.2**

laufende Diskussion mit INFO+. Bisher keine Gespräche mit CUS → offen lassen
KKI: Wegen TMS nicht möglich, gleichsetzen mit SLNID

Die Meilensteine sind von der Planung CUS abhängig (2026.1, aber mit potentieller Grundlage für NAV bis 2025.4). Welche Frist wollen wir den TU's geben? → **2027.2**

Die Meilensteine für die Strukturierung von Haltepunkten und Fahrzeugen werden bis Ende 2023 festgelegt → 2023.4
CH033 inhaltlich nochmals prüfen

SKI-CH40 für strategische Lösung BehiG neu aufgeführt. Taktische Lösung wird Ende 2027 abgestellt

SKI-CH039 - Realisation: HRDF 5.40.60 aus Backlog gestrichen weil Fusswegrouting nicht finanziert durch SBB, BLS et

KI ADM ist wichtig, dass Update der Planung ggf. nach Gesprächen mit Hacon und co erfolgen muss

Details zu den Anpassungen

SKI-CH008.2 – Geplanter Ersatzverkehr – Echtzeitdaten mit SLNID

Beschreibung	Gemäss SKI-CH008.2 – Planned Replacement Service – Realtime Data oben, aber implementiert unter Verwendung der SLNID (Swiss Line ID) gemäss SKI-CH010
Mehrwert	
Schnittstellentyp	
Initiator	
Verantwortlich	
Bemerkung	

Beschreibung strategische Lösung
Geplanter Ersatzverkehr mit SLNID

Angepasste Beschreibung auf neue
Abmachung / aktuelles Konzept

SKI-CH033 – Barrierefreiheit: Transportmittelstrukturierung




Beschreibung	Die Transportmittelstrukturierung hat den Fokus auf die Rollstuhlgänglichkeit des geplanten Fahrzeuges. Für jede Fahrt in den Soll- und Echtzeitfahrplandaten ist das Attribut NF, HL oder leer (nicht zugänglich) abgebildet.
Mehrwert	Der Kunde kriegt die wichtigen Informationen hinsichtlich Rollstuhlgänglichkeit zu den zu benutzenden Fahrzeugen.
Schnittstellentyp	Fahrplan Echtzeit
Initiator	BehiG SKI
Verantwortlich	behig.ski@sbb.ch
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> • 2023-06-28_DE_Vorgaben_Rollstuhlgänglichkeit_eines_geplanten_Fahrzeugs.pdf (xn--v-info-vxa.ch) • Behindertengleichstellung im öffentlichen Verkehr öv-info.ch (xn--v-info-vxa.ch)
Bemerkung	-

SKI-CH40 – Barrierefreiheit: Bereitstellung Grunddaten für Rollstuhlsymbol

Beschreibung	<p>Mit der strategischen Lösung werden von den zentralen Systemen der SKI die Solldaten und Echtzeitdaten mit Symbol pro Fahrt entgegengenommen und verteilt als Grundlage für die Anzeige des Rollstuhlsymbols in den Auskunftssystemen. <i>Bereitgestellte Infrastrukturdaten (siehe SKI-CH034) und Fahrplaninformationen (siehe SKI-CH033) der Transportunternehmen bilden dazu die Grundlage.</i></p> <p>Die jeweiligen Systeme der Transportunternehmen implementierten zudem die Logik (Regelwerk) des Rollstuhlsymbols und Anzeige der barrierefreien Reisekette im Auskunftssystem.</p>
Mehrwert	Anzeige der barrierefreien Reisekette in den verschiedenen Auskunftssystemen für die Reisenden.
Schnittstellentyp	Fahrplan Echtzeit Services
Initiator	BehiG SKI
Verantwortlich	behig.ski@sbb.ch
Dokumente	n.a.
Bemerkung	-

Beschreibung des neuen Roadmap-Items
für die strategische Lösung BehiG
Rollstuhlsymbol

Weitere Anpassungen und weiteres Vorgehen

- Konsequente Titel in Deutsch oder Französisch anstatt Englisch, da verwirrend und unnötig. ID bleibt gleich. 
- Abgeschlossene Roadmap-Items wurden nach «Erledigt» verschoben 
- » Im Nachgang an die 4. KI ADM-Sitzung werden die Mitglieder aufgefordert, sowohl die Themenliste (D und F) als auch die angepasste Roadmap nochmals zu reviewen. 

Weitere Anpassungen und weiteres Vorgehen

- » Im Nachgang an die 4. KI ADM-Sitzung werden die Mitglieder aufgefordert, sowohl die Themenliste (D und F) als auch die angepasste Roadmap nochmals zu reviewen.

» Die Arbeitsgruppe KI ADM

- stimmt der aktualisierten und für den ÖV-Schweiz verbindlichen SKI-Roadmap (Meilensteinplanung sowie Themenliste) zu
- empfiehlt der KKI (Sitzung 27.02.2024) die Freigabe und Publikation der aktualisierten SKI-Roadmap bis zur nächsten Aktualisierung Ende 2024

Dokumente zur Freigabe durch KI ADM & KKI



SKI-Roadmap-Themenliste.v.3.0.docx



SKI-Roadmap-Meilensteinplan-Priorisierung_v.2.0.docx

KKI 27. Februar

Workshop-Sequenz zu den Themen/Items auf der SKI-Roadmap und der Meilensteinplanung

☞ Gemeinsam mit KI ADM («Technik») und Nationaler Branchenstandard («Fach»)?

Anschliessend formelle Freigabe durch KKI

7. Einführung VDV 3.0 - Vorschlag grobe Roadmap

D, Jürg Wichtermann, 15.05-15.35



Einführung VDV 453/454 V3.x

29.11.2023, Jürg Wichtermann

Warum nicht SIRI?



1. SIRI hinkt bei den im ÖV-Schweiz eingesetzten Services aus VDV453 / 454 fachlich hinterher, SIRI SX / VDV736 wird im ÖV-Schweiz 1:1 verwendet, diese Services sind (vorerst) nicht betroffen.
2. Die Qualität und die Funktionen sind eingeschränkter. Änderungen umzusetzen ist um einiges komplizierter als bei den VDV-Normen. Die SBB versucht seit Jahren SIRI zu verbessern, kommt aber nur sehr langsam vorwärts. Die Kompatibilität muss für die Gleichstellung zu den VDV-Normen gebrochen werden, das wollen die Mitglieder des SIRI-Gremiums vorerst nicht.
3. Die Umstellung auf SIRI, inkl. Konversion, dürfte grösser sein als auf VDV V3.x
4. Es existieren aktuell keine abschliessenden Realisierungsvorlagen für SIRI die Verwendung von SIRI im ÖV-Schweiz.
5. Die Erfahrung in der Anwendung von SIRI sind minimal.
6. Das VDV-Gremium hat daher den Entscheid gefällt, VDV453 / 454 weiterzuentwickeln.
7. VDV will die meisten Services auf eine Broker-Architektur umstellen, sollte diese eingeführt werden, wäre SIRI für alle Teilnehmer dieser Broker-Architektur wohl keine Alternative mehr, da sie mit den weiteren Services im Umfeld nicht abgestimmt sind.

Was bringt die V3.x dem ÖV-Schweiz?



1. Längere Blockade der Weiterentwicklung für den ÖV-Schweiz verhindern.
 - a) Die im ÖV-Schweiz eingeführte Norm XSD2017 wird nicht mehr erweitert, das heisst Erweiterungen sind blockiert und werden nur noch in die Version 3.x integriert.
 - b) Die Umstellung auf die Version 3.x wird ab dem Start der Umsetzung Jahre dauern.
 - c) Wer auf V3.x umgestellt hat, kann die zusätzlichen Möglichkeiten ab der Einführung nutzen.
2. Durchgehende Mehrsprachigkeit
3. Gezielte Übermittlung von Tagessolldaten (REF-AUS) über mehrere Tage, inkl. Formationen, es muss nicht immer alles übertragen werden. Die zu übertragende Datenmenge kann bei einer Ausdehnung vom REF-AUS auf mehrere Tage reduziert werden.
4. Der Service DFI kann einfacher durch den Service AUS ersetzt werden. Viele Partner möchten den DFI abschaffen.
5. Ausgefallene Halte sind aus in der übermittelten Fahrt ersichtlich. Dies ist gerade für den Ersatz von DFI durch AUS wichtig.
6. Störungsinformationen auch in den Tagessolldaten.
7. Etc.

Vorgehen für die Einführung.



Die Version V3.x ist inkompatibel zur XSD2017. Daher muss die Migration detailliert geplant werden. Folgende Voraussetzungen müssen für die Umstellung geschaffen werden:

1. Es muss eine Realisierungsvorgaben und ein Migrationskonzept für VDV453 und VDV454 erstellt werden, Dauer min. 1 Jahr.
 - a) Der im ÖV-Schweiz genutzte Umfang muss abgegrenzt werden, was wird unterstützt und was nicht.
 - b) Wertebereiche der Attribute für den ÖV-Schweiz müssen definiert werden.
 - c) Die Konvertierung von XSD2017 nach V3.x und umgekehrt muss definiert werden.
 - d) Es muss ein Migrationskonzept von XSD2017 nach V3.x erstellt werden
2. Die reine Umstellung auf die V3.x anhand vorhandenen Grundlegendokumenten (Realisierungsvorgaben, Migrationskonzept, etc.) dauert min. 3 Jahre.

Es benötigt Zeit diese Grundlegendokumenten zur Verfügung zu stellen, darum wäre es sinnvoll mit der Erstellung dieser Dokumente zeitnah zu starten.

Nach der Erstellung dieser Dokumente, kann der Aufwand für die Umstellung bei den einzelnen Partnern im ÖV-Schweiz, zusammen mit ihren Herstellern, besser eingeschätzt werden.

Offene Ausbaustufe MQTT für VDV 453 / 454 V3.x.



Es steht die Umstellung auf MQTT zur Diskussion. Ob und wie MQTT eingeführt werden könnte ist noch nicht klar. Die Diskussionen sind noch in den Anfängen, die Einführung dürfte daher dauern, bzw. könnte nach der Einführung noch einige Änderungen durchlaufen.

Im Meeting vom 24.08.23 wurden Teilnehmer für Prototypen gesucht. Möglicher Datenaustausch von DFI, Zähldaten aus Fahrzeugen, etc.

Ein paar offene Punkte:

1. Fehlermanagement, wie teilt der Sender allen beteiligten Fehler, z.B. einen Totalausfall mit Wiederaufsetzung mit.
2. Über MQTT werden vor allem Daten-Elemente ausgetauscht, diese werden über die Grenzen von VDV453 / 454 hinausgehen und um weitere VDV-Services ergänzt werden.
3. Es ist möglich dass die heutige Fachlichkeit der Schnittstellen aufgeteilt und neu Gruppirt wird oder werden muss.

Dies Ausbaustufe wäre je nach Definition eine grössere Umstellung und der Zeitpunkt der Einführung ist nicht klar, daher sollten man diese Umstellung von der Umstellung auf VDV V3.x abgrenzen.

Roadmap: Thema SKI-CH0011

Realisation VDV453/454 Version 3.x



Beschreibung	Die Schnittstelle VDV453 / 454 Version XSD2017 wird nicht mehr weiterentwickelt. Die Schnittstelle VDV453 / 454 Version XSD 3.x wird für die Weiterentwicklung der KI im ÖV-Schweiz dringend benötigt.
Mehrwert	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Schnittstelle VDV453 / 454 Version XSD2017 ist eingefroren und wird nicht mehr weiterentwickelt. Für alle Weiterentwicklungen dieser Schnittstelle wird ab sofort die XSD Version 3.x benötigt. 2. Durchgehende Mehrsprachigkeit 3. Gezielte Übermittlung von Tagessolldaten (REF-AUS) über mehrere Tage, inkl. Formationen, es muss nicht immer alles übertragen werden. Die zu übertragende Datenmenge kann bei einer Ausdehnung vom REF-AUS auf mehrere Tage reduziert werden. 4. Der Service DFI kann einfacher durch den Service AUS ersetzt werden. Viele Partner möchten den DFI abschaffen. 5. Ausgefallene Halte sind aus in der übermittelten Fahrt ersichtlich. Dies ist gerade für den Ersatz von DFI durch AUS wichtig. 6. Störungsinformationen auch in den Tagessolldaten. 7. Etc.
Schnittstellentyp	Echtzeit
Verantwortlich	Juerg.wichtermann@sbb.ch
Dokumente	Dokumente der Schnittstelle VDV453 / 454 Version XSD 3.x sind erstellt. Die Realisierungsvorgaben müssen dringend erstellt werden.
Bemerkung	Wir werden schon jetzt bis zur Breitstellung der Schnittstelle VDV453 / 454 Version XSD 3.x eine Blockade von ca. 3 Jahren. Diese Blockade sollte so kurz wie möglich gehalten werden. Das Backlog von CUS muss neu priorisiert werden.

Roadmap: Grobe Planung



Themen	Prio	Fachl. Themen-komplex	Schnitt-stelle	Anstoss	Fachliche / Technische Analyse	Realisierungs-vorgaben	Erster Anbindungs-zeitpunkt	Letzter Anbindungs-zeitpunkt
SKI-CH011 - Realisation XSD V3.x (VDV453/454 Version 3.x)	?	Life Cycle	R	√	2023.4 Neu 2024.2	2024.2 Neu 2024.4	2026.1 Neu 2026.3	2029.1 Neu 2029.3

Dies ist eine erste grobe Schätzung für die Einführung der Schnittstelle VDV453 / 454 Version XSD 3.x.

Detailliertes Vorgehen:

1. Abgrenzung der Version V3.x für den ÖV-Schweiz.
2. Erstellung der Realisierungsvorgabe, inkl. Konversion von und zu XSD2017, muss für die Verwendung der Version V3.x im ÖV-Schweiz erstellt werden.
3. Migrationskonzept für die Version V3.x im ÖV-Schweiz muss erstellt werden.
4. Die Systemlieferanten (Leitsysteme, Datendrehscheiben, etc.) müssen beauftragt werden.
5. Die Version V3.x kann im ÖV-Schweiz Schritt für Schritt eingeführt werden.

Aktueller Stand Einführung VDV 453 / 454 V3.x. und MQTT



VDV-Gremium:

1. Im VDV-Gremium ist MQTT ein grosses Thema und erste Umstellungen von VDV-Schriften ist bereits in Arbeit. Wann VDV453/454 zum Thema wird ist noch nicht klar.
2. Die VDV-Schrift 453/454 V3.1 wurde am letzten VDV-Meeting vom 23.11.2023 noch einmal leicht angepasst und geht demnächst in den Review.
3. Die Version 3.1 wird definitiv ohne MQTT eingeführt.
4. Bei Einführung von MQTT ist ein Parallelbetrieb mit / ohne MQTT geplant.

KIDS:

1. Eine Arbeitsgruppe im KIDS für die Einführung der V3.x wurde gebildet. Das erste Meeting wird am 11.01.2024 stattfinden. Diese Gruppe wird die Einführung begleiten.
2. Die Resultate dieser Arbeitsgruppe müssen in die KKI zur Abnahme, ausser das KKI will in Zukunft neue RVs nicht mehr abnehmen.
3. Die Einführung von MQTT wird in der Arbeitsgruppe ein Thema sein, ob abschliessend oder nicht, hängt vom Fortschritt im VDV-Gremium ab. Der Fortschritt von MQTT im VDV-Gremium wird laufend verfolgt, die erste Einführung wird aus heutiger Sicht aber eher ohne MQTT erfolgen.

Planung:

1. Durch den verzögerten Start müssen die Termine auf der vorangehenden Folie um ca. 6 Monate nach hinten geschoben werden.
2. Die Folgetermine müssen nach der «Fachlichen / Technischen Analyse» angepasst werden. Diese hängen sehr stark vom KKI, den Partnern und den Systemlieferanten ab.

8. Freigabe der NeTEx RV 1.0

E, Daniel Ryser, 15:35 – 15:45



Vorgehen RV NetEx 1.0:

- 29.11.2023 KKI-Sitzung: Einordnung und Relevanzklärung mittels dieser Informationsvorlage und Beantwortung von Fragen zum weiteren Vorgehen in der Vernehmlassung und Freigabe mittels Korrespondenzbeschluss.
- 04.12.2023 KI-ADM Sitzung: Besprechung dieser Informationsvorlage und Freigabe der Realisierungsvorgabe gemäss Beilage.
- Dezember 2023: Beschlussvorlage und Korrespondenzumfrage KKI zur Freigabe der Realisierungsvorgabe (inkl. Einarbeitung von Punkten aus der Besprechung am 29.11). Zur Klärung von Fragen und Bearbeitung von Diskussionspunkten, steht SKI vor Stimmabgabe gerne zur Verfügung.
- 28.03.2024 KIDS Solldaten Sitzung: Finale Besprechung und Freigabe der Realisierungsvorgabe nach ausführlicher Vernehmlassung. Erfolgt in der KIDS Arbeitsgruppe anders als erwartet keine Freigabe ohne kritische Befunde, wird die KKI und KI ADM informiert, die Realisierungsvorgabe wird als nicht freigegeben klassifiziert und eine Überarbeitung inkl. erneuter Freigabe muss im 2. Quartal 2024 erfolgen.

9. Themenliste

D, Simon Freihart/Niklas Auerbach, 15.45-16.00



10. Stand der Pendenzen

I, Niklas Auerbach/Simon Freihart, 16.00-16.10



Nachführen der Pendenzenliste der KI ADM.

11. Varia / Tischvorlagen

I, Simon Freihart/Niklas Auerbach, 16.10-16.15



Information zum Datenschutz:

Die Namen der Arbeitsgruppenmitglieder werden an verschiedenen Orten veröffentlicht (öv-info.ch, Protokolle, etc.)



Vielen Dank!