

9. Management-Board Systemaufgaben Kundeninformation

Geschäftsstelle SKI
24.10.2019



Traktandum 1.1

- Begrüssung
- Kontrolle der Beschlussfähigkeit
- Traktandenliste
- Verabschiedung Protokoll vom 02.05.2019
- Vorstellung Alex Schmidt, Leiter Kundeninformation



Traktandum 2

- Organisatorische Themen

2.1. Mitgliederliste Management-Board inkl. Stellvertreter.

→ Dokument als Beilage im Protokoll Versand

Änderungen:

SBB P: Neu: Tobias Wittmer, Neu: Stv. Dimitri Bucher

SBB I: Neu: Alex Schmidt (V) Neu: 2. Einsitz SBB Infrastruktur noch offen

Stellvertretender Vorsitzender: Wahl im Management-Board Mai 2020

Antrag

Kenntnisnahme

Das Management-Board nimmt die Mutationen der Mitgliederliste sowie der Stellvertreter zu Kenntnis.

Traktandum 3.1

- Aktivitäten GS SKI

- Status Strategie SKI

- Status Vertragserweiterung SKI

 - ASTRA/MIV-Daten

 - OJP-Open Journey Planner

- Status Projekt NeTEx/Siri CEVA

- Status Barrierefreies Reisen im Kontext SKI

Status Strategie SKI - STRASKI

- Was im Juni 2016 mit dem Visionspapier «**Vision KI 2021**» angefangen hat, wurde über verschiedene Phasen mit der Abgabe des Konzept «Leistungspaket 0» am 30.06.2018 zu einem vorläufigen «Ende» geführt.
- Basierend auf dem Leistungspaket 0 wurden die Empfehlungen in den einzelnen Systemen vertieft betrachtet und teilweise umgesetzt.
 - ODPCH 2nd Generation: basiert auf STRASKI
 - OJP: basiert auf STRASKI
 - NeTEx/SiRi: basiert auf STRASKI
 - MIV/ASTRA: basiert auf STRASKI
 - EMS: wird auf STRASKI basieren
 - Detailanalyse INFO+: Zurückgestellt 2021
 - Detailanalyse CUS: Zurückgestellt 2021



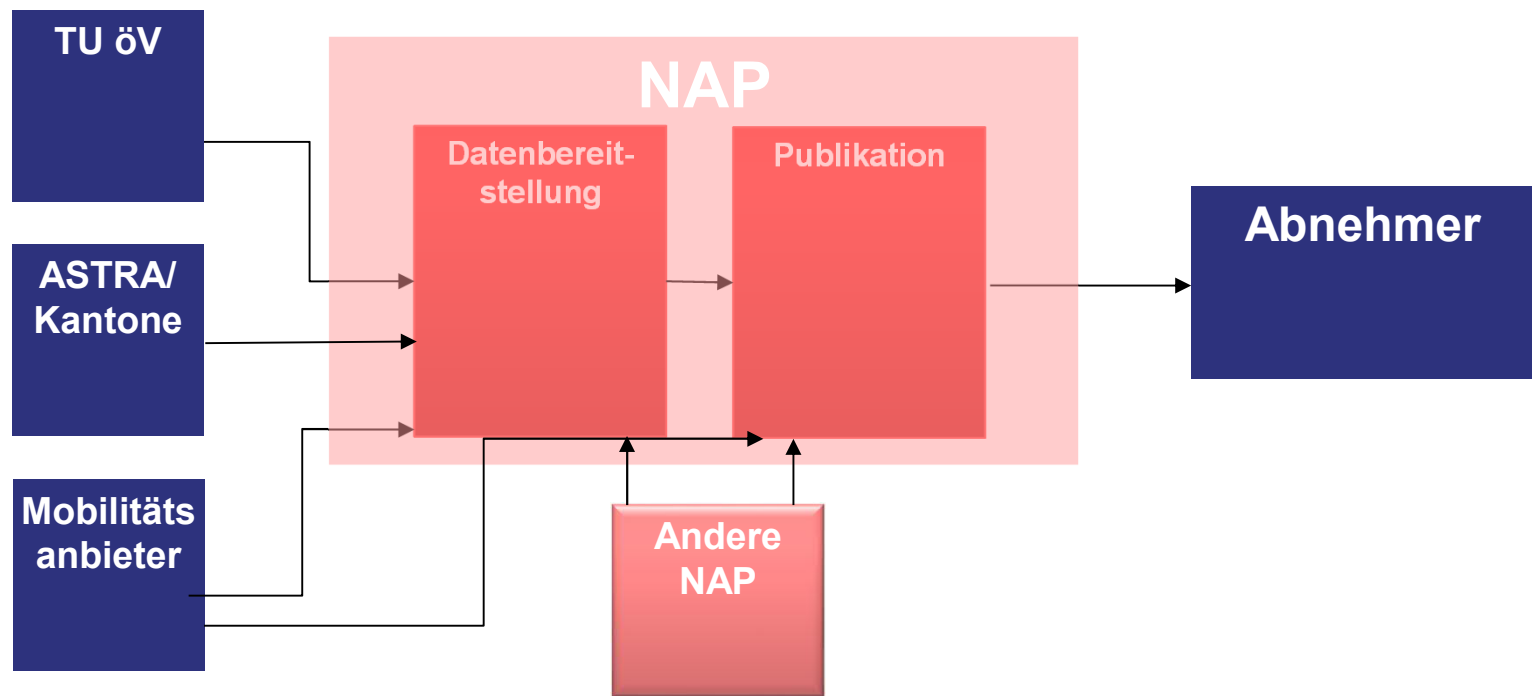
- Status Vertragserweiterung SKI
 - ASTRA/MIV-Daten

MIV-Daten im Auftrag des ASTRA

- Die SBB AG wurde vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) beauftragt, die bestehende Open Data Plattform (ODPCH) mit zusätzlichen Daten anzureichern.
- Die aktuelle Umsetzung beinhaltet die Anbindung von Verkehrszählern im Format DATEX II. Nationalstrassen und Kanton Zürich.
- Vor Ende der Umsetzungsphase wird basierend auf den Erfahrungen das weitere Vorgehen und die Weiterentwicklung diskutiert.
- Das Bundesamt für Strassen ASTRA möchte im Rahmen ihrer Strategie eine intelligente vernetzte Mobilität in verschiedenen Ausbausritten sicherstellen.
- Status: Umsetzung



National Access Point (NAP) - möglicher Aufbau schematisch





- Status Vertragserweiterung SKI
 - OJP – Open Journey Planner



OJP - Open Journey Planner im Auftrag des BAV

- Die SBB AG wurde vom Bundesamt für Verkehr (BAV) beauftragt, die bestehende Open Data Plattform (ODPCH) mit einem zusätzlichen Service Routenplaner (OJP) anzureichern.
- Die nationale Bereitstellung eines OJP über einen «National Access Point NAP» im Sinne der «Open Data Plattform öV Schweiz» entspricht der Zielsetzung der delegierten Verordnung «Multimodale Reiseinformationen» EU 2017/1926 deren Nachvollzug auch vom Bundesrat im Rahmen der Massnahmenpläne multimodale Mobilität angestrebt wird.
- Zugleich wird vom BAV eine aktive Beteiligung am EU Projekt «Linking Alps» angestrebt, das im Rahmen der von der EU nun bewilligten Ausschreibung des Interreg Alpine Space Programms umgesetzt wird.
- Die Umsetzung des OJP durch die SBB ist Teil dieser Eingabe, in der auch das BAV eine aktive Rolle als nationaler Koordinator übernimmt.
- Status: Umsetzung



- Aktivitäten GS SKI
 - Status NeTEx/Siri

Status Projekt NeTEx/Siri CEVA

Umsetzung NeTEx (Network Timetable Exchange)/SIRI(Standard Interface for Real-time Information)

- NeTEx/SIRI sind Normen, welche noch neu sind und heute noch nicht europaweit gefestigt (normiert) sind. Das Projektteam betreibt daher Aufwand um die Normen öV-tauglich erstellen zu lassen. Dies bedeutet viel Abstimmungsaufwand (intern/extern/ international z.B. SNCF).
- Die technische Lösungen in den Systemen CUS und INFO+ setzen wir in Zusammenarbeit mit SBB IT und unserem Lieferanten MENTZ um.
- Beim Projekt NETEX/SIRI wurde die technische Umsetzung erreicht und abgeschlossen.
- Es wird nur noch an Fehlerbehebung und Qualitätssicherung gearbeitet. Aufgrund fehlender/unkorrektur Daten seitens Frankreich aufwendiger als geplant.

Status: Umsetzung «Grün» - Datenlieferung ab SCNF «Gelb – Rot»



- Aktivitäten GS SKI

- Status Barrierefreies Reisen im Kontext SKI

Gründe für Umsetzung Barrierefreies Reisen in SKI

«Das barrierefreie Reisen ist zentral für die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben.»

- Mobilität/Selbstständigkeit sind zentrale Bedürfnisse!
- Menschen mit Handicap oder ältere Menschen haben besondere Anforderungen an die Zugänglichkeit der Angebote und an die Infrastruktur.

Ziele und Aspekte

Bereitstellung von schweizweit einheitlichen Informationen zur Barrierefreiheit von Haltestellen, Verkehrsmitteln und darauf basierenden Reiseketten.

- Sind Wege zwischen den Haltepunkten zugänglich?
- Sind alle Bereiche einer Haltestelle zugänglich?
- Ist eine taktile oder visuelle Führung vorgesehen?
- Ist der Zugang zum Fahrzeug gewährleistet?
- Sind die Fahrzeuge vollständig zugänglich?
- Abdeckung von Beeinträchtigungen? Mobilität, visuell, auditorisch, kognitiv etc.
- Auf welchen Wegen stellen wir die Informationen zur Verfügung?

Spezifikationen

- Schweizer Gesetzesvorgaben (BehiG 151.3 etc.)
- TSI-PRM (EU Spezifikation für Barrierefreiheit im öV)
- EU Normen FprEN 16584/.../16587 (präzisieren TSI-PRM)
- DELFI+ (Barrierefreie Reiseketten in der Fahrgastinformation)
- NeTEx (technischer Standard für den Informationsaustausch im öV)
- Siri (technischer Standard für den Austausch von Echtzeitinformationen)

Anforderungen Schweizerische Gesetzgebung

Gesetzesartikel

1. Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)
2. VböV; SR 151.34
3. VAböV; SR 151.342
4. Planungsanweisung BehiG

BehiG Abschnitt 6. Art. 22

¹ Bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr müssen spätestens 2023 behindertengerecht sein.

² Kommunikationssysteme und Billettausgabe müssen spätestens 2023 behindertengerecht angeboten werden.

Beispiele von Anforderungen

VböV Abschnitt 2. Art. 4:

¹ Die den Fahrgästen dienenden Einrichtungen und Fahrzeuge, die mit dem öffentlichen Verkehr in einem unmittelbaren funktionalen Zusammenhang stehen, müssen für Behinderte sicher auffindbar, erreichbar und benützbar sein.

VAböV Abschnitt 2. Art. 8:

³ Die Höhe des Entwerter Schlitzes von Billettautomaten und Entwertern an den Haltepunkten und in den Fahrzeugen darf maximal 110 cm betragen. In den Fahrzeugen mit Billettautomaten oder Entwertern muss mindestens eines dieser Geräte im Rollstuhlbereich installiert sein.

Einblicke und Herausforderungen

Termine und Personalressourcen SKI

- Die Finalisierung des Fachkonzeptes Barrierefreies Reisen im Kontext SKI ist aktuell pausiert. Die Wiederaufnahme ist im 2020 geplant

Roadmap



Finanzierung

- Die Finanzierung der SKI Systemanpassungen muss im neuen SF Vertrag 2021ff. geregelt werden.



3.1. Aktivitäten Geschäftsstelle SKI

Antrag

Kenntnisnahme

Das Management-Board nimmt die Aktivitäten der GS SKI zur Kenntnis.



Traktandum 3.1.1

- Projekt Quo Vadis

Projekt QuoVadis

Beschlüsse der Arbeitsgruppe Fahrplanfelder im Zirkular

Status: angenommen 13.09.2019

Die AGr hat nach intensiver Diskussion und Abwägung der Vor- und Nachteile folgende 6 Beschlüsse gefasst.

1. Es ist prioritär das von SKI bisher entwickelte Format „A4-hoch 8-spaltig mit Anschluss-feldern“ zur Serienreife für den Fahrplan 2020 zu bringen. Das heisst, es sind in diesem Format alle Fehler auszumerzen, so dass die Fahrplanfelder für den Fahrplan 2020 in diesem Format fehlerfrei publiziert werden können.
 - ✓ Alle bekannten Fehler, welche falsche Informationen abbilden, sind eliminiert
2. Um die Komplexität und damit auch die Fehleranfälligkeit zu minimieren, sind in den Anschlussfeldern nur Direktverbindungen darzustellen (Umsteigeverbindungen sind wegzulassen).
 - ✓ Komplexität der Abbildung der Anschlüsse wurde umgesetzt

Projekt QuoVadis

Beschlüsse der Arbeitsgruppe Fahrplanfelder im Zirkular

3. Als Alternative ist das von SKI als Kompromiss-Lösung entwickelte, leicht modifizierte Format „A4-hoch 10-spaltig ohne Anschlussfelder“ zur Serienreife für den Fahrplan 2020 zu bringen. Bei der Erstellung entscheiden die betroffenen EVU, welches der beiden vorliegenden Formate für das jeweilige Fahrplanfeld als offizielles Fahrplanfeld zu erstellen ist. Bei Uneinigkeit entscheidet das BAV über das anzuwendende Format.
 - ✓ **Wurde umgesetzt. Sogar ein weiteres Layout mit 9-Spalten wurde zur Verfügung gestellt**

4. Angesichts der drängenden Zeit und der beschränkten Ressourcen bei der Fertigstellung der Fahrplanfelder für den Fahrplan 2020 wurde die abschliessende Diskussion über das definitive Format vertagt. Die AGr beschliesst daher, das optimale Format und damit zusammenhängende Optimierungen und Ergänzungen für den Fahrplan 2021 im Januar 2020, nach dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2019 im Detail zu erörtern und darüber einen Beschluss z.H. Management-Board SKI zu fassen.
 - **Pendet**

Projekt QuoVadis

Beschlüsse der Arbeitsgruppe Fahrplanfelder im Zirkular

5. Die Kreis-Zeichen (A, B, C, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7) müssen für gute Leserlichkeit auch beim Druck generell möglichst gross ausgeführt werden. Dabei müssen die Zahlen und Ziffern auch innerhalb der Zeichen möglichst gross und möglichst fett ausgeführt werden.
✓ Kreis-Zeichen wurden realisiert

6. Die Negativ-Zahlen-Zeichen müssen für gute Leserlichkeit auch beim Druck generell möglichst gross ausgeführt werden. Dabei müssen die Zahlen und Ziffern auch innerhalb der Zeichen möglichst gross und möglichst fett ausgeführt und der schwarze Rand minimiert werden, so dass möglichst viel weiss vom Zeichen sichtbar ist.
✓ Negativ-Zeichen wurden realisiert

Projekt QuoVadis

Pendenzen

Die Arbeitsgruppe Fahrplanfelder hat sich zum Ziel gesetzt, die Fahrplanfelder als Ganzes zu Optimieren. Daher werden an der nächsten Sitzung folgende, grundsätzlichen Punkte weiter vertieft und ein Vorschlag z.H. Management-Board SKI erarbeitet:

- Optimierung Format und damit zusammenhängende Ergänzungen
- Grundsätzliche Überlegungen zu den Anschlussfeldern
- Generelle Einführung von Linienfahrplänen (wie S-Bahn Zürich „800 Sxx“)



Fahrplanauskunft öV CH



Fahrplanauskunft

Unabhängige Fahrplanauskunft für den aktuellen und zukünftigen Fahrplan des ÖVs der Schweiz

DE

EINFACHE FAHRPLANAUSKUNFT

PERSÖNLICHER FAHRPLAN

INDIVIDUELLES ABFAHRTSPLAKAT

→ <http://www.fahrplanauskunft-öv.ch/>

→ <http://www.horaires-tp.ch>

→ <http://www.orari-tp.ch>

→ <http://www.timetable-pt.ch>

→ Aktuell: Fahrplanentwurf, Jahresfahrplan

→ Geplant: Tagesfahrplanfahrplan (OJP)



Einladung zur QuoVadis Roadshow

Termin

→ 31.10.2019 Roadshow, Hilfikerstrasse 1, 3000 Bern

Bei Interesse bitte

@ laurent.prodhom@sbb.ch

☎ 079 759 93 15

kontaktieren.

3.1.1 Projekt QuoVadis

Antrag

Kenntnisnahme

Das Management-Board nimmt die Aktivitäten im Projekt QuoVadis und der Arbeitsgruppe zur Kenntnis.



Traktandum 3.2

- **SKI Systeme - Status**



DiDok

Was wurde 2019 erreicht.



- DiDok hat sich bei den TU's etabliert und wird rege genutzt.
- Diverse Systeme nutzen die Schnittstelle zu DiDok. Beispiele:
 - Movi+ bezieht DiDok Daten für die Publikation.
 - Info+ und DIVA (für Léman Express) können Daten in DiDok schreiben.
- Datenexports können vom User direkt aus dem DiDok WebGUI gemacht werden.
- Aufschaltung der erweiterten Datenexports aus DiDok auf OPDCH:
<https://opentransportdata.swiss/en/dataset/didok>

Aktuell und geplant.



- Haltekanten: ZVV & TPG Haltekanten wurden im Rahmen des Pilots in DiDok mittels Massenimport erfasst. Bernmobil hat im Sommer auch erste Haltekanten geliefert. Als Schlüssel wird die SLOID genutzt.
- BehiG: Die DiDok Erweiterung für die Bestandsaufnahme ist seit Juli 2019 in Entwicklung und auf Kurs, geplanter Abschluss Ende März 2020.
- Die ungenügende Performance bei der Dienststellensuche im WebGUI ist in Bearbeitung und sollte Mitte November 2019 behoben werden.
- Integration der Haltekanten von weiteren TU's.
- Anbindung weiterer interessierten Systeme zwecks Automatisierung des Datenaustauschs.
- BehiG Datenerfassung begleiten, Frist für Eisenbahn 06/22; Rest öV 12/23



Open-Data-Plattform öV CH

Aktuell und geplant.

- Vollständiger Datenbezug von Google
- Weitere Echtzeitdaten
- Erhöhung SLA
- Projekt Erneuerung ODPCH 2nd Generation
- Projekt Integration neuer MIV-Daten im Auftrag von ASTRA



INFO+

Aktuell und geplant.

→ LEX-Anbindung – NeTEx

- Datenaustausch Schweiz à Frankreich
 - INFO+ liefert die Tagesfahrplandaten für die Grenzkantone (GE, VD, VS, NE, JU, BL, BS). Die Daten werden mit dem Format NeTEx zur Verfügung gestellt.
- Datenaustausch Frankreich à Schweiz
 - Lieferungen aus der SNCF
 - Die Konvertierung der Fahrplandaten aus dem Format NeTEx ins HRDF funktioniert.
 - Lieferung aus der Region Savoie-Rhône Alpes
 - Wir haben noch keine Fahrplandaten für die Periode 2020 erhalten.

Aktuell und geplant.

→ HAFAS 5.40. Erste Schritte

- Mit dem Herbstrelease 2019 ist die erste Etappe realisiert
- Bis Mitte 2020 soll die zweite Etappe realisiert werden.
(Haupterweiterung: Übermittlung von einigen Eigenschaften von Linien)

→ Führung der Haltekanteninformationen

- Die Lieferung der Haltekanteninformationen sind seit der Einführung von INFO+ möglich
- Eine vertiefte Analyse, um die bestehenden Informationen mit der SLOID anzureichern, ist erforderlich, weil noch keine Einigung in der KIDS-Arbeitsgruppe gefunden worden ist.

→ ÄvT – Änderung der verständigten Trasse

- Die Arbeiten erfolgen plangemäss

Aktuell und geplant.

→ RailML-Anbindung

- Eine überarbeitete Offerte von MENTZ wird bis Mitte November zur Verfügung gestellt, welche die neue architektonische Landschaft von SKI berücksichtigt. Die neue Offerte wird auch ein «sanftes» Upgrade des EDCS-Tools ermöglichen.

→ Laufende punktuelle Optimierungen

- Der Umfang des Frühlingsrelease soll die folgenden Funktionen/Erweiterungen enthalten:
 - Export der Tagesabweichungen für QuoVadis
 - Erweiterung der Editierfunktionen, um die Arbeiten der Redaktoren zu vereinfachen (Massenverarbeitung: Einführung von Dossier, Korrekturen von Fahrzeiten, Einführung/Löschung von neuen Haltestellen - Fahrweg spiegeln)

3.2. SKI Systeme - Status

Antrag

Kenntnisname

Das Management-Board nimmt den Status der SKI Systeme zur Kenntnis.



Traktandum 3.3

- **SKI Systeme CUS - Status**

- Entwicklung CUS
- VDV-Anbindungen
- Architektur-Bereinigung CUS
- VDV736 Umsetzung Schweiz
- Abschaltung VDV-xsd V2015 per Ende 2021.



Entwicklung CUS

Entwicklung CUS.

Ergebnisse des Herbstreleases CUS 5.12 per Ende Oktober 2019:

- | | |
|---------------------------------|--------------------------------|
| → VDV454 AUS V2017c | Erledigt |
| → VIA auf MIKU | Erledigt. Testing läuft |
| → Änderung verständigte Trassen | Umsetzung weit fortgeschritten |
| → SIRI | Umsetzung in Gang |
| → VDV454 REF-AUS V2017c | Umsetzung weit fortgeschritten |
| → VDV453 DFI V2017c | Umsetzung gestartet |
| → VDV453 ANS V2017c | Pendent |

Entwicklung CUS.

Ausblick 2020 (gemäss Factsheet):

- Finalisierung SIRI-Funktionen für Bezug von Echtzeitdaten SNCF
- Finalisierung Funktionen «Änderung verständigte Trassen»
- Finalisierung Funktionen des VDV-xsd V2017 für ANS und DFI
- Vorbereitung Migration Funktionalitäten (IBM WAS -> Cloud)
- evtl. Bezug der Halt-/Abfahrts-Events vom Fahrzeug

- Implementierung des VDV-xsd V2019 für AUS und REF-AUS
- Umsetzung erste Funktionen im Bereich BehiG
- Erste Schritte im Austausch von Störungsinformationen
- Erste Migrationsschritte IBM WAS -> neuer Technologiestack



VDV-Anbindungen

VDV Anbindungsprojekte I.

- Im Juni konnte zwischen der DDS Romandie (RIV) und CUS der VDV454 Datenbezug der restlichen Linien von TPG (Transports Publics Genevois) und einer weiteren Transportunternehmung (TAC -Transports Publics de l'agglomération d'Annemasse) produktiv in Betrieb genommen werden.
- Stadtbus Chur inkl. Engadinbus wurde am 9.7.2019 auf Produktion aufgeschaltet. Die Echtzeitdaten werden vom Leitsystem über die DDS FISZ an CUS geliefert.
- Das BAV hat einem Antrag von SBB zugestimmt, die in CUS gesammelten Echtzeitdaten anstelle über die VDV-Schnittstelle neu als File über FTP an das QMS-RPV auszuliefern. Umsetzung wird aufgegleist.
- RIV bezieht seit Anfang Oktober VDV454-Daten von CUS. In einem ersten Schritt nur die SBB-Züge, später sollen auch PostAuto-Daten dazu kommen.

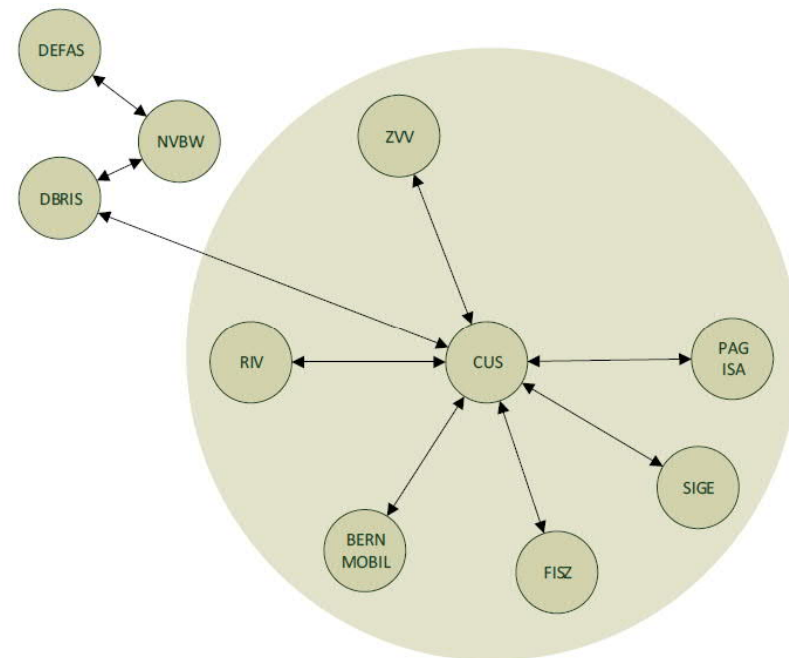
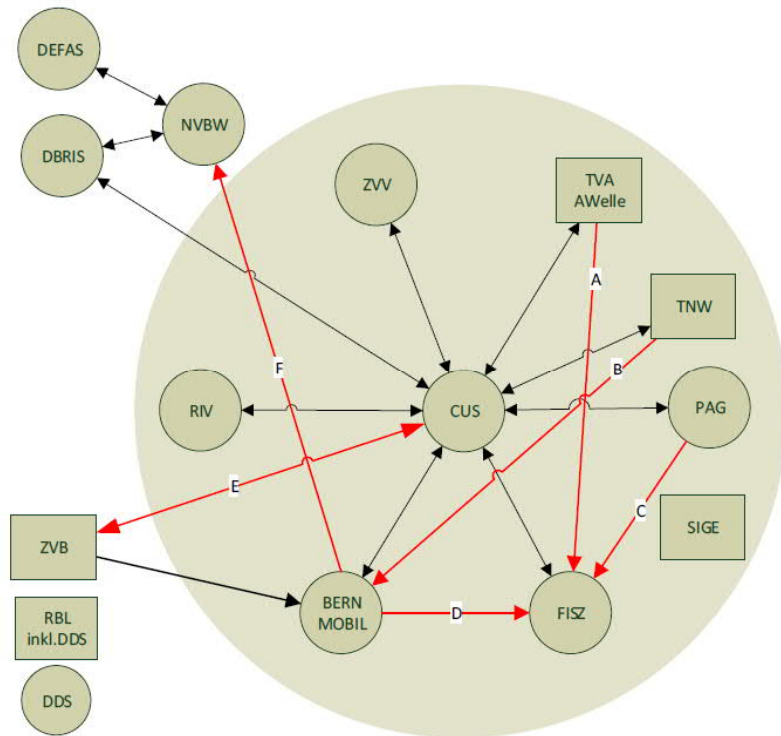
VDV Anbindungsprojekte II.

- AB will die Echtzeitdaten anstelle über die DDS PAG neu direkt an CUS liefern (VDV454) bzw. beziehen (VDV453). Für die Schnittstelle wird das Internetprotokoll OAuth eingesetzt. Umsetzung auf Testumgebung läuft.
- Datenerweiterung DDS FISZ im September 2019: REGO
- Geplante Datenerweiterungen bis Ende 2019:
 - DDS BE:
 - TransN, AFA, TPF (nur VDV453-NAV)
 - DDS FISZ:
 - AOT, VBH
 - DDS PA (teilweise Migration):
 - Regionen Bern, Interlaken und Brig
 - DDS RIV:
 - TPN, TRAVYS, MBC



Architektur-Bereinigung CUS

Bereinigung DDS Architektur. IST-SOLL Situation.



Stand / Planung der Architektur-Bereinigung.

DDS		DDS Beziehung	Zügelt nach	Termin
DDS TNW	DDS wird aufgelöst	<ul style="list-style-type: none"> • (B) – PA • AAGL • BLT Bus 	DDS PA DDS FISZ DDS BE	Erledigt Offen Erledigt
DDS A-Welle	DDS wird aufgelöst	<ul style="list-style-type: none"> • RVBW, RBL, BBA • BOGG, SBB Bus, BDWM • (A) PA 	DDS PA DDS PA DDS PA	Erledigt Erledigt Erledigt
DDS PA		<ul style="list-style-type: none"> • (C) PA Uri/Z-CH an FISZ über CUS 		Ende 2019
DDS BE		<ul style="list-style-type: none"> • (D) ZVB an FISZ über CUS • (F) NVBW 		Erledigt Offen
DDS FISZ		<ul style="list-style-type: none"> • (D) AAGS an DDS BE über CUS 		Offen
Direkt		<ul style="list-style-type: none"> • (E) ZVB an CUS 	DDS BE	Erledigt



VDV736 Umsetzung Schweiz

VDV736 Umsetzung Schweiz.

- VDV736 wird der neue Standard für den Datenaustausch von Störungsinformationen.
- Zu den Informationsinhalten gehören: Titel, Grund, Dauer, Information, Auswirkungen, Empfehlungen und Bemerkungen.
- Per Anfang 2020 sollte die Version 1 von VDV736 veröffentlicht werden (Dokumentation inkl. xsd).
- Fachliche Fragestellungen werden im Rahmen der V580 – FIScommun durch eine Arbeitsgruppe unter dem Lead von ch-direct / KKV bearbeitet.
- Den Lead für die Initialisierung der technischen Umsetzung in der Schweiz übernimmt SBB Infrastruktur. Gemeinsam mit in der VDV-Arbeitsgruppe beteiligten Transportunternehmen (PAG, vbl, ZVV und SBB P) findet am 11. November 2019 ein Kickoff statt.



Abschaltung VDV-xsd V2015 per Ende 2021

Antrag: Abschaltung VDV-xsd V2015 per Ende 2021.

- Die VDV-Schema werden kontinuierlich weiter entwickelt und tragen dem technologischen Fortschritt und den sich wandelnden Kundenbedürfnissen Rechnung.
- Übersicht der VDV-Schema:
 - xsd V2015: Wird aktuell von allen TU / Partnersystemen genutzt
 - xsd V2017: Steht in Entwicklung bzw. teilweise erledigt
Einzelne Anbindungen in Arbeit: AB, Bernmobil, DDIP, Onlinefahrplan SBB, ...
 - xsd V2019: (Schrift-Version 3.0) Implementierung ab 2020.
- Der Betrieb eines VDV-Schemas schlägt sich jährlich in hohen Betriebskosten nieder. Ausserdem fallen mit jedem Release Entwicklungsaufwände an.

Antrag: Abschaltung VDV-xsd V2015 per Ende 2021.

- Aus betriebswirtschaftlicher Sicht ist der Parallelbetrieb von mehreren xsd-Schema auf einen überschaubaren Zeitraum zu begrenzen.
- **SBB Infrastruktur beantragt deshalb die Abschaltung des ältesten VDV-xsd V2015 per Ende 2021.**
- Das bedeutet, dass innerhalb zwei Jahren alle TU bzw. Partnersysteme ein Upgrade auf zumindest das xsd V2017 vornehmen müssen.
- Wir erachten die Vorlaufzeiten von zwei Jahren als angemessen und sie ermöglicht den Partnern eine sorgfältige Planung.
- Als Productowner von CUS beurteilen wir den Schritt von xsd 2015 auf 2017 als nicht allzu gross.

3.3. CUS Status

Antrag 1

Kenntnisnahme

Das Management-Board nimmt den Status CUS zur Kenntnis.

Antrag 2

Beschluss

Das Management-Board beschliesst die Abschaltung des VDV-xsd 2015 per Ende 2021.

Traktandum 3.4

**- Business Consulting Qualitätssicherung öV
CH - Status**

Separate Folien (16:9)

3.5. Business Consulting Qualitätssicherung öV CH – Status

Antrag

Kenntnisnahme

Status / Massnahmen QS SKI werden zur Kenntnis genommen.



Traktandum 3.5

- **Strukturelle und technische Standards**

Separate Folien (16:9)

3.5. Strukturelle und technische Standards

Antrag 1

Kenntnisnahme

Das Management-Board nimmt die Aktualisierung der Dokumente zur Kenntnis.

- Swiss Location ID (SLOID)
- Durchgängige FahrtID (SJYID)
- Swiss Business Organisation ID (SBOID)

Antrag 2

Beschluss

Das Management-Board beschliesst, dass Swiss-ID for Public Transport und RV HRDF 2.0 für den öV CH verbindlich gelten.



Traktandum 4.1

- Pendenzen



Traktandum 4.2

- Kommunikation



Traktandum 4.3

- Schlussrunde