



Sitzungsprotokoll

7. Termin der AGr KI ADM

Zeit und Ort	27.2.2024, 12.30-15.00 Uhr Zentralstrasse 5, SBB, 6003 Luzern	
Mitglieder mit Stimmrecht (inkl. Spartenvertretung) 10/12	Simon Freihart, SKI Niklas Auerbach, SKI Adrian Haller, BLS Jürg Wichtermann, SBB, KIDS IstDaten Christian Trachsel, SBB Dominik Grögler, ZVV Arne Heimann, SVB, KIDS SollDaten Stéphane Pierroz, TPF Roger Kneubühl, KIDS EreignisDaten Pierre-Yves Meyer, TL	vor Ort vor Ort vor Ort entschuldigt vor Ort vor Ort online vor Ort vor Ort nicht anwesend
Beisitzende	Michael Böhm, AGr NBs Daniel Ryser, SKI Martin Enz, Generalsekretär KKI	entschuldigt entschuldigt entschuldigt
Administration KIDS und Protokoll	Julia Rieser, SKI	online
Nächster Workshop	27.03.2024, 09.00-12.00 Uhr, Wylerpark oder online	
Nächste Sitzung	24.04.2024, 09.00-12.00 Uhr, Wylerpark oder online	



Inhaltsverzeichnis

0. Begrüssung und Teilnehmende.....	3
1. Genehmigung Protokoll.....	3
2. Datendrehscheiben.....	3
3. SJYID bei CUS	5
4. Klärung Ressourcen bei SKI und PAG für Lead bzw. Mitarbeit zur Klärung Verwendung von Teillinien.....	6
5. Statusupdate und optional Roadmap Autotunnelzüge.....	6
6. Thema Mehrsprachigkeit	6
7. Varia Migration DiDok -> atlas.....	6
8. Stand der Pendenzen und Themenliste.....	7

0. Begrüssung und Teilnehmende

1. Genehmigung Protokoll

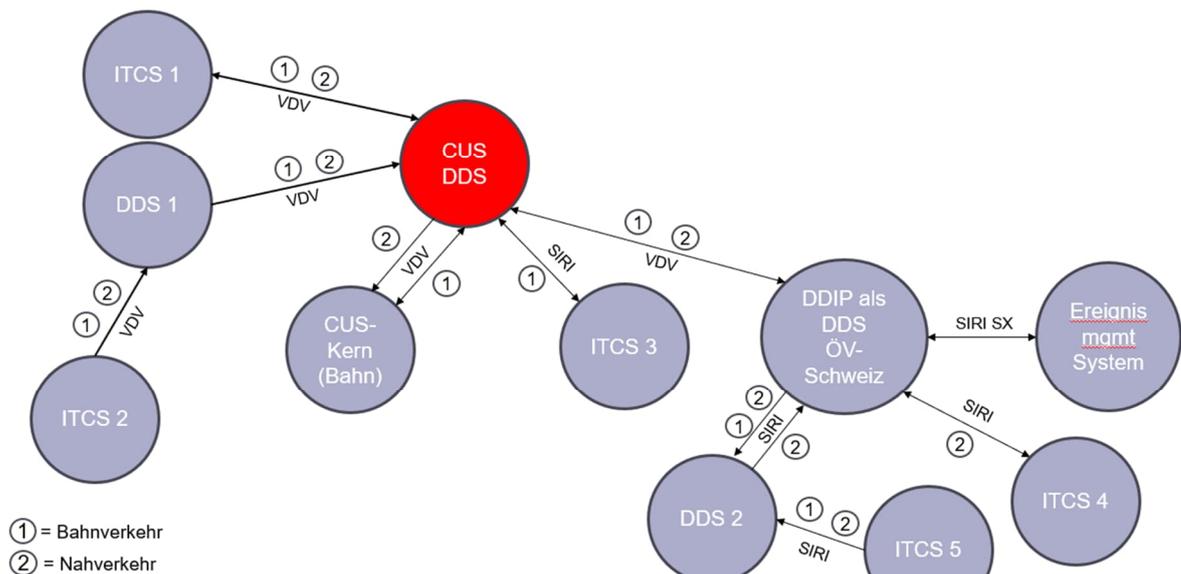
Die Arbeitsgruppe genehmigt die Protokolle der Sitzung vom 4.12.2023 und des Workshops vom 31.1.2024. Im Vorfeld sind keine Rückmeldungen eingegangen.

2. Datendrehscheiben

Niklas präsentiert die Ziele des Traktandums – Validierung der IST-Architektur und Prinzipien.

Zur Grundarchitektur wurde präzisiert, dass Auskunftssysteme / Anzeigesysteme an der zentralen DDS von SKI (CUS DDS) oder an einer regionalen DDS angeschlossen sein können. Dies wurde als Fussnote ergänzt.

Grundarchitektur Echtzeit Datenaustausch öV-CH



Nicht gezeigt: Auskunftssysteme / Anzeigesysteme sind an der zentralen DDS von SKI (CUS DDS) oder an einer regionalen DDS angeschlossen.

Prinzipien Ist-Zustand

1. Keine redundanten Datenflüsse
 Daten dürfen nie an Systeme zurückfliessen, woher sie bezogen wurden (Echo-Filter).
2. Ein Leitsystem ist nur an eine DDS angeschlossen.



3. Ein Leitsystem kann an eine regionale DDS oder direkt an eine SKI DDS angeschlossen sein
4. Die regionalen DDS tauschen Daten untereinander nur via SKI Datendrehscheiben aus
Regionale DDS tauschen Daten nie untereinander aus.
5. Leitsysteme des Systems Bahn sind immer an die CUS DDS angeschlossen (Einlieferung mit VDV und SIRI)
Begründung: Bahndaten werden im CUS Kern ergänzt/modifiziert. Es gibt heute jedoch Ausnahmen (z.B. Lieferung via SIP, RIV).
6. Einlieferung Nahverkehr via SIRI kann über beliebige DDS erfolgen die SIRI unterstützt und nach VDV wandelt.
7. Einlieferung von Ereignismeldungen (via VDV736/SIRI SX) kann über beliebige DDS erfolgen die SIRI unterstützen und diese an die SKI DDIP weiterleiten.
8. Daten des Bahnverkehrs sollen von den zentralen Datendrehscheiben von SKI bezogen werden (Empfehlung), da nur dort die ergänzten und korrigierten Daten bereitgestellt sind.

Es werden die Aufgaben und Verantwortungen jedes DDS-Betreibers – Regionale DDS und DDS SKI (CUS DDS, DDIP) aufgezeigt:

Verantwortung	Regionale DDS	DDS SKI (CUS DDS, DDIP)
Grundlegende Qualitätsprüfung und Sicherung der Daten beim Eintritt in das System* im Sinne einer funktionierenden und qualitativ hochwertigen Fahrgastinformation über die gesamte Reisekette	x	x
Beratung und Unterstützung in der Einlieferung von Echtzeit- und Ereignisdaten für TUs	x	x
Beratung und Unterstützung in der Einlieferung von Echtzeit- und Ereignisdaten für Betreiber regionaler DDS		x
Datentransformation gemäss Vereinbarung für KTUs welche Daten nicht richtig aus dem Leitsystem liefern können.	x	x
Abschaltung der Datenweiterleitung von Linien (oder aller Linien) einer TU bei ungenügender Datenqualität	x	x
Die DDS bietet eine nicht-Produktionsumgebung für Testzwecke an.	x	x
Anbieten von Konversionen zwischen Versionen und verschiedenen Standards (DDIP)	x	x
Sicherstellen eines stabilen Betriebs, dies beinhaltet die Umsetzung adäquater Schutzmassnahmen im Bereich Cyber Security	x	x
Weiterentwicklung des Systems*	x	x

*System= System der regionalen DDS und DDS von SKI. Die Quellsysteme (Leitsysteme) und beziehende Systeme (Kundeninformationssysteme) sind ausserhalb der Systemgrenze.



Das Prinzip, dass eine DDS eine nicht-Produktionsumgebung haben soll, wird bestätigt (jedoch potentes Risiko der Kostenfolge – deshalb sollen die Prinzipien des IST-Zustandes von der KKI abgenommen werden). Es ist noch zu prüfen mit SIGE, RIV, ob dies heute erfüllt ist, dies übernimmt Niklas.

Die anwesenden TUs bestätigen, dass sie an HCBöV arbeiten. Auch das HCBöV fordert nicht-Produktivumgebungen.

Die Kriterien, wann eine einliefernde TU aufgrund von Qualitätsmängeln von einer Datendreh Scheibe abgehängt werden, sollen vereinheitlicht werden. Das Thema des Eskalationsprozess wird an einem Folgeworkshop für den Zielzustand der Architektur Datendreh Scheiben traktandiert, siehe Themenliste.

Aus der Diskussion des Ist-Zustandes haben sich keine neuen Anforderungen für die Betreiber einer Datendreh Scheibe ergeben. Lediglich das Prinzip bezüglich Testumgebung ist nochmals auf Einhaltung zu prüfen mit den großen regionalen Datendreh Scheiben.

Nächster Schritt ist ein Workshop zum Zielzustand inklusive Behandlung Datenqualitätsthema sowie der Einbezug der Auftraggeber in Form von Vertretern ausgewählter Kantone.

3. SJYID bei CUS

CUS generiert nur noch in folgenden Fällen eine als Fahrtbezeichner dienende SJYID:

- Das Verkehrsmittel wurde ohne SJYID von INFO+ übernommen und entstammt dem Datenlieferanten NeTS (die Konstellation sollte jedoch nicht auftreten).
- Das Verkehrsmittel wurde in NeTS/RCS neu angeordnet und aufgrund eines RCS-Produktionsplans in CUS erstellt.
- Das Verkehrsmittel wurde im MMI CUS erstellt und hat einen in der TU-Gruppe «SBB/BLS/SOB» enthaltenen TU-Code.

In allen oben nicht aufgelisteten Fällen...

- wird eine ab INFO+ übernommene SJYID als Fahrtbezeichner gesetzt,
- oder CUS generiert einen konventionellen Fahrtbezeichner.

Den ersten so generierten Tagesfahrplan gab es am Freitag, 16.02.2024.

PAG merkt an, dass sich NOVA und CAPRE sich sehr viel Zeit lassen, die SJYID umzusetzen – was zu Schwierigkeiten führt.



4. Klärung Ressourcen bei SKI und PAG für Lead bzw. Mitarbeit zur Klärung Verwendung von Teillinien

Definition der Teillinie soll geklärt werden, damit in die Praxis gestartet werden kann.

Ressourcen sind geklärt und gesichert. Zusammenspiel mit PoC Bernmobil kommt.

5. Statusupdate und optional Roadmap Autotunnelzüge

Ansätze werden vorgestellt, wie verhindert werden kann, dass Auskunftssysteme irrtümlich den Kunden Verbindungen anzeigen, die nur von Reisenden mit einem Auto oder anderen definierten Fahrzeugkategorien genutzt werden dürfen. Da aktuell noch kein Lösungsansatz definiert ist, wird SKI+ (Matthias Günter) einen Auftrag an KIDS IstDaten und KIDS SollDaten geben zur Definition eines Lösungsvorschlags.

Matthias Günter stellt die Roadmap der nächsten Entwicklungsschritte vor.

6. Thema Mehrsprachigkeit

Klare Regelung Mehrsprachigkeit zwischen BAV und SKI

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. Varia Migration DiDok -> atlas

Simon stellt den Terminplan für die Einführung von atlas vor. Am 5.4.2024 ist das DiDok-Freeze geplant, am 15.4.2024 soll atlas live gehen.

Das Thema Stammdatengovernance wird für die Sitzung im April traktandiert.



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

8. Stand der Pendenzen und Themenliste

Niklas führt die Pendenzenliste nach und gibt Ausblick auf die kommenden Themen.

Für den Workshop am 27.3. wird traktandiert:

- Capability Modell KI
- Optimierung Fahrplanpublikation (Echtzeitfenster)

Für das Protokoll
Bern, 27.2.2024

Simon Freihart, Niklas Auerbach
Sitzungsleiter KI ADM

Julia Rieser
Protokollführerin