



## Protokoll Sitzung der AGr KI ADM

Zeit und Ort	03.07.2023, 13.30-17.00 Uhr SBB Wylerpark, Bern	
Mitglieder mit Stimmrecht (inkl. Spartenvertretung) 9/11	Simon Freihart, SKI Niklas Auerbach, SKI Pierre-Yves Meyer, TL Matthias Leffler, PAG Jürg Wichtermann, SKI Christian Trachsel, SBB Christian Heimlicher, VBZ Arne Heimann, SVB Adrian Haller, BLS	vor Ort vor Ort vor Ort vor Ort vor Ort vor Ort online vor Ort vor Ort
Administration KI ADM und Protokoll	Julia Rieser, SKI	
Beisitzende	Michael Böhm Martin Enz Daniel Ryser, SKI	vor Ort vor Ort vor Ort
Entschuldigt	Stéphane Pierroz, TPF Mathias Delorme, TL	
Nächste Sitzung	23.08.2023, 09.00-12.00 Uhr, Bern, bei der Alliance Swisspass	



## Inhaltsverzeichnis

1. Begrüssung und Mitteilung des Sitzungsleitenden.....	3
2. KI ADM – Vorstellung und gemeinsames Verständnis .....	3
3. Erwartungen und Themen.....	3
4. BehiG: Strategische Lösung – Grunddatenbereitstellung Rollstuhlsymbol .....	5
5. Angebotsbezeichnung - technische Beurteilung.....	7
6. SID4PT: Termin für Testing und Produktivsetzung SJYID in CUS .....	7
7. Meinungsbildung: Einführung von VDV 3.x.....	7
8. Diverses.....	8



## 1. Begrüssung und Mitteilung des Sitzungsleitenden

## 2. KI ADM – Vorstellung und gemeinsames Verständnis

Der Sitzungsleiter zeigt die Folien „Agenda“ und erläutert die Gründe für die Schaffung der AGr KI ADM.

Anm. zu PPT-Folie 8, „Einbettung in die neue Organisation“: Die AGr wird verstanden als technische Arbeitsgruppe der KKI für ADM, also als das „technische Gewissen“ und um Leitplanken zu setzen für die KIDS-Arbeitsgruppen. Architektur, Datenarchitektur und Datenmodellierung sollen in dieser KI ADM vorrangig sein. Michael Böhm als Branchenstandardvertreter in der AGr stützt diese Sicht explizit – Ziel ist die Gesamtsicht von der Semantik bis runter zur Technik.

## 3. Erwartungen und Themen

Vorstellung der Themensammlung in Excel: Hauptsächlich kommen Themen inkl. Priorität aus der KKI, Themen können jedoch auch in der Agr KI ADM entstehen.

Es wird die Thematik der Datenqualität vom Ausland angesprochen, im Hinblick auf grenzüberschreitende Fahrten und Fahrten der ausländischen Bahnen in der Schweiz. Kann den Auswirkungen der ungenügenden Datenqualität entgegengewirkt werden und ist die Lösung dieser Frage die Aufgabe dieser AGr? Der gemeinsame Konsens ist es, dass es die Aufgabe dieser AGr ist, das Thema aufzugreifen und hochzubringen.

Die AGr einigt sich darauf, die Themen im Excel zu priorisieren.

Im Hinblick auf das Konzeptionelle Datenmodell soll eine gemeinsame Sicht (auf Ebene Semantik) geschaffen werden. Es soll bis Ende Q3/2023 damit begonnen werden, um eine Basis für alle weiteren Vorhaben zu haben. Christian H., Arne H., Matthias L., Jürg W, Niklas A. und Simon gehen das Thema an und legen eine Diskussionsgrundlage an der KI ADM-Sitzung am 6.9.23 vor.

- Thema 5, Behindertengleichstellungsgesetz: Lösungsansatz und Datenanforderungen  
Linienkonzept für ISBs: Abstimmung als Lösung für alle ISBs und für Auskunftssysteme:  
Die Priorität wird von hoch auf mittel heruntergestuft.
- Thema 12, Roadmap SKI - wie kommen wir zu einem "sinnvollen Schluss"  
- Prozesse und Verantwortungen zum Erstellen/Aktualisieren/Priorisieren definieren  
- Zusammenarbeit mit AGr Nationaler Branchenstandard definieren:  
Die Priorität wird auf mittel bis niedrig gesetzt.
- Thema 13, Datendurchgängigkeit der Zentralen und an diese angeschlossenen Systeme  
- vor allem hinsichtlich der Bildung/Zusammensetzung/Behandlung von



Schlüsselementen (Angebotsbezeichnung):

Ein begleitendes Thema, Priorität: hoch.

- Thema 14, V580 06 Harmonisierung Verkehrsmittel
  - Konformität Transmodel (für internationale Kompatibilität) sicherstellen (?)
  - Wertebereiche für Modes/Submodes im öV CH definieren
  - Werte in RV verankern, Umsetzung/Korrekturen KIDS Soll-/Istdaten beauftragen:

Mittlere Priorität
- Thema 15, Richtlinie 582
  - Definition grundlegendes Linienmodell (vgl. Nr. 11)
  - Definition Linienkonzept öV CH (Fernverkehr, Schiffe, Seilbahnen etc.):

Mittlere bis hohe Priorität
- Thema 16, Stammdaten (Didok/Atlas)
  - (neue) zentrale Systeme müssen vom gesamten öV CH genutzt werden (z.B. für SLOID, SLNID, ...)
  - zugrundeliegende Modelle und Relationen definieren (vgl. Nr. 11)
  - Changemanagement regeln (keine KIDS zuständig) / Integration in Roadmap:

Kann zur Datenmodellierung dazugezählt werden und ist daher abhängig vom Datenmodell. Priorität: mittel
- Thema 17, On-Demand
  - aktuell entstehendes Konzept begleiten
  - auf Kompatibilität mit Data Model achten oder dieses erweitern:

Es braucht eine Einigung, lt. BAV wurde in der Branche nicht gut reagiert, die Priorität wird aus dem KKI-Portfolio-Workshop übernommen.
- Thema 18, Auslandsdaten (DE/FR) - grenzüberschreitende Fahrten, Formationen (BehiG):

Wir haben für Auslandsdaten nicht alle Informationen, beziehungsweise nicht in der gleichen Qualität wie für die Schweiz. Das Problem ist vielschichtig. Bei der Priorisierung stellt sich die Frage: wie stark können wir das beeinflussen, was aus dem Ausland kommt? Gewisse Regelungen wären schon gut zu treffen. Es können aber nicht alle Probleme in dieser AGr gelöst werden.



Vorschlag eines einheitlichen Katalogs mit Problemen, in dem aufgenommen wird, was relevant ist, und eine Subarbeitsgruppe dafür bilden. Priorität: mittel, bis Jahresende starten.

#### 4. BehiG: Strategische Lösung – Grunddatenbereitstellung Rollstuhlsymbol

Niklas stellt die Varianten zur Grunddatenbereitstellung Rollstuhlsymbol vor.

Aus der Diskussion:

Das NF Symbol bezieht sich auf die Fahrt!

Das NF Symbol sagt aus, dass ein Fahrzeug Niederflur ist und macht auch eine Aussage bezüglich Kompatibilität des Fahrzeugs zu den Haltestellen. Das Niederflursymbol sagt aus, dass das Fahrzeug Niederflur ist, und es kompatibel mit den Haltestellen auf der befahrenen Route ist, also eigentlich NF+.

Die Datenbereitstellung soll bei den TUs liegen. In der Diskussion wird klar, dass die Umsetzung eines einfachen Regelwerks (s.Folie 19 – Matrix Berechnung Rollstuhlsymbol) in den Auskunftssystemen nicht gegen Variante 1 spricht, da im Auskunftssystem immer ein Regelwerk zur Reiseplanung notwendig ist.

Die Umsetzung des Regelwerks in den Auskunftssystemen ist effizienter als eine Umsetzung in den Planungs- und Dispositionssystemen der TU.

Variante 1:

Pros	Cons
<ul style="list-style-type: none"><li>• Zeitnah umsetzbar</li><li>• Wirtschaftlicher in der Umsetzung – die Anzahl Auskunftssysteme ist klar kleiner als die Anzahl TU, weiterhin erfordert der Ansatz insgesamt sehr viel weniger Variante 2</li><li>• Standards unterstützen diesen Ansatz bereits heute</li><li>• Eine Berechnung des Rollstuhlsymbols auf Seite Auskunftssystem ist «aufwärtskompatibel» zu zukünftigen Ausbauschritten wie Nutzung eines Fahrzeugregisters oder Einbezug von Echtzeitstatus Anlagen (denn diese</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ansatz deckt Fahrten im Ausland nicht ab (da dort anderer Ansatz, z.B. mit DELFI)</li><li>• Bietet nicht dieselbe hohe Präzision wie ein Ansatz mit Fahrzeug-DB und zentimetergenauer Berechnung – jedoch ist ein solcher Ansatz sehr viel aufwendiger und aktuell auch nicht beauftragt vom BAV</li></ul>



würden auch im Auskunftssystem berechnet)	
---	--

Variante2:

Pros	Cons
<ul style="list-style-type: none"><li>• Mehr Kontrolle über den im Auskunftssystem angezeigten Rollstuhlstatus pro Halt, da Berechnung des Rollstuhlsymbols auf Seite TU stattfindet</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Finanziell aufwendig und lange Umsetzungsdauer zu erwarten, da Modifikation von Planungssystemen und Dispositionssystemen notwendig ist</li><li>• Alle TUs betroffen (viele), statt nur Auskunftssysteme (vergleichsweise wenige)</li><li>• Diese Variante wird von den heutigen Standards nicht unterstützt – eine Beantragung der Anpassung der Standards ist wenig erfolgsversprechend, da z.B. in DE mit einem ganz anderen System gearbeitet wird (Fahrzeug-DB und detaillierte Berechnung im Auskunftssystem)</li><li>• Kaum aufwärtskompatibel zum Einbezug des Echtzeitstatus von Anlagen – wenn das Rollstuhlsymbol des Halts komplett bei der TU gerechnet werden soll, müsste dann auch der Echtzeitstatus der Lifte bekannt sein in den Planungs- und Dispositionssystemen, was keinen Sinn macht</li></ul>

Mit Lösung 1 wird nichts verbaut. Langfristig ist denkbar, dass wir bei steigenden Anforderungen eine Lösung analog DELFI in DE umsetzen als Ausbauschritt – d.h. Führen eines Fahrzeugregisters mit allen Details und zentimetergenauem Abgleich Fahrzeug/Haltestelle im Auskunftssystem.

Die KI ADM entscheidet sich im Konsent-Verfahren für die Variante 1 aufgrund der besprochenen Vor- und Nachteile. Christian Heimlicher validiert die Umsetzbarkeit des Ansatzes auf Seite ZVV noch (Aufwand für die Vorberechnung in BfR Komponente).



## 5. Angebotsbezeichnung - technische Beurteilung

Gemäss dem Entscheid der KKV vom 03. November 2022 wird fachlich der neue Begriff «Angebotsbezeichnung» eingeführt. Die Gruppe diskutiert, wie diese neue fachliche Bezeichnung in der Datenverteilung umgesetzt werden soll.

Die Gruppe befindetet, dass die Einführung der Angebotsbezeichnung als eigenes Element auf den Schnittstellen zielführend ist. Es soll vermieden werden, dass jeder Datenbezüger diese Bezeichnung selber zusammensetzt, da sonst das Risiko von Inkonsistenzen entsteht, und auch der Gesamtaufwand vermutlich langfristig höher wäre.

Nächste Schritte:

- Entwurf für die Anpassung auf den Schnittstellen: Arne (für Solldaten), Jürg und Christian H. (für Echtzeitdaten) machen einen Entwurf,
- Entwurf wird bei der KI ADM am 6.9.2023 besprochen.
- KI ADM gibt dann Vorschlag an KIDS AGr weiter, technische Umsetzung liegt bei den KIDS AGr.

## 6. SID4PT: Termin für Testing und Produktivsetzung SJYID in CUS

Der Sitzungsleiter informiert über den Zeitplan für die Produktivsetzung der SJYID. An CUS angeschlossene TUs und Datendreh scheiben können gemeinsam mit dem CUS/NDx Fachbus die Anbindung auf Ebene TEST-System anschauen.

## 7. Meinungsbildung: Einführung von VDV 3.x

Folie «Ausgangslage und Fragestellungen»

Der allgemeine Konsens der AGr liegt darin, dass SIRI alleine aktuell nicht ausreichend ist, da SIRI der Entwicklung von VDV hinterherhinkt). Der Bedarf für die Einführung von VDV 3.x wird breit getragen, insbesondere da XSD 2017 eingefroren ist und grössere Anpassungen nicht mehr möglich sind.

Die Fragen aus dem Foliensatz werden im von den Teilnehmenden im Nachgang per Mail beantwortet.



## 8. Diverses

Die Agr diskutiert, ob die nächste Sitzung über einen ganzen Tag gehen soll. Der Konsens ist, dass halbtägige Termine ausreichend sind, jedoch mehr Termine gesetzt werden sollten, um effizienter arbeiten zu können. Zudem soll zwischen den Terminen in Unterarbeitsgruppen gearbeitet werden.

Es wird ein zusätzlicher Sitzungstermin angesetzt: 23.8. 09.00-12.00 Uhr

Der Beginn der Sitzung am 6.9. wird vorverlegt auf 13.00 Uhr.

Ende der Sitzung: 17.00 Uhr

Für das Protokoll  
Bern, 03.07.2023

Simon Freihart  
Niklas Auerbach  
Sitzungsleitende KI ADM

Julia Rieser  
Protokollführerin