



Protokoll

Sitzung der Kommission Kundeninformation (KKI)

Zeit und Ort

16.08.2023, 12.50 – 17.45 Uhr
Geschäftsstelle Alliance SwissPass, Länggassstrasse 7, Bern

Mitglieder

mit Stimmrecht

(inkl. Spartenvertretung)

Marco P. Ludwig, ZVV, Regionalverkehr (Sitzungsleiter)
Armon Cantieni, TLML, Touristischer Verkehr (bis 15.30 Uhr)
Jean-Marie Cotting, PAG, Regionalverkehr
Frédéric Füssenich, Rigibahnen, Touristischer Verkehr (bis 17.30 Uhr)
Hans Koller, Bus Ostschweiz AG, Regionalverkehr (bis 17.40 Uhr)
Jürg Lüthi, JB, Touristischer Verkehr
Michel Reuteler, BLS, Regionalverkehr
Björn Ryser, SBB, Fernverkehr (i.V. Roger Krähenbühl)
Philipp Sutter, VBSG, Ortsverkehr (bis 17.20 Uhr)
Daniel Walker, VBL, Ortsverkehr (bis 17.40 Uhr)

Generalsekretär KKI

Martin Enz, Geschäftsstelle der Alliance SwissPass

Beisitzende

Bernhard Adamek, VöV
Benedicta Aregger, SBS
Rahel Maurer, SKI (i.V. Daniel Ryser)
Aline Muller, BAV

Protokoll

René Moor, Geschäftsstelle Alliance SwissPass

Gäste

Michael Böhm, SBB (zu Traktandum 6+7)
Daniel Hollenstein, SBB (zu Traktandum 9)
Gabriel Brombacher, SBB (zu Traktandum 11)
Simon Wüthrich, SBB (zu Traktandum 12)
Urs Hochuli, PAG (zu Traktandum 13)
Diana Irawan, SBB (zu Traktandum 14)
Thomas Haiz, SBB (zu Traktandum 14)
Simon Freihart, SKI (zu Traktandum 14)

Entschuldigt

Cédric Blondel, MOB, Regionalverkehr
Matthieu Giraudier, TPG, Ortsverkehr
Roger Krähenbühl, SBB, Fernverkehr (vertreten durch Björn Ryser)
Kaspar Stettler, BLS Schifffahrt
Daniel Ryser, SKI (vertreten durch Rahel Maurer)



Nächste Sitzung 25.10.2023, 12.15 – 17.00 Uhr
Geschäftsstelle Alliance SwissPass, Bern

Inhaltsverzeichnis

1. Begrüssung und Mitteilungen des Sitzungsleiters	3
2. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 24.05.2023 und Kenntnisnahme der Korrespondenzbeschlüsse	3
3. Kundeninformation auf Customer Journey visualisieren	9
4. Strategieentwicklung 2035: Update	11
5. Zielerreichung 2023 + Ziele KKI 2024	13
6. Abnahme Übergangsdokument Branchenstandard	16
7. Ressourcen AGr Branchenstandard und Überführung AGr Ereignisinformation	18
7.1 Ressourcen AGr Branchenstandard	18
7.2 Überführung AGr Ereignisinformation	19
8. Freigabe «Smarte Stelen» in V580	23
9. Freigabe Realisierungsvorgaben VDV 453 und VDV 454 V1.6	25
9.1 Freigabe Realisierungsvorgaben VDV 453 V1.6	25
9.2 Freigabe Realisierungsvorgaben VDV 454 V1.6	27
10. Einliefern von Ereignisinformationen in den Online-Fahrplan	29
11. Publikationszeitpunkt Fahrplandaten vor Fahrplanwechsel	32
12. Kommunikation Störungsgrund Personenunfall	33
13. öV-Grundsätze der Kundenzentrierung und deren Zusammenhänge mit der Kundeninformation	35
14. Update zur assistierten Mobilität (AMO)	35
15. Informationsrunde	38
16. Ergebnisse aus dem Workshop vom 16.08.2023	40

1. Begrüssung und Mitteilungen des Sitzungsleiters

Marco P. Ludwig begrüsst die Mitglieder, Beisitzenden und Gäste zur dritten ordentlichen Sitzung in diesem Jahr. Entschuldigt haben sich Cédric Blondel, Matthieu Giraudier, Kaspar Stettler und Roger Krähenbühl, der von Björn Ryser (mit Stimmrecht) vertreten wird. Zudem vertritt Rahel Maurer den ferienabwesenden Daniel Ryser, SKI. Von den 13 Mitgliedern sind 10 stimmberechtigte Mitglieder anwesend und die KKI ist somit beschlussfähig.

Roger Krähenbühl tritt per sofort aus der KKI aus. Bis ein neues Mitglied gefunden worden ist, wird Björn Ryser als sein gewählter Vertreter als stimmberechtigtes Mitglied in der KKI Einsitz nehmen. Die Suche nach einem neuen Mitglied der SBB wird umgehend in Angriff genommen und der KKI vorgeschlagen. Die KKI nominiert dann das neue Mitglied zur Wahl durch den Strategierat. Die Traktanden 2, 6 und 8 wurden im Vorfeld der Sitzung via eDecide behandelt. Zum Traktandum 8 wurde die Diskussion gewünscht. Die anderen eDecide-Geschäfte sind verabschiedet worden resp. wurden zur Kenntnis genommen.

Marco P. Ludwig macht noch einmal auf das Einhalten der Termine aufmerksam, insbesondere was das Einreichen von Traktanden und Sitzungsunterlagen anbelangt. Gleichzeitig bittet Martin Enz darum, auch die formalen Vorgaben an die Dokumente (KKI-Templates verwenden) einzuhalten. Ferner erwähnt er das eDecide, an dem im Vorfeld zu dieser Sitzung nur wenige Mitglieder teilgenommen haben. Martin Enz bittet darum, das eDecide inskünftig zu berücksichtigen.

Diskussionsergebnis

Um dem eDecide mehr Aufmerksamkeit zukommen zu lassen, wird auf Wunsch des Plenums in Zukunft die Einladung zur Teilnahme am eDecide mit einer separaten E-Mail und nicht mehr zusammen mit der Einladung zur Sitzung verschickt.

2. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 24.05.2023 und Kenntnisnahme der Korrespondenzbeschlüsse

Beschrieb

Ausgangslage

Das Sitzungsprotokoll ist jeweils an der darauffolgenden Sitzung zu genehmigen. Zudem sind gefällte Korrespondenzbeschlüsse jeweils im Protokoll der nächsten Sitzung festzuhalten. Folgende Beschlüsse wurden im Korrespondenzverfahren behandelt und werden hiermit protokolliert:

RV DINO 2.3

Der Antrag betrifft alle Transportunternehmen mit einer implementierten DINO-Schnittstelle in ihrem Planungssystem (für DIVA-, IVU-Systemlieferanten).

- Datentyp: Sparte:
- Stammdaten Bahn
- Fahrplandaten Bus
- Echtzeitdaten Schiff
- Seilbahn

Bei der Sitzung vom 04.04.2023 hat die Arbeitsgruppe SOLL-Daten das Dokument DINO RV 2.3 freigegeben, so dass die Transportunternehmen, welche ihre Fahrplandaten mit dieser Schnittstelle liefern, die folgenden Identifikationen austauschen können:

- SJYID
- SLOID
- SLNID

Das Dokument RV_2_3_V1.2 ist durch das KKI freizugeben.

Sollte dieser Antrag nicht angenommen werden, können einige Transportunternehmen diese Informationen nicht austauschen und somit die Vorgaben des Management-Board/KKI, gemäss Entscheid vom 24.10.2019, nicht erfüllen.

Meilensteine / Termine

24.05.2023: Freigabe des Dokuments RV_2_3_v1.2

Die Transportunternehmen sind verantwortlich, dass der Austausch der Identifikationen gemäss dem SKI-Roadmap rechtzeitig erfolgen kann. Siehe Entwurf der SKI-Roadmap.

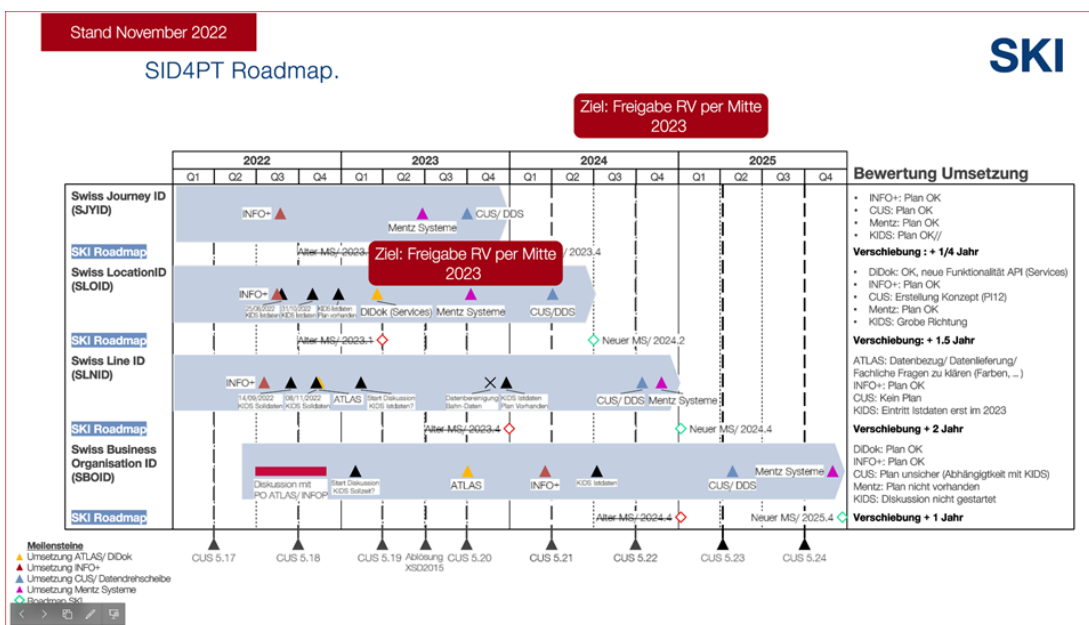


Abbildung 1: Entwurf SKI-Roadmap



Kosten / Finanzierung

Jede Transportunternehmung / beteiligte Einheit trägt selbst die Kosten der Evolution für seine Werkzeuge, um die Fahrplandaten mit dieser neuen Schnittstelle-Version auszutauschen.

Abhängigkeiten / Strategierelevanz

In der SKI-Roadmap sind die Termine für den Austausch der Identifikationen definiert.

Kommentar z.H. Protokoll:

Hans Koller: Über die DINO-Schnittstelle liefern die BOS derzeit den Fahrplan an Stämpfli, zukünftig an Mentz, zur weiteren Versorgung im Info+ und im SBB online-Fahrplan.

Gemäss Aussage von IVU sind die Zeichen für die Haltestellen-ID im derzeitigen DINO auf 5 Zeichen limitiert. Das soll auch in der DINO 2.0-Schnittstelle so bleiben.; Diese 5 Zeichen umfassen also die eigentliche Didok-Nummer, welche eben aus 5 Zeichen besteht. Jede Haltestelle hat aber eigentlich auch einen Ländercode. In der Schweiz ist das die «85». Die BOS haben nun das Problem, dass es Didok-Nummern in der Schweiz gibt, welche im Vorarlberg die gleiche Haltestellen-ID besitzen. Ohne die zusätzliche Lieferung eines Ländercodes müssen die nachgelagerten Dienstleister (derzeit noch Stämpfli, ab 01.07. Mentz) mittels einer Liste die Haltestellen, die wir im DINO liefern nachträglich anpassen, so dass die richtige Haltestelle im online-Fahrplan erscheint.

Entscheid (9 Ja, 3 Enthaltungen [nicht teilgenommen])

Die KKI

- 1) nimmt zur Kenntnis, dass diese RV DINO_2_3_V1.2 durch die Arbeitsgruppe SOLL-Daten für ihre Freigabe durch die KKI reviewed wurde;
- 2) gibt das Dokument RV DINO_2_3_V1.2 frei;
- 3) kommuniziert die Freigabe des Dokumentes an die öV-Community.

Beilagen

2023_06_08_01 Antrag RV DINO 2.3

02_D_2023_06_08_01 RV DINO 2_3_V1.2

Freigabe Minor Releases durch KIDS-Solldaten & SKI

Beschrieb

Auswirkung und betroffener Bereich

Der Antrag betrifft alle Transportunternehmen und Dritte, welche das HRDF-Format im ÖV CH nutzen.

Datentyp:

- Stammdaten
- Fahrplandaten
- Echtzeitdaten

Sparte:

- Bahn
- Bus
- Schiff
- Seilbahn



Ausgangslage

An der 26. Sitzung der KIDS-Solldaten vom 04.04.2023 wurde das Vorgehen für die Freigabe von Minor-Releases des Hafas-Rohdatenformats und/oder zugehöriger Realisierungsvorgaben diskutiert.

Minor-Releases bringen kleinere Erweiterungen oder Korrekturen mit sich, stellen aber keinen Bruch mit früheren Versionen dar. Bezogen auf das Hafas-Rohdatenformat wäre hier beispielhaft ein Wechsel von Version 5.40.41 auf 5.40.60 zu sehen (vgl. letzte Ziffern).

Die Arbeitsgruppe KIDS-Solldaten möchte solche Wechsel zukünftig in Abstimmung mit SKI ohne Freigabe durch die KKI als freigegeben und verbindlich definieren können. Hauptinteresse ist die bessere Berücksichtigung von Dringlichkeiten und Vereinfachung der vorgesehenen Prozesse.

Ein Versionswechsel, der zuletzt über die SKI-Roadmap geplant und durchgeführt wurde, war der Wechsel 5.20.xx auf 5.40.xx. Solche Wechsel, die mit grösseren Veränderungen und Inkompatibilitäten einhergehen, fallen nicht unter die angefragte Regelung und sollen auch weiterhin via Roadmap geplant und durch die KKI freigegeben werden.

Voraussetzungen für eine Freigabe durch KIDS/SKI:

- Auch bei Minor-Releases sind Hafas-Rohdatenformat und Realisierungsvorgaben aufeinander abzustimmen.
- In der Abstimmung innerhalb der Arbeitsgruppe KIDS liegt ein Mehrheitsentscheid für die Freigabe vor.
- SKI stimmt der Freigabe zu.
- Es erfolgt eine Information der betroffenen Abnehmer.
- Die KKI wird in der Folgesitzung über die Freigabe in Kenntnis gesetzt.

Die Arbeitsgruppe KIDS-Solldaten beantragt hiermit, Minor-Releases des Hafas-Rohdatenformats und/oder zugehöriger Realisierungsvorgaben unter Erfüllung genannter Voraussetzungen selbstständig freigegeben zu dürfen.

Meilensteine / Termine

24.05.2023: Entscheid an KKI-Sitzung

Kosten / Finanzierung

Es fallen keine Kosten an.

Abhängigkeiten / Strategierelevanz

Die Entscheidung und Freigabe zu grossen Hauptänderungen in den Realisierungsvorgaben obliegt weiterhin der KKI.



Für Minor-Releases erhalten zukünftig KIDS und SKI gemeinsam die Kompetenz zur Freigabe. Prozesse können beschleunigt werden ohne Risiken zu erhöhen.

Kommunikation

Die Arbeitsgruppe KIDS oder die SKI informieren jeweils die betroffenen Abnehmer über die erfolgten Entscheide bzw. Freigaben.

Inputs der Geschäftsstelle der Alliance SwissPass

Der Generalsekretär der KKI unterstützt den Antrag, weil damit die KKI von technisch notwendigen Entscheiden mit geringen Auswirkungen entlastet wird.

Entscheid (9 Ja, 3 Enthaltungen [nicht teilgenommen])

Die KKI

- 1) stimmt diesem Antrag zu und ist damit einverstanden, dass sogenannte Minor-Releases des Hafas-Rohdatenformats und/oder der zugehörigen Realisierungsvorgaben direkt durch die Arbeitsgruppe KIDS und die SKI freigegeben werden können;
- 2) beauftragt die Arbeitsgruppe KIDS und die SKI mit der jeweiligen Information solcher Freigaben an die davon betroffenen Abnehmer sowie an die Geschäftsstelle der KKI.

Beilage

2023_06_08_02 Antrag Entscheidkompetenzen KIDS-SKI

Kommunikation von «Bus statt Bahn in Randstunden»

Ausgangslage

Im öV der Schweiz gibt es zum einen den klassischen Bahnersatz, bei welchem z.B. aufgrund von geplanten Bauarbeiten oder einer Störung an der Bahnanlage Busse Leistungen/Verbindungen fahren, welche normalerweise mit der Bahn gefahren werden. Zudem gibt es – vorwiegend in Randstunden – Fälle, in welchen z.B. aus ökonomischen Gründen gewisse Leistungen geplant mit Bussen gefahren werden anstatt wie tagsüber mit der Bahn.

Mit der baldigen Publikation der V580 Produkt 09 Kundeninformation bei Ersatzverkehr und der darin festgehaltenen Definition des Ersatzverkehrs/Bahnersatzes (Kapitel 3.1) ist auch die Abgrenzung zwischen Ersatzverkehr/Bahnersatz und «Bus statt Bahn in Randstunden» in Zukunft klar geregelt. Es wird explizit festgehalten, dass Bus statt Bahn in Randstunden nicht als Ersatzverkehr/Bahnersatz abgebildet und publiziert werden darf.

Durch die bis jetzt fehlenden Vorgaben für die Publikation von «Bus statt Bahn in Randstunden» werden sie aktuell in den Ausgabekanälen sehr unterschiedlich kommuniziert. Oft führt dies schlussendlich dazu, dass der Grundsatz von «gleiche/einheitliche Information auf allen Kanälen» gegenüber unseren Fahrgästen verletzt und ihnen so die Orientierung im öV erschwert wird. Das Potenzial, unsere Kunden mit nicht konsistenter Fahrgastinformation in solchen Fällen zu





verunsichern, steigt zudem mit der Umsetzung von V580 Produkt 09 Kundeninformation bei Ersatzverkehr noch einmal deutlich an.

Aus diesen Gründen soll als Ergänzung oder auch Präzisierung zu V580 Produkt 09 publiziert werden, wie Fälle von Bus statt Bahn in Randstunden gegenüber den Kunden zu kommunizieren sind.

Regelung

Für eine leicht verständliche und durchgängige Kundeninformation muss eine klare Unterscheidung zwischen Ersatzverkehr/Bahnersatz und «Bus statt Bahn in Randstunden» erfolgen.

Leistungen der «Sorte» «Bus statt Bahn in Randstunden» dürfen nicht als Bahnersatz/Ersatzverkehr geplant und publiziert werden. Sie sind mit korrekter Angebotskategorie «B» für Bus sowie einer Liniennummer gemäss der BAV-Richtlinie 582 zu kommunizieren, damit sie den Fahrgästen gegenüber entsprechend einheitlich kommuniziert werden können.

Meilensteine / Termine

- Inkraftsetzung mit Publikation von V580 Produkt 09.
- Einarbeitung in V580 mit Überarbeitung des nationalen Branchenstandards.

Kommunikation

Die Kommunikation erfolgt mit einem Informationsschreiben.

Entscheid (9 Ja, 3 Enthaltungen [nicht teilgenommen])

Die KKI beschliesst, dass «Bus statt Bahn in Randstunden» mit der Angebotskategorie Bus und einer eigenen Liniennummer gemäss der BAV-Richtlinie 582 kommuniziert wird.

Beilagen

2023_06_08_03_Antrag_KKI_Bus_Randstunden

02_D_2023_06_08_03_Beispiele_BusstattBahn_in_Randstunden

Anmerkung: Dieses Traktandum wurde via eDecide behandelt.

Entscheid (angenommen mit 7 Ja bei 6 Enthaltungen [nicht teilgenommen])

Die KKI

- 1) genehmigt das Protokoll der Sitzung vom 24.05.2023
- 2) nimmt die Ergebnisse der Korrespondenzumfrage vom 08.06.2023 zur Kenntnis.

Beilagen

02_Protokoll_KKI_2023_05_24

02_Genehmigung_Protokoll_+_Kenntnisnahme_Korrespondenzbeschlüsse

3. Kundeninformation auf Customer Journey visualisieren

Beschrieb

1. Ausgangslage

An einer Besprechung zwischen dem Generalsekretär KKI und der KKI-Sitzungsleitung kam die Idee auf, die Kontaktpunkte der Kundeninformation auf einer fiktiven Kundenreise abzubilden. Dies soll dann als Orientierungshilfe für die KKI dienen, um die einzelnen Vorhaben der Kundeninformation zu verorten. Ein Beispiel aus dem Hause PostAuto sieht so aus:

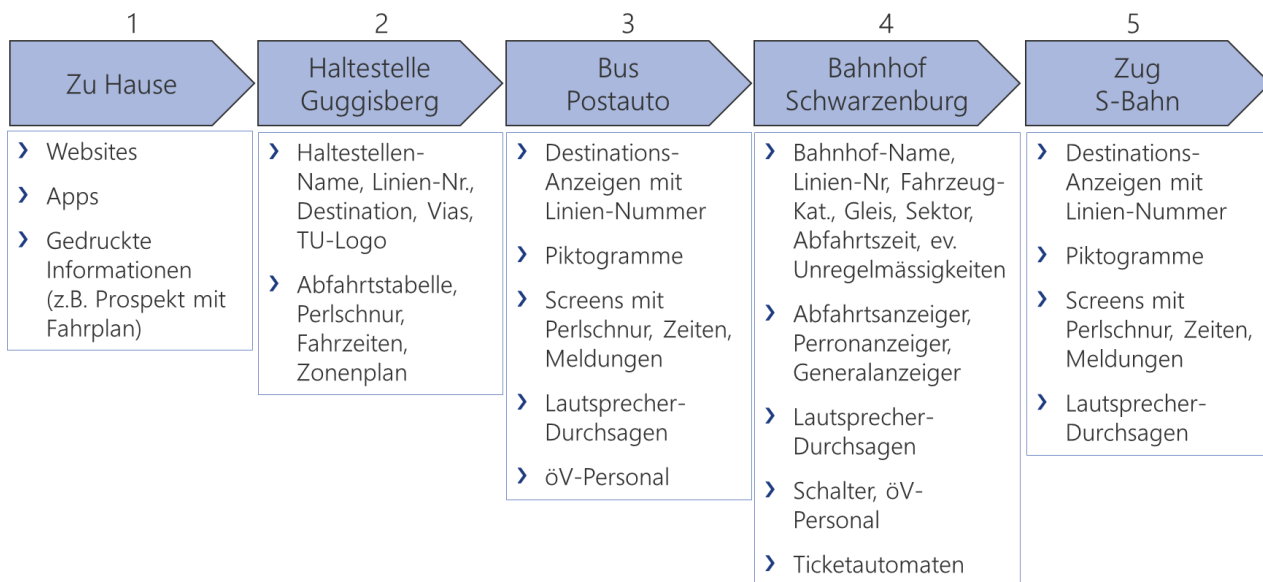


2. Das Briefing zur grafischen Umsetzung

Als abzubildende Reise soll eine reale Route dienen, welche alle Verkehrsträger umfasst:

Guggisberg (Postauto) – Schwarzenburg (S-Bahn) – Bern (Intercity) – Thun (Schiff) – Beatenbucht (Standseilbahn) – Beatenberg (Gondelbahn) – Niederhorn.

Dazu sollen beispielhaft Kundeninformationsmedien eingezeichnet werden wie zum Beispiel:



Diskussionsergebnis

Die Idee, die Customer Journey in die jeweiligen Geschäfte visuell mit einzubeziehen wird allgemein begrüsst. Folgende Punkte sind bei der Abbildung zusätzlich zu berücksichtigen:

- BehiG-Relevanz
- Flügelzüge
- Ersatzverkehr
- Städtischer Verkehr
- Passagierrechte

Anstelle einer real existierenden Reisekette könnte zudem auch eine virtuelle abgebildet werden, die sämtliche relevanten Infopoints beinhaltet. Damit die Agenturkosten nicht aus dem Ruder laufen, wird ein möglichst vollständiges Briefingdokument geschaffen. Zu dessen Erarbeitung soll eine kleine Gruppe gebildet werden. Die KKI-Mitglieder sind gebeten, Martin Enz **bis Mitte September 2023** Personen zu nennen, die an diesem Papier mitarbeiten können. Michel Reuteler wird Martin Enz, im Sinne eines Beispiels, eine visualisierte Customer Journey der BLS zukommen lassen.

Entscheidung (einstimmig)

Die KKI

- 1) stimmt dem Vorhaben einer grafisch aufbereiteten Customer Journey zu;
- 2) beauftragt den Generalsekretär KKI mit dem Briefing einer geeigneten Person oder Agentur mit der grafischen Gestaltung dieser Reise.

Beilagen

03 Antrag Kundeninformation auf Customer Journey visualisieren

03 Beilage Unsere Kundschaft unterwegs – die customer journey

4. Strategieentwicklung 2035: Update

Beschrieb

1. Ausgangslage

Im Februar 2023 hat der Strategierat den Auftrag für die Erarbeitung einer neuen Branchenstrategie mit Zielhorizont 2035 gegeben. Der Strategieentwicklungsprozess wird durch die Geschäftsstelle koordiniert und inhaltlich durch die Expertengruppe und das Sounding-Board gestaltet.

Blick zurück

- Die Expertengruppe traf sich am 05.05.2023 zum Kick-Off in der Länggasse. Dort wurden die vier Grundlagendokumente (International Benchmark, Trendreport, Kennzahlen, sowie Mitglieder- und Stakeholder-Befragung) kritisch geprüft und für den weiteren Prozess kommentiert.
- Das Sounding-Board bereitete am 23.05.2023 die ersten Vorschläge (Vision, Leitbild) für den Strategierats-Workshop vor.
- Der Strategierat diskutierte am 21.06.2023 ausführlich über die langfristige Ausrichtung der Alliance SwissPass und formulierte zusätzlich Fragen für die beiden Projektgruppen.
- Der erste inhaltliche Workshop in der Expertengruppe folgte am 29.06.2023. Die Resultate aus dem Strategierat wurden kommentiert und erste Ideen zu den strategischen Stossrichtungen wurden erarbeitet.
- Der erste inhaltliche Workshop im Sounding-Board fand am 4. Juli statt. Dort wurden Vision und Leitbild erneut besprochen und für die Verabschiedung im Strategierat vorbereitet.

Ausblick

- Die Expertengruppe trifft sich am 01.09.2023, um die strategischen Stossrichtungen weiterzuentwickeln.
- Auf Wunsch des Strategierats werden Vision und Leitbild bereits am 13.09.2023 erneut besprochen und – soweit möglich – verabschiedet. Zudem wird der aktuelle Stand zu den strategischen Stossrichtungen vorgestellt.
- Die Kommissionen (KoM, KoV, KKI) werden nach der Erstinfo im August im Herbst näher über die Inhalte der Strategie 2035 informiert mit der Möglichkeit, inhaltliche Inputs einzubringen.

Die Strategieerarbeitung ist Dank der engagierten Mitarbeit aus den Vertreterinnen und Vertretern aus der Branche sehr gut angelaufen. Die Kommissionen sind durch «ihre» delegierten Mitglieder in der Expertengruppe gut im Strategieprozess vertreten. Anregungen oder inhaltliche Inputs sind jederzeit erwünscht und können via die Vertretung in der Expertengruppe oder via roman.schwarzenbach@allianceswisspass.ch eingebracht werden.

2. Meilensteine / Termine

Die wichtigsten Meilensteine

- 13.09.2023: Verabschiedung Vision & Leitbild im Strategierat
- Inhaltliche Kommentierung der strategischen Stossrichtungen in den Kommissionen:
 - 25.10.2023: KKI
 - 30.10.2023: KoV
 - 03.11.2023: KoM
- Q1 2024: Inhaltliche Fertigstellung der Strategie 2035
- Q2 2024 Visualisierung und Kommunikation in der Branche

3. Kosten / Finanzierung

Kostenmässig befindet sich das Projekt «Strategieentwicklung 2035» auf Kurs. Das entsprechende Budget wurde im Februar 2023 vom Strategierat freigegeben, die Arbeitsstunden der Expertengruppe und des Sounding-Boards werden durch die Transportunternehmen/Tarifverbände geleistet.

4. Abhängigkeiten / Strategierelevanz

Das Strategieentwicklungsprojekt wird zu einer neuen Gesamtstrategie mit Zielhorizont 2035 führen.

5. Kommunikation

Eine inhaltliche Information mit Möglichkeit zur Kommentierung erfolgt in den Kommissionen im Herbst 2023. Die offizielle Kommunikation der Strategie (Branche und «nach Aussen») ist für Q2 2024 vorgesehen.

Kenntnisnahme

Die KKI nimmt das Update zur Strategieentwicklung der Alliance SwissPass zur Kenntnis.

Beilagen

[04 Info Update Strategieentwicklung der Alliance SwissPass](#)

[04 Beilage Strategieentwicklung 2035 Update in Kommissionen](#)

5. Zielerreichung 2023 + Ziele KKI 2024

Beschrieb

1. Ausgangslage

Im Rahmen des jährlichen Planungs- und Budgetprozesses ist unter Koordination der Geschäftsstelle jeweils eine Jahresplanung zur Genehmigung durch den Strategierat zu erstellen. Der Strategierat hat am 02.12.2022 die Jahresziele 2023 der Alliance SwissPass freigegeben, darunter auch diejenigen der KKI. Um die Zielerreichung zu gewährleisten, legt die Geschäftsstelle mittels dieser Vorlage ein Reporting vor. Dieses erlaubt der KKI, wo sinnvoll und nötig entsprechende Steuerungsmassnahmen zu ergreifen. Gleichzeitig wird die Diskussion für die Festlegung der Jahresziele für 2024 initiiert.

1.1 Reporting Zielerreichung 2023

Zu jedem Jahresziel wird nachfolgend der Stand aufgezeigt und bei Zielen mit Status «orange» oder «rot» eine Steuerungsmassnahme vorgeschlagen.

Konstituierung nationale Kundeninformation | Status «ORANGE»

Messwert	Zielerreichung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konstituierende Sitzung der KKI inkl. Workshop und gegenseitigem Kennenlernen mit Einbezug der Arbeitsgruppen ▪ Entwickeln eines gemeinsamen Rollenverständnisses ▪ Entwickeln einer groben Roadmap KKI für 2023 ff 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Konstituierende Sitzung hat erfolgreich stattgefunden ✓ Charta zur Zusammenarbeit wurde entwickelt und verabschiedet ✗ Laufende Diskussionen über richtige Flughöhe und interne Organisation der KKI verlangsamen aktuell die inhaltlichen Arbeiten ✗ Anwesenheit der KKI-Mitglieder an den Sitzungen noch nicht im gewünschten Rahmen

- Vorgeschlagene Steuerungsmassnahme: Keine, da die Thematik bereits adressiert ist.

Roadmap zur Überführung der V580 in den nationalen Branchenstandard | Status ~~«GRÜN»~~
 «ORANGE»

Messwert	Zielerreichung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prozess zur Überführung der V580 in den nationalen Branchenstandard definiert ▪ Kommunikation der verbindlichen Standards inkl. Controlling und Reporting definiert ▪ Planung der Überführung der Produkte (V580) in den nationalen Standard definiert (Reihenfolge, Termine, usw.) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Roadmap «Standards auf Web» als Planungsgrundlage für die Umsetzung des neuen Branchenstandards per Ende 2024 freigegeben ✓ Umfeld- und Projektanalyse ist erarbeitet, auf deren Basis am 16.08.2023 ein Workshop zur Priorisierung der anstehenden Themen und dem weiteren Vorgehen stattfindet

➤ Vorgeschlagene Steuerungsmassnahme: Keine.

1.2 Initialdiskussion Ziele 2024

Basierend auf dem Konzept der Gesamtplanung der Alliance SwissPass erfolgt die Definition der Schwerpunkte «Top-down». Das heisst, dass die Jahresziele der Kommissionen auf die Jahresziele des Strategierates einzahlen müssen. Mit der hier vorliegenden Diskussionsgrundlage soll der Prozess zur Definition der KKI-Jahresziele 2024 initialisiert werden. In einem ersten Schritt sind dabei die Schwerpunkte festzulegen. Anschliessend werden daraus konkrete Zielformulierungen erarbeitet.

Auf Stufe Strategierat sind aktuell drei Schwerpunkte vorgesehen (vorbehältlich Diskussion im SR vom 13.09.2023):

1. Strategie 2035: Freigabe und Kommunikation
2. myRIDE: (Teil-)Freigabe der Umsetzung und Aufbereitung der nächsten Phase
3. Teambuilding nach Gesamterneuerungswahlen

Daraus abgeleitet werden für die KKI folgende drei Schwerpunktthemen vorgeschlagen:

1. Erarbeitung und Inkraftsetzung nationaler Branchenstandard
2. Weiterentwicklung der Kommissionskultur und Zusammenarbeit

Folgende Grafik illustriert die angedachten Schwerpunkte:



Die KKI wird gebeten, Inputs zu den aufgeführten Schwerpunkten für das Jahr 2024 einzubringen. Die Geschäftsstelle empfiehlt eine Fokussierung auf max. drei Schwerpunkte. Dabei sollen nur solche Themenschwerpunkte gewählt werden, die durch die KKI gesteuert werden können.

2. Meilensteine / Termine

Die aktuell aufgeführten Schwerpunkte des Strategierates sind noch nicht verabschiedet und werden in der SR-Sitzung vom 13.09.2023 diskutiert. Sollten sich aus den Diskussionen anderweitige Schwerpunkte ergeben, sind die Jahresziele der Kommissionen entsprechend anzupassen.

16.08.2023: Initialdiskussion in KKI

06.09.2023: Arbeitsgruppe Koordination: Kommissionsübergreifende Konsolidierung

25.10.2023: Verabschiedung der Jahresziele durch die KKI z.H. SR

30.11.2023: Verabschiedung Gesamtpaket Jahresziele durch den SR

3. Kosten / Finanzierung

Die Definition der Schwerpunkte an sich löst keine Kosten aus. Die Kosten zur Bearbeitung der einzelnen Themen sind in der Mittelfristplanung berücksichtigt und werden im Budget für 2024 eingeplant.

4. Abhängigkeiten / Strategierelevanz

Der aktuell laufende Strategieentwicklungsprozess wird voraussichtlich im Q1/2024 mit der Verabschiedung der Strategie 2035 abgeschlossen. Daraus werden sich zukünftige Umsetzungsprojekte ableiten, welche durch die Gremien definiert, freigegeben und gesteuert werden müssen.

5. Kommunikation

Eine brancheninterne Kommunikation ist erst nach der Genehmigung der Jahresziele durch den Strategierat am 30.11.2023 vorgesehen.

Diskussionsergebnis

Die grüne Ampel beim Ziel «Roadmap zur Überführung der V580 in den nationalen Branchenstandard» wird als zu optimistisch eingestuft und deshalb auf Orange gesetzt. Der Hauptgrund dafür ist die noch fehlende Harmonisierung zwischen fachlicher und technischer Umsetzung.

Diskussion

Die KKI

- 1) nimmt das Reporting zum aktuellen Stand der Jahresziele 2023 zur Kenntnis;
- 2) diskutiert und bestätigt die vorgeschlagenen Schwerpunkte für 2024 für die finale Aufbereitung der Jahresziele z.H. der Sitzung vom 25.10.2023.

Beilage

05 Diskussion Zielerreichung 2023 + Ziele 2024

6. Abnahme Übergangsdokument Branchenstandard

Beschrieb

1. Ausgangslage

Unter dem Titel «Produkte der V580 – FIScommun» sind zurzeit die empfohlenen Standards zur Kundeninformation auf der [Website der Alliance SwissPass](#) aufgeschaltet. Die sogenannten Produkte 01 bis 13 wurden früher durch die Vorgängerkommission der KKI, der Kommission Kundeninformation Verkehr KKV, genehmigt.

Gemäss Protokoll der KKI-Sitzung vom 24.05.2023 soll ein Übergangsdokument durch die KKI am 16.08.2023 freigegeben werden, welches dann auf der neuen Web-Plattform www.öv-info.ch aufgeschaltet wird (siehe Protokoll Seite 28, Abschnitt 8.4).

2. Das Übergangsdokument

Die erwähnten Produkte der V580 wurden redaktionell bezüglich Begriffe, Doppelspurigkeiten, Verweise, usw. leicht überarbeitet. Es wurden jedoch explizit keine inhaltlichen Anpassungen der Standards vorgenommen, dies geschieht dann mit der Erarbeitung des neuen, verbindlichen Branchenstandards.

Unter diesem Link ist das rund 300-seitige pdf-Dokument einsehbar, welches als Übergangsdokument zum neuen Branchenstandard bis ca. Ende 2024 auf öv-info.ch aufgeschaltet wird. Dieses Übergangsdokument, welches aktuell noch keinen verbindlichen Charakter hat, gilt so lange, bis es durch den definitiven und verbindlichen Branchenstandard abgelöst wird.

3. Problemstellung Kapitel 9; Kundeninformation bei Ersatzverkehr

Die damalige Kommission Kundeninformation Verkehr (KKV) hat das Fachkonzept Kundeninformation bei Ersatzverkehr per 01.05.2022 freigegeben. Es war vorgesehen das Fachkonzept – nach

Vorliegen einer entsprechenden Realisierungsvorgabe – per Ende 2022 zu publizieren. Dies, weil das Fachkonzept zu Änderungen in der Datenlieferung und der jetzigen Praxis bei den Transportunternehmen führt.

Regelmässige Nachfragen bei der Geschäftsstelle der Alliance SwissPass zeigen, dass seitens der Transportunternehmen ein sehr grosses Bedürfnis besteht, dass das Fachkonzept verbindlich publiziert wird, da sie Änderungen im Ersatzverkehr vornehmen wollen.

In der Arbeitsgruppe nationaler Branchenstandard wurde im Juli 2023 festgehalten, dass die Realisierungsvorgabe erstellt und dass die Unterlage aktuell im Review sei und dass Inputs ab Mitte August bearbeitet würden. Es ist von zentraler Bedeutung, dass das Fachkonzept Kundeninformation bei Ersatzverkehr im Übergangsdokument Branchenstandard zeitnah ergänzt werden kann. Daher ist die SKI zu beauftragen, dass die finale Realisierungsvorschrift und die Publikation des Fachkonzepts im Übergangsdokument Branchenstandard an der Sitzung der KKI vom 25.10.2023 vorzulegen und zu verabschieden sind.

Anmerkung: Dieses Traktandum wurde via eDecide behandelt.

Diskussionsergebnis

Vom BAV sind noch Detail-Inputs an Michael Böhm geschickt worden. Er wird diese an Martin Enz weiterleiten, der sie hernach ins Dokument einpflegt.

Entscheid (angenommen mit 6 Ja bei 7 Enthaltungen [nicht teilgenommen])

Die KKI

- 1) genehmigt das Übergangsdokument «Nationaler Branchenstandard Kundeninformation» vom 03.07.2023 zur sofortigen Inkraftsetzung und Aufschaltung auf öv-info.ch;
- 2) beauftragt den Generalsekretär KKI mit der Information der KTU mittels Newsletter über die Aufschaltung des Übergangsdokuments;
- 3) beauftragt, alle Dokumente im Zusammenhang mit dem Ersatzverkehr der KKI vom 25.10.2023 vorzulegen:
 - a) SKI: die Realisierungsvorschrift Ersatzverkehr zur Freigabe;
 - b) die AGr Nationaler Branchenstandard: das Kapitel 9 «Kundeninformation bei Ersatzverkehr» zur Freigabe und zur Publikation im Übergangsdokument Branchenstandard.

Beilagen

[06 Antrag Übergangsdokument Branchenstandard](#)

[06 Übergangsdokument Branchenstandard KI](#)

7. Ressourcen AGr Branchenstandard und Überführung AGr Ereignisinformation

7.1 Ressourcen AGr Branchenstandard

Beschrieb

Die Arbeitsgruppe Branchenstandard (BS KI) hat zu Planungszwecken die Ressourcen der einzelnen Mitglieder erhoben. Es zeigt sich dieses Bild:

Person	August	September	Oktober	November	Dezember
Michael Böhm	32	24	32	32	8
Flurina Jacot	16	16	32	32	8
Reto Kissling	16	16	16	16	8
Reto Graber	8	8	16		8
Lukas Blattmann	4	8	4	8	4
Patric Immer	0	4	4	8	8
Monika Ryf	8	4	16	16	8
Daniel Marty	2	2	2	2	2
Yvan Tauxe	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Fred Krummenacher	4	4	4	4	4

Die Arbeitsgruppe hat den Generalsekretär KKI orientiert und ihn gebeten, die KKI zu informieren, dass aus Sicht der Arbeitsgruppe mit den heute zur Verfügung stehenden Ressourcen die Ziele («Erarbeitung und Inkraftsetzung nationaler Branchenstandard» gem. Traktandum 5) kaum erreichbar sind. Die Arbeitsgruppe wünscht, dass die KKI entweder zusätzliche Ressourcen organisiert oder die Ziele den zur Verfügung stehenden Ressourcen angepasst werden.

2. Inputs der Geschäftsstelle der Alliance SwissPass

Der Geschäftsstelle ist es ein zentrales Anliegen, die Problematik innerhalb der KKI initial zu thematisieren. Die Geschäftsstelle hält aber auch fest, dass in der Geschäftsordnung der Arbeitsgruppe BS KI unter anderem definiert ist, dass die Mitglieder der Arbeitsgruppen von der eigenen Organisation die erforderliche Unterstützung erhalten sollen, um ihre Rolle angemessen wahrzunehmen. Einerseits ist der Begriff «angemessen» in diesem Kontext zu definieren und andererseits ist festzustellen, wie viele Stunden zur Zielerreichung zu leisten sind. Der Generalsekretär der KKI wird die Ressourcenfrage z.H. der KKI vom 25.10.2023 klären und wenn nötig Massnahmen beantragen.

Parallel dazu schlägt die Geschäftsstelle vor, zusätzliche Sitze in der Arbeitsgruppe BS KI auszusprechen, um auf eventuell vorhandene Ressourcen zurückgreifen zu können.

Diskussionsergebnis

MartinENZ wird in erster Linie mit in Frage kommenden TU das direkte Gespräch suchen, um allfällige weitere Ressourcen akquirieren zu können. Ferner soll ein Aufruf im ASP-Newsletter erfolgen. Sollten sich auch im Umkreis der KKI-Mitglieder mögliche Kandidatinnen und Kandidaten finden, melden sich diese direkt bei Michael Böhm. Wichtig ist indes zu kommunizieren, dass nebst den entsprechenden Fachkenntnissen minimal 16–20 Std. pro Monat (inkl. ordentliche Sitzung der AGr Branchenstandard) aufgewendet werden müssen. Von Seiten der Geschäftsstelle Alliance SwissPass kann Marcel Stirnimann Michael Böhm in der Koordination unterstützen und vom BAV wird Markus Gyger nach seiner Genesung ebenfalls zur Verfügung stehen. Michael Böhm soll ferner jene Personen ansprechen, die ehemals an der Erarbeitung der Produkte beteiligt waren, sofern sie noch in ihren damaligen Funktionen tätig sind.

Auf die Schaffung einer temporären Arbeitsgruppe wird verzichtet, da die Arbeiten im Rahmen der AGr Branchenstandard Kundeninformation erfolgen sollen. Mit jenen AGr-Mitgliedern, die wenig oder gar keine Ressourcen zur Verfügung stellen können, wird Michael Böhm noch das Gespräch suchen. Schliesslich ist grundsätzlich zu hinterfragen, ob die AGr Branchenstandard ihre Arbeiten mit der notwendigen Effizienz und Zielgerichtetheit ausführt. Ein Update zur Gesamtsituation ist für die KKI vom 25.10.2023 vorgesehen.

Entscheid (einstimmig)

Die KKI

- 1) nimmt die Ressourcensituation in der Arbeitsgruppe BS KI zur Kenntnis;
- 2) beauftragt den Generalsekretär KKI mit der Ausschreibung zusätzlicher freier Sitze in der Arbeitsgruppe BS KI;
- 3) appelliert an die Transportunternehmen, den gewählten Mitgliedern mehr Zeit für die Mitgestaltung des Branchenstandards KI zur Verfügung zu stellen.

Beilage

07.1 Info Ressourcen AGr Branchenstandard KI

7.2 Überführung AGr Ereignisinformation

Beschrieb

1. Ausgangslage

Die Datendrehscheibe für Ereignisinformationen DDS VDV736 sowie das Ereignismanagementsystem EMS SKI sind seit April 2022 produktiv und bilden das Rückgrat des nationalen Datenaustausches für Ereignisinformationen. Seit der Produktivsetzung wurden die Ereignismanagementsysteme von PostAuto, BernMobil / VBL, SBB und ZVV an die DDS VDV736 (Datendrehscheibe

Ereignis-informationen der SKI) angebunden, diverse kleinere Transportunternehmen nutzen aktiv das EMS SKI, wodurch der nahtlose Austausch von Daten für geplante und ungeplante Ereignisse zwischen den Transportunternehmen möglich ist.

Die bisherige Steuerung erfolgte im Projektmodus über das Kernteam VDV736. Gleichzeitig erarbeitete die Gruppe «Fach/Prozesse» fachliche Inhalte, während die Abstimmung technischer Diskussionspunkte im sogenannten «TechAusschuss» erfolgte. «Fach/Prozesse» und «TechAusschuss» setzten sich dabei grösstenteils aus Vertretern der oben genannten Transportunternehmen sowie von SKI zusammen. Im Folgenden sind sämtliche aktuelle Mitglieder aufgelistet:

Mitglieder Fach/Prozesse	Mitglieder TechAusschuss
Birrer Dominik (VBL)	Bösch Frédéric (VBZ)
Nievergelt Manuel (VBZ)	Heimlicher Christian (VBZ)
Käsermann Simon (BernMobil)	Würsten Daniel (BernMobil)
Peyer Laurent (PostAuto)	Tschan Anita (PostAuto)
Anderhalden Gabriel (SBB P)	Müller Thomas (SBB)
Steiner Barbara (BLS P)	Kneubühl Roger (SKI) (Leitung)
Böhm Michael (SBB I) (Leitung)	Aeschbacher Adrian (SKI)
Kneubühl Roger (SKI / Leiter TechAusschuss)	Böhm Michael (SBB I / Leiter Fach/Prozesse)

Die Gruppe «Fach/Prozesse» bestand bis 2021 noch parallel zur ursprünglich von der KKV beauftragten Arbeitsgruppe Ereignisinformationen, beide Gruppen wurden mit dem Entscheid der KKV vom 19.08.2021 zusammengelegt, um Doppelspurigkeiten zu vermeiden.

Die beiden Produkte (DDS VDV736 und EMS SKI) haben den nötigen Reifegrad erreicht, damit das Projekt abgeschlossen und das Produkt in den regulären Betrieb überführt werden kann. Das Kernteam VDV736 hat dementsprechend seine Auflösung per Ende Juni 2023 beschlossen.

1.2 Varianten für Überführung

Mit dem Abschluss des Projektes sind die Arbeiten der Arbeitsgruppen «Fach/Prozesse» und «TechAusschuss» noch nicht abgeschlossen. Auch während des zukünftigen Betriebes werden funktionale Weiterentwicklungen notwendig, fachliche Fragen zu klären und neue TUs anzubinden sein. Vor allem im fachlichen Bereich steht noch viel Arbeit an. Daher besteht der Bedarf, «Fach/Prozesse» und «TechAusschuss» in die reguläre Governance der KKI zu überführen. Nur so kann der Reifegrad des nationalen Datenaustausches für Ereignisinformationen stetig erhöht und Schritte zum Zielbild der KKI erreicht werden. Für diese Überführung sind zwei Varianten denkbar.

Variante 1

Die bestehende Projektgruppe «Fach/Prozesse» wird in eine neue temporäre KKI-Arbeitsgruppe Ereignisinformation überführt, die Projektgruppe «TechAusschuss» in eine neue temporäre KIDS-Arbeitsgruppe Ereignisdaten. Die Zusammensetzung der neuen Arbeitsgruppen entspricht zu Beginn den bisherigen Gruppen «Fach/Prozesse» und «TechAusschuss», steht aber selbstverständlich allen anderen Transportunternehmen offen.

- + Eingespielte Teams ermöglichen nahtlose Weiterbearbeitung der Themen, ohne dass Abstimmung und Anpassung der Arbeitsweise mit bestehenden Arbeitsgruppen nötig ist.
- + Kein Verlust von Knowhow, in den Arbeitsgruppen arbeiten themenspezifische Spezialisten zusammen.
- + Die nötigen Ressourcen für die anstehenden Arbeiten sind vorhanden und zugesichert.
- Zwei zusätzliche (wenn auch temporäre) Gremien in der KI-Governance.

Variante 2

Eine denkbare Alternative besteht in der Überführung der bestehenden Projektgruppe «Fach/Prozesse» und «TechAusschuss» in bestehende Arbeitsgruppen, und zwar in die Arbeitsgruppe Nationaler Branchenstandard respektive die KIDS-Arbeitsgruppe Solldaten oder Istdaten.

- + Keine zusätzlichen Gremien in der KI-Governance.
- Verwässerung bzw. Überladung der bestehenden Gremien durch/mit zusätzliche(n) Themen.
- Bereits heute verfügen diese Arbeitsgruppen nicht über ausreichende Kapazitäten.
- Unzureichendes spezifisches Knowhow zu Ereignisinformationen in den bestehenden Gremien.

Für die zukünftigen Arbeitsgruppen, welche temporär bis Ende 2025 geplant sind, werden folgende Sitzungshäufigkeiten (und damit verbundene Aufwände) sowie relevante Themen in den kommenden Monaten vorgesehen:

	KKI-Arbeitsgruppe Ereignisinformation	KIDS-Arbeitsgruppe Ereignisinformation
Sitzungshäufigkeit/-dauer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zweiwöchentlich ▪ Dauer: 2 Stunden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Monatlich ▪ Dauer: 1,5 Stunden
Relevante Themen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimierung und Ergänzung der Ereignistexte ▪ Umgang mit Ereignissen mit mehreren TU 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung betriebliche Auswirkungen (consequences), wie verlängerte Betriebszeiten, Ausfälle etc.

	KKI-Arbeitsgruppe Ereignisinformation	KIDS-Arbeitsgruppe Ereignisinformation
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umgang mit BehiG-Informationen ▪ Umgang mit Betriebsverlängerungen/Extrafahrten sowie vorzeitig beendeten Haltestellen ▪ Qualitätsbewertung Ereignisinformationen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wachsende/schrumpfende Ereignisse ▪ Einführung verbleibender SID4PTs (SJYID, SLNID) ▪ Technische Umsetzung von Ereignissen mit mehreren TU
Lieferobjekte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anpassungen, Ergänzung und Korrekturen der V580 Produkt 10 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Publikation und Weiterentwicklung Profil-CH (entspricht einer Realisierungsvorgabe)

Die Leitung der beiden Arbeitsgruppe soll bis auf Weiteres gemäss bisheriger Best-Practice beibehalten werden (KKI-Arbeitsgruppe → Michael Böhm (SBB I) / KIDS-Arbeitsgruppe · Roger Kneubühl (SKI))

1.3 Empfehlung

Aufgrund der beschriebenen Vorteile (+) und Nachteile (-) wird die Umsetzung der Variante 1 empfohlen. Dies würde das naht- und reibungslose Weiterarbeiten an den wichtigen fachlichen und technischen Themen zur Ereignisinformation ermöglichen, ohne zusätzliche Aufwände zu generieren. In diesem Sinne sollen die neuen Arbeitsgruppen vorerst in der bisherigen Zusammensetzung starten, gleichzeitig wird die Ergänzung durch weitere Vertreter (z.B. bisher nicht vertretener Verkehrsträger) angestrebt, für die bewusst Sitze freigehalten werden. Für die neuen Arbeitsgruppen Ereignisinformation sollen dieselben Geschäftsordnungen gelten wie für die bestehenden KKI- und KIDS-Arbeitsgruppen.

Diese Variante wird von sämtlichen Mitgliedern des ehemaligen Kernteams VDV736 (Marco Ludwig, ZVV; Jean-Marie Cotting, PostAuto; Franz Theiler, VBL; Tobias Wittmer, SBB; Roger Kneubühl, SKI; Alexander Schmidt, SKI) unterstützt.

2. Meilensteine / Termine

Die Umsetzung sollte per sofort erfolgen. Die Leiter der Arbeitsgruppen berufen nach dem Variantenentscheid der KKI weitere Sitzungen nach bisheriger Best Practice ein.

3. Kosten / Finanzierung

Analog zu bestehenden Arbeitsgruppen werden die Kosten, welche durch die Teilnahme an den Arbeitsgruppen entstehend, durch die teilnehmenden Transportunternehmen getragen.

4. Abhängigkeiten / Strategierelevanz

Strategierelevanz: Ereignisdaten sind ein wesentliches Element des nationalen Datenaustausches mit hoher strategischer Bedeutung für qualitativ hochwertige Kundeninformation. Ein nationaler Datenaustausch für Ereignisinformationen leistet einen wesentlichen Beitrag zum [Zielbild der KKI](#).

5. Kommunikation

Die Geschäftsstelle für die nationale Kommission Kundeninformation informiert die TU über den Variantenentscheid und die Gründung der Arbeitsgruppe(n) sowie die Möglichkeit, sich als Mitglied zu bewerben.

6. Inputs der Geschäftsstelle der Alliance SwissPass

Eine temporäre KKI-Arbeitsgruppe Ereignisinformation muss der ständigen Arbeitsgruppe Branchenstandard angegliedert werden und damit von dieser gewünscht sein. Deshalb soll die Diskussion darüber gleichzeitig mit dem Thema «Ressourcen AGr Branchenstandard» (Traktandum 7) geführt werden.

Zu einer Überführung der Projektgruppe «TechAusschuss» in eine neue temporäre KIDS-Arbeitsgruppe Ereignisdaten muss die KKI nicht befinden, da diese direkt der SKI angegliedert ist.

Diskussionsergebnis

Da die Gründung von temporären Arbeitsgruppen der SKI nicht durch die KKI zu beschliessen ist, wird über den zweiten Teil des Antrags nicht abgestimmt.

Entscheidung (einstimmig)

Die KKI beschliesst die Überführung der bisherigen Projektgruppe «Fach/Prozesse» in die neue temporäre KKI-Arbeitsgruppe Ereignisinformation sowie der bisherigen Projektgruppe «TechAusschuss» in die neue temporäre KIDS-Arbeitsgruppe Ereignisdaten.

Beilage

07.2 Antrag Überführung AGr Ereignisinformation

8. Freigabe «Smarte Stelen» in V580

Beschrieb

1. Ausgangslage

Die KKV hat am 06.05.2021 eine Arbeitsgruppe gegründet. Diese wurde «(...) beauftragt, Rahmenbedingungen für Smarte Stelen (z.B. «SID») an Haltestellen zu schaffen, (...)». Ursprünglich hätten diese Rahmenbedingungen in das Produkt «optisch-dynamische Anzeigesysteme an Haltestellen» integriert werden sollen. Die Arbeitsgruppe hat sich entschieden, ein separates Produkt zu erstellen, dies aus zweierlei Gründen:

- Alle Produkte werden perspektivisch im Branchenstandard zusammengefasst, dabei muss ohnehin die Struktur aller Produkte neu gegliedert werden. Der Integrationsaufwand in ein bestehendes Produkt kann somit vermieden werden. Diese Tatsache war zum Zeitpunkt der Beschlussfassung noch nicht bekannt.
- Die Smarten Stelen unterscheiden sich von ihrer Charakteristik her stärker von den optisch-dynamischen Anzeigen als ursprünglich angenommen, so umfassen sie unter anderem auch eine «Text-To-Speech» Funktionalität.

Die Arbeitsgruppe hat sich regelmässig getroffen und das vorliegende Dokument erarbeitet.

2. Meilensteine / Termine

Inkraftsetzung des Produktes: 01.10.2023

3. Abhängigkeiten / Strategierelevanz

Die Arbeitsgruppe hat eine erste Auslegeordnung zu Smarten Stelen erarbeitet. Da die Stelen als Produkt noch relativ jung sind, kann es sein, dass durch den Erkenntnisgewinn bei längerem Betrieb das Produkt noch angepasst werden muss. Ebenso kann es gut sein, dass im Rahmen der Zusammenführung mit den anderen Produkten zum Branchenstandard Inkonsistenzen und Widersprüche auftauchen. Für das BAV ist zudem denkbar, dass perspektivisch Smarte Stelen als Ersatz der Papieraushänge akzeptiert werden, dies würde gegebenenfalls ebenfalls eine Überarbeitung erfordern. Die Arbeitsgruppe möchte das Dokument daher zum jetzigen Zeitpunkt als nichtverbindliche Orientierung und Unterstützung für Transportunternehmen, welche Smarte Stelen betreiben möchten publizieren, dies im Bewusstsein, dass das Produkt in der vorliegenden Form noch keine abschliessende Perfektion erreicht hat.

4. Kommunikation

Durch den Geschäftsführer KI zu definieren. Das Produkt wird mit der V580 resp. dem Branchenstandard publiziert.

Anmerkung: Dieses Traktandum wurde via eDecide behandelt. Folgende Bemerkungen wurden dabei angebracht:

Michel Reuteler: Werden die «Betrieblichen Informationen» (Kapitel 6.1, S14) auch über Opentransportdata.swiss (z.B. DDIP/VDV 736, V580) eingeliefert und publiziert oder betreibt jeder Smarte-Stelen-Betreiber eine proprietäre und geschlossene Datenpolitik zu diesen «Betriebliche Informationen»?

Hans Koller: Hat man sich schon Gedanken gemacht, wer der Adressat dieses Produkt ist? Allenfalls könnte es auch eine «Richtschnur» für die Industrie sein? Ist eine Veröffentlichung auf öv-info vorgesehen?

Diskussionsergebnis

Die Frage von Michel Reuteler wird dahingehend beantwortet, dass der Punkt bezüglich Einlieferung

von betrieblichen Informationen bewusst nicht definiert worden ist. Man beachte ferner den Satz, dass sich verschiedene TU absprechen sollen, welche betriebliche Informationen angezeigt werden sollen. Zudem müssen die Betreiber von «Smarten Stelen» pro Standort entscheiden können, welche betrieblichen Informationen angezeigt werden. Was die Ereignisinformationen anbelangt, so sind diese im Produkt 10 «Kommunikation im Ereignisfall» definiert. Da das Produkt 14 an mehreren Stellen mit dem Produkt 10 korreliert, wird Rahel Maurer im Produkt 14 entsprechende Referenzierungen zum Produkt 10 anbringen.

Entscheid (einstimmig)

Die KKI

- 1) setzt das Produkt 14 «Smarte Stelen» per 01.10.2023 in Kraft;
- 2) beauftragt den Geschäftsführer der KKI mit der Übersetzung, Publikation und Kommunikation;
- 3) nimmt zur Kenntnis, dass
 - a) keine Realisierungsvorgaben oder anderen Umsetzungsschritte seitens KKI oder SKI nötig sind – das Produkt ist eine rein fachliche Richtlinie;
 - b) das Produkt perspektivisch in den Nationalen Branchenstandard integriert wird.

Beilagen

08 Antrag Freigabe Smarte Stelen

08 Beilage 14 Produkt Smarte Stelen D 01.07.2023

9. Freigabe Realisierungsvorgaben VDV 453 und VDV 454 V1.6

9.1 Freigabe Realisierungsvorgaben VDV 453 V1.6

Beschrieb

1. Auswirkung und betroffener Bereich

Der Antrag betrifft alle Transportunternehmen mit einer implementierten VDV 453 / VDV 454 Schnittstelle in ihren Echtzeitdatensystemen / Datendrehscheiben.

- | | |
|---|--|
| Datentyp: | Sparte: |
| <input type="checkbox"/> Stammdaten | <input checked="" type="checkbox"/> Bahn |
| <input type="checkbox"/> Fahrplandaten | <input checked="" type="checkbox"/> Bus |
| <input checked="" type="checkbox"/> Echtzeitdaten | <input checked="" type="checkbox"/> Schiff |
| | <input checked="" type="checkbox"/> Seilbahn |

Die VDV453 ist betriebspunktbezogen, d.h. es werden immer nur die Ankünfte und Abfahrten der Verkehrsmittel an einem bestimmten Betriebspunkt gesammelt und verarbeitet.

Im öV-Schweiz werde folgende Dienste genutzt:

- DFI (Dynamische Fahrgastinformation) wird vor allem an den Haltestellen für die Anzeiger sowie in den Fahrzeugen für die Anzeige auf den Monitoren mit den nächsten Abfahrten genutzt
- ANS (Anschlussicherung) wird für die Sicherung der Anschlüsse zwischen Zubringerfahrt und Abbringerfahrt genutzt

2. Ausgangslage

Bei den letzten AGr-Sitzungen der KIDS IstDaten wurden diverse Änderungsanträge behandelt und in die Realisierungsvorgaben eingearbeitet. An der Sitzung vom 14.06.2023 wurden alle Änderungen akzeptiert und sollten nun von der KKI zur Kenntnis genommen sowie freigegeben werden:

- Die Änderungen mit V1.6 für die RV VDV453 umfassen zusammengefasst folgendes:
Präzisierung zur Verwendung der XSD-Version
- Bisheriger Beschrieb OAuth wurde in ein separates Dokument ausgelagert
- Erinnerung, dass die zukünftigen SID4PT-IDs nicht mehr interpretiert werden dürfen, sowie weitere Informationen zur Migration
- Beschreibung, wie die SID4PT in Zukunft verwendet werden müssen
- Präzisierung zur Verwendung der ProduktID (Gross-/Kleinschrift)
- Anpassung der Textlänge HaltepositionsText von 5 auf 6 Zeichen
- Weitere kleine Änderungen bei diversen Elementen

3. Meilensteine / Termine

Sobald die RV freigegeben ist, müssen die Partner die entsprechenden Anpassungen in ihren Systemen vornehmen (eventuell muss die SKI-Roadmap angepasst werden).

4. Kosten / Finanzierung

Jedes Transportunternehmen / jeder Partner trägt selbst die Kosten für die Anpassungen in den eigenen Systemen.

5. Abhängigkeiten / Strategierelevanz

Um die Datenqualität bei den Echtzeitdaten im öV Schweiz hochzuhalten, müssen alle Partner die entsprechenden Änderungen umsetzen.

Diskussionsergebnis

Aufgrund der zu knappen Zeit, die den Mitgliedern zur Beurteilung der Unterlagen zur Verfügung stand (Nachversand konnte erst am Freitagnachmittag, 11.08.2023, erfolgen) und der zeitkritischen Umstände für die betroffenen Transportunternehmen, wird der Entscheid mittels Zirkularbeschluss gefasst. Der Versand der Umfrage erfolgt am 18.08.2023, die Frist zur Abstimmung wird auf den 29.08.2023, end of day, festgesetzt. Bei Fragen sind die Mitglieder gebeten, sich mit Daniel Hollenstein in Verbindung zu setzen (Kontakt Daten im Antrag).



Entscheid

Die KKI

- ~~1) nimmt zur Kenntnis, dass diese RV VDV453 V1.6 durch die Arbeitsgruppe IstDaten und ADM für ihre Freigabe durch die KKI überprüft wurde;~~
- ~~2) gibt das Dokument RV VDV453 V1.6 frei;~~
- ~~3) kommuniziert die Freigabe des Dokumentes an die öV-Community.~~

Beilagen

09.1 Freigabe RV VDV 453 V1.6

09.1 B1 DE VDV453 Realisierungsvorgabe ÖV CH V1.6 CUS V1 Basis XSD2017

09.1 B1 FR VDV453 Realisierungsvorgabe ÖV CH V1.6 CUS V1 Basis XSD2017

9.2 Freigabe Realisierungsvorgaben VDV 454 V1.6

1. Auswirkung und betroffener Bereich

Der Antrag betrifft alle Transportunternehmen mit einer implementierten VDV 453 / VDV 454 Schnittstelle in ihren Echtzeitdatensystemen / Datendreh scheiben.

Datentyp:	Sparte:
<input type="checkbox"/> Stammdaten	<input checked="" type="checkbox"/> Bahn
<input type="checkbox"/> Fahrplandaten	<input checked="" type="checkbox"/> Bus
<input checked="" type="checkbox"/> Echtzeitdaten	<input checked="" type="checkbox"/> Schiff
	<input checked="" type="checkbox"/> Seilbahn

Die VDV454 ist Linienbezogen, d.h. es werden immer ganze Fahrten eine Linie mit sämtlichen Halten gesammelt und verarbeitet

Im öV-Schweiz werde folgende Dienste genutzt:

- AUS (Fahrplanauskunft) wird für die Übermittlung der IstFahrten mit entsprechenden Echtzeitinformationen genutzt
- REF-AUS (Referenzdaten Fahrplanauskunft) wird für die Übermittlung der Tagesfahrpläne genutzt

2. Ausgangslage

Bei den letzten AGr-Sitzungen der KIDS IstDaten wurden diverse Änderungsanträge behandelt und in die Realisierungsvorgaben eingearbeitet. An der Sitzung vom 14.06.2023 wurden alle Änderungen akzeptiert und sollten nun von der KKI zur Kenntnis genommen sowie freigegeben werden:

- Präzisierung zur Verwendung der XSD-Version
- Erinnerung, dass die zukünftigen SID4PT-IDs nicht mehr interpretiert werden dürfen sowie weitere Informationen zur Migration

- Festschreibung der Beispiele: Bei der Verkehrsmittelkategorie wird direkt der Name in die <ProduktID> abgefüllt, bei der Angebotskategorie die Abkürzung in den <VerkehrsmittelText>.
- Präzisierung zur Verwendung der ProduktID (Gross-/Kleinschrift)
- Beschreibung, wie die SID4PT in Zukunft verwendet werden müssen
- Weitere kleine Änderungen bei diversen Feldern

3. Meilensteine / Termine

Sobald die RV freigegeben ist, müssen die Partner die entsprechenden Anpassungen in ihren Systemen vornehmen (eventuell muss die SKI-Roadmap angepasst werden).

4. Kosten / Finanzierung

Jedes Transportunternehmen / jeder Partner trägt selbst die Kosten für die Anpassungen in den eigenen Systemen.

5. Abhängigkeiten / Strategierelevanz

Um die Datenqualität bei den Echtzeitdaten im öV Schweiz hochzuhalten, müssen alle Partner die entsprechenden Änderungen umsetzen.

Diskussionsergebnis

Aufgrund der zu knappen Zeit, die den Mitgliedern zur Beurteilung der Unterlagen zur Verfügung stand (Nachversand konnte erst am Freitagnachmittag, 11.08.2023, erfolgen) und der zeitkritischen Umstände für die betroffenen Transportunternehmen, wird der Entscheid mittels Zirkularbeschluss gefasst. Der Versand der Umfrage erfolgt am 18.08.2023, die Frist zur Abstimmung wird auf den 29.08.2023, end of day, festgesetzt. Bei Fragen sind die Mitglieder gebeten, sich mit Daniel Hollenstein in Verbindung zu setzen (Kontakt Daten im Antrag).

Entscheid

Die KKI

- 1) ~~nimmt zur Kenntnis, dass diese RV VDV454 V1.6 durch die Arbeitsgruppe IstDaten und ADM für ihre Freigabe durch die KKI überprüft wurde;~~
- 2) ~~gibt das Dokument RV VDV454 V1.6 frei;~~
- 3) ~~kommuniziert die Freigabe des Dokumentes an die öV-Community.~~

Beilagen

09.2 Freigabe RV VDV 454 V1.6

09.2 B2 DE VDV454 Realisierungsvorgabe ÖV CH V1.6 CUS V1 Basis XSD2017

09.2 B2 FR VDV454 Realisierungsvorgabe ÖV CH V1.6 CUS V1 Basis XSD2017

10. Einliefern von Ereignisinformationen in den Online-Fahrplan

Beschrieb

1. Ausgangslage

SBB Personenverkehr, Betreiberin des SBB Online-Fahrplans, bot über die Webseite der Alliance SwissPass den Transportunternehmen an, geplante und ungeplante Ereignisse als Meldung über den HAFAS Information Manager (HIM) im SBB Online-Fahrplan zu veröffentlichen (siehe dazu auch Abbildung 2_Ereignismeldung in der Beilage).

Mit der Anbindung von HIM an die VDV736-Datendrehscheibe (DDIP) wurden die technischen Grundlagen für die Transportunternehmen geschaffen, ihre Ereignismeldungen selbstständig an den SBB Online-Fahrplan und an die weiteren an der DDIP angeschlossenen Auskunftssysteme zu liefern. Die gemachten Erfahrungen zeigen, dass die Entwicklung so weit abgeschlossen ist, dass ein stabiler und zuverlässiger Betrieb gewährleistet werden kann. Bereits heute sind diese Meldungen (z.B. ZVV, Bernmobil) automatisch im SBB Online-Fahrplan ersichtlich und ergänzen die bestehenden Echtzeitinformationen der VDV454 / CUS.

Mit EMS SKI steht den Transportunternehmen die Möglichkeit bereit, auch ohne eigenes Liefersystem Ereignisinformationen an die DDIP einzuliefern und die Fahrgäste entsprechend zu informieren.

SBB Personenverkehr wird deshalb für den kommenden Fahrplan 2024 keine Ereignisse mehr für Dritte erfassen und die Möglichkeit zur Bestellung von manuell erfassten HIM-Meldungen per 09.12.2023 einstellen. Sämtliche geplanten und ungeplanten Ereignisse sind ab diesem Zeitpunkt durch die Transportunternehmen über die DDIP einzuliefern.

2. Meilensteine / Termine

- 16.08.2023: Kenntnisnahme an KKI-Sitzung
- ab 10.12.2023: Einlieferung Ereignismeldungen der Transportunternehmungen über DDIP oder dem Branchensystem EMS SKI.

3. Kosten / Finanzierung

Von SBB Personenverkehr fallen keine Kosten an. Allfällige Kosten des Branchentools EMS SKI ist durch die Transportunternehmen mit SKI zu klären.

4. Abhängigkeiten / Strategierelevanz

Die Transportunternehmen haben mit der Anpassung die vollständige Kontrolle über ihre Kundeninformation. Die erfassten Meldungen ermöglichen eine durchgehend konsistente Kundeninformation ohne Medienbrüche und reduzieren die Abgängigkeit von den Ressourcen zur Erfassung in HIM bei SBB Personenverkehr. Die Ereignisinformationen stehen über die Open Transport Data-

Plattform (OTD) auch anderen Auskunftssystemen zur Verfügung und erreichen so mehr betroffene Reisende.

Die entsprechenden Dokumentationen der Alliance SwissPass / öv-info.ch / KKI sind entsprechend anzupassen und die Möglichkeit zur Bestellung einer HIM-Meldung zu entfernen.

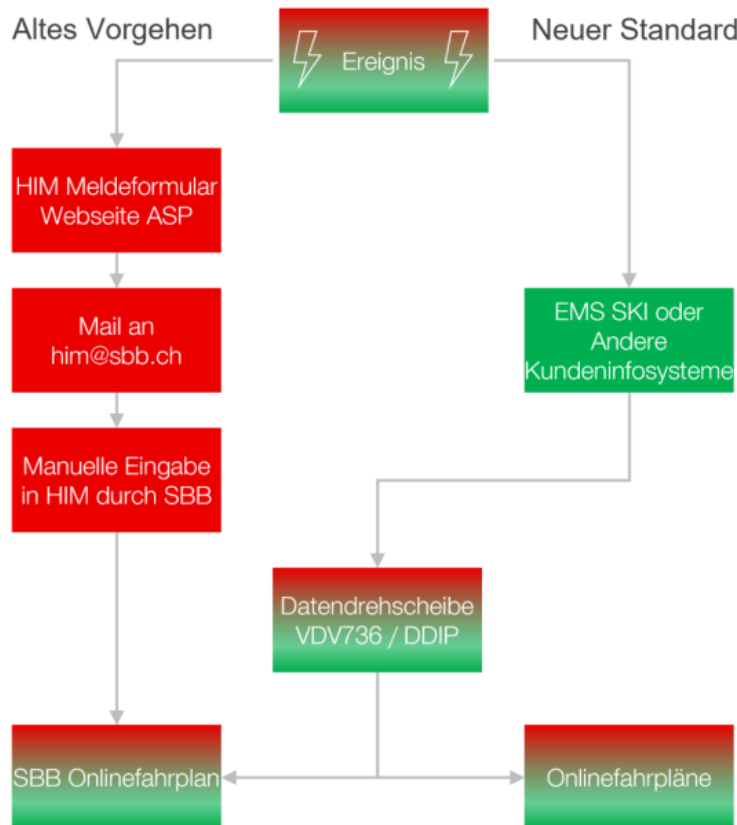


Abb.1: Prozess Einlieferung Ereignismeldung

5. Kommunikation

- Information der Branche und Transportunternehmen über den Newsletter (Lead ASP).
- Information der heutigen bestellenden Transportunternehmen per E-Mail mit Verweis auf die von der Branche zur Verfügung gestellten Alternative (EMS SKI).
- Anpassung der Webseite und Verlinkung zu den Informationen der Alternative (EMS SKI): [Ereignismeldung – Alliance SwissPass](#).

Diskussionsergebnis

Obschon noch etliche Fragen offen sind, ist sich das Plenum einig, über den Antrag wie unten formuliert abzustimmen. Bis zur KKI-Sitzung vom 25.10.2023 sollen unter anderem folgende Punkte geklärt und entsprechend darüber informiert werden:

- Abklären, wie viele TU betroffen sind.
- Abklären, wie der Zugang für die TU vereinfacht werden kann.
- Supportfrage an TU von Seiten SKI klären.
- Kostenfrage für die TU klären.
- Allfällige Übergangsfrist definieren.
- Information an die TU, wie für sie das weitere Vorgehen ist (Zugang, Support, Kosten, Übergangsfrist).
- Information auf Website definieren
- Sicherstellen, dass der Informationsfluss an NOVA und damit die Tarifierung weiterhin funktioniert

Hinweis des Protokollführers: Armon Cantieni verlässt um 15.30 Uhr vor der Abstimmung zu diesem Antrag die Sitzung: aktuell sind nun 9 stimmberechtigte Mitglieder anwesend und die Beschlussfähigkeit der KKI ist gegeben (mehr als 2/3 der Mitglieder anwesend).

Entscheid (einstimmig)

Die KKI

- 1) nimmt Kenntnis von der Beendigung des manuellen HIM-Eingabeservices von SBB Personenverkehr für alle Transportunternehmen per 09.12.2023;
- 2) beauftragt die ASP und SKI mit der Anpassung der relevanten Dokumentationen und Webseiten sowie entsprechender Information an die Transportunternehmen.

Beilagen

10 Antrag Einlieferung von Ereignisinformationen in den SBB Online

- Abbildung 2_Ereignismeldung:

Ereignismeldung

Ein Formular für zwei Zwecke – So melden Sie Ereignisse auf Ihrem Netz

Ein Grossteil der Transportunternehmen nutzt den Hafas Information Manager (HIM), um die Reisenden über geplante Ereignisse, wie beispielsweise Streckensperrungen oder Umleitungen auf Ihrem Netz zu informieren. Hierzu stellt die SBB ein Formular zur Verfügung, um die Bereitstellung der Meldung im HIM zu bestellen. Im Formular können zusätzliche Informationen zur Kundenlenkung und zur korrekten Tarifierung während der Ereignisdauer gemeldet werden. Diese Informationen werden benötigt, damit das Tarifnetz auf der NOVA-Plattform temporär angepasst werden kann und um den reibungslosen Verkauf und die korrekte Einnahmensecheidung garantieren zu können.

Das HIM-Meldeformular wird auf der Website der Alliance SwissPass zum Download zur Verfügung gestellt. Achten Sie darauf, dass Sie stets die aktuellste Version verwenden. Transportunternehmen, die ihre Ereignismeldungen über eigene Tools erstellen, sind dazu verpflichtet, die tarifrischen Angaben in gleicher Qualität an tarife@allianceswisspass.ch sowie him@sbb.ch zu senden.

Genaue Informationen zum Einfluss der Ereignisse auf die Tarifierung, den Verkauf und die Einnahmensecheidung finden Sie in den [FAQ](#) (PDF).

Downloads

- > [HIM-Formular für die Ereignismeldung](#) – Stand: 15.11.2022 (acodb – Access) – [Verweis auf Produkt 10](#)
Kommunikation im Ereignisfall der V580
- > [Anleitung HIM-Formular](#) (PDF)
- > [Anwendungsbeispiel 1](#) (PDF)
- > [Anwendungsbeispiel 2 \(Bus\)](#) (PDF)

Hier gehts zu den Schulungsunterlagen zum Tarifnetz auf der NOVA-Plattform (PDF)

11. Publikationszeitpunkt Fahrplandaten vor Fahrplanwechsel

Beschrieb

Gabriel Brombacher (int. Personenverkehr SBB im Vertrieb) erläutert das Thema anhand der beiliegenden [Präsentation](#).

Ausgangslage zum Thema bildet die «CER Ticketing Roadmap» als Antwort der Bahnen auf den #EU Green Deal. Dadurch steigt der Druck auf den öV Schweiz, seine Fahrplandaten früher als bis anhin zu publizieren. Zum Vergleich: Airlines und Fernbusse publizieren ihre Fahrpläne bis zu 12 Monate im Voraus.

Die unmittelbaren Folgen fehlender Fahrplandaten/Buchbarkeiten sind daher nicht unerheblich:

- Mit dem Ticket-Kauf wird zugewartet und daher später gebucht.
- Buchungen erfolgen über andere Buchungsseiten.
- Es werden andere Transportmittel (Flugzeug/Bus) gebucht, was dem Modalsplit nicht förderlich ist.

Herausforderung Fahrplanpublikationszeitpunkt

Aktuell wird der neue Fahrplan ca. Mitte September für den Fahrplanwechsel im Dezember publiziert. Das Zielbild der CER Ticketing Roadmap sieht indes eine Publikation mindestens 6 Monate vor dem Fahrplanwechsel vor, d.h. **Mitte Juni**.

- Die Vorverkaufsfrist von 6 Monaten bedingt daher **die Publikation von provisorischen Fahrplandaten** für die kommende Fahrplanperiode Mitte Juni auf den verschiedenen Kanälen (sbb.ch, SBB Mobile, etc.), um den Vertrieb gemäss der CER Ticketing Roadmap zu gewährleisten. Denn: **keine Fahrplandaten = keine Tickets**
- Die SBB hat ab Dezember 2023 von allen Kundinnen und Kunden, welche ein internationales Ticket kaufen, die E-Mail-Adresse und informiert sie über Fahrplanänderungen.

Diskussionsergebnis

Aus Sicht des BAV würde nichts dagegen sprechen, die Fahrplandaten des öV Schweiz früher zu veröffentlichen, zumal erfahrungsgemäss die Abweichungen zwischen dem Fahrplanentwurf und dem definitiven Fahrplan marginal sind. Das Plenum begrüsst deshalb das Vorhaben grundsätzlich, auch weil bei der Variante 1 jene Busunternehmen inkludiert sind, die am internationalen Tarif teilnehmen. Bei Fragen wende man sich direkt an Gabriel Brombacher. Ein entsprechender Antrag wird der KKI am 25.10.2023 präsentiert.

Diskussion

Die KKI diskutiert den Publikationszeitpunkt von Fahrplandaten vor Fahrplanwechsel.

Beilage

[11 Publikationszeitpunkt Fahrplandaten vor Fahrplanwechsel](#)

12. Kommunikation Störungsgrund Personenunfall

Beschrieb

1. Ausgangslage

Um Nachahmungstaten zu verhindern, nennt die SBB bei einem PU seit 2015 grundsätzlich keinen Grund mehr, ausser bei direkt betroffenen Zügen und Bahnhöfen, dort wird der Grund «Personenunfall» kommuniziert. Das KI-Board der SBB hat im Januar 2023 entschieden, dass der Grund wieder in den Kundeninformationskanälen genannt werden soll. Mit dieser Änderung soll der Kundschaft transparent aufgezeigt werden, dass die Auswirkungen von einem PU auf den Bahnbetrieb nicht das Verschulden der SBB und anderen Transportunternehmungen sind.

In einer Arbeitsgruppe mit Expertinnen und Experten der Suizidprävention, Kommunikation, Fachführungen Kundeninformation am Bahnhof sowie Kundenbegleitung wurde eine neue Formulierung des Störungsgrundes erarbeitet. Die Empfehlung lautet auf «**Fremdereignis**», da diese



generische Formulierung einen neutralen Effekt auf Nachahmungstaten hat und bei der Kundschaft keine zusätzlichen Unsicherheiten auslöst.

Der Vorschlag der neuen Regel ist, dass bei einem PU der Störungsgrund «Fremdereignis» in den entsprechenden KI-Kanälen der tangierten Züge und Bahnhöfe genannt wird. Der Grund «Personenunfall» wird nur im direkt betroffenen Unfallzug sowie am Bahnhof mit PU in Sichtweite kommuniziert. Mit dieser Präzisierung wird «Personenunfall» zurückhaltender kommuniziert als heute und der unklar definierte Graubereich fällt weg, was die operative Handhabung vereinfacht sowie vereinheitlicht.

Der Plan ist, die neue Regel bis Ende 2023 umzusetzen. Nach Freigabe durch die Konzernleitung SBB wird die neue Formulierung mit der Branche abgestimmt sowie die operativen Reglemente und IT-Systeme angepasst.

2. Meilensteine / Termine (aktueller Arbeitsstand)

- 14.08.2023: Entscheid KLS SBB
- 16.08.2023: Entscheid KKI
- Ab 20.09.2023: Anpassung der operativen Reglemente und IT-Systeme SBB P und I
- 06.12.2023: Neue Regel in SBB P und I technisch sowie operativ umgesetzt

3. Kosten / Finanzierung

Jedes Transportunternehmen trägt die Kosten für die nötigen Anpassungen auf seinen Kundeninformationskanälen selbst.

Diskussionsergebnis

Weil das Thema zu einem Branchenstandard führt und somit auch die Branchensicht zum Tragen kommen muss, ist sich das Plenum einig, dass das Thema vorerst durch die AGr Branchenstandard zu behandeln ist, ehe es von der KKI verabschiedet werden kann. Da es sich um ein reines Bahnthema handelt, werden Martin Enz und Michael Böhm einen entsprechenden Ausschuss ins Leben rufen, damit das Ergebnis aus dieser Gruppe in der AGr Branchenstandard z.H. KKI verabschiedet werden kann. Jürg Lüthi wird die Thematik zudem bei Bahn+ besprechen und Michael Böhm eine Rückmeldung geben. Das Thema Kommunikation Personenunfall wird an der KKI vom 25.10.2023 traktandiert. Auf einen Korrespondenzbeschluss vor diesem Termin durch die KKI wird bewusst verzichtet.

Entscheid

Die KKI

- 1) nimmt zur Kenntnis, dass in den Kundeninformationskanälen der SBB bei Personenunfällen ~~neu der Grund «Fremdereignis» genannt wird;~~
- 2) nimmt zur Kenntnis, dass im direkt betroffenen Zug und Bahnhof wie bisher der Grund «Personenunfall» kommuniziert wird;

- 3) ~~genehmigt die nachfolgende neue Formulierung im Artikel 6.2.3 des Produktes 10 (Kommunikation im Ereignisfall), bzw. Artikel 1.2.3 im Anhang Ereignistexte des Übergangsdokuments:~~
- ~~— Daher soll im Grundsatz bei einem Personenunfall der Grund Personenfall entgegen der Ziffer~~
 - ~~— 5.3.2 nur im direkt betroffenen Unfallzug und am Bahnhof, wo das Ereignis in Sichtweite der~~
 - ~~— Reisenden ist, kommuniziert werden. Ansonsten wird bei einem Personenunfall der Grund~~
 - ~~— «Fremdereignis» kommuniziert.~~
- 4) ~~nimmt Kenntnis von der Ergänzung in Artikel 6.2.2. des Produktes 10 (Kommunikation im Ereignisfall), bzw. Artikel 1.2.2 im Anhang Ereignistexte des Übergabedokuments mit dem Begriff «Fremdereignis»;~~
- 5) ~~nimmt Kenntnis davon, dass die hierfür notwendige Umsetzung bis Ende 2023 abgeschlossen wird.~~

Beilagen

12 Antrag Kommunikation bei Personenunfall

12 Präsentation Kommunikation Personenunfall

13. öV-Grundsätze der Kundenzentrierung und deren Zusammenhänge mit der Kundeninformation

Diskussionsergebnis

Da das Traktandum 50 Minuten später als geplant an die Reihe gelangt und noch zwei weitere Traktanden anstehen, wird dieser Punkt auf die KKI vom 25.10.2023 verschoben.

Kenntnisnahme

Die KKI nimmt das Thema der Kundenzentrierung im öV zur Kenntnis

14. Update zur assistierten Mobilität (AMO)

Beschrieb

Vorbemerkung des Protokollführers: Aufgrund der erst kürzlich stattgefundenen Gespräche mit dem BAV und den daraus gewonnenen neuen Erkenntnissen, erübrigt sich der Antrag, so wie er ursprünglich eingereicht und den KKI-Mitgliedern zugestellt worden ist. Stattdessen sei hier die an der Sitzung vorgestellte Präsentation zusammengefasst.

Kernbotschaften Branchenauftrag AMO und Shuttle

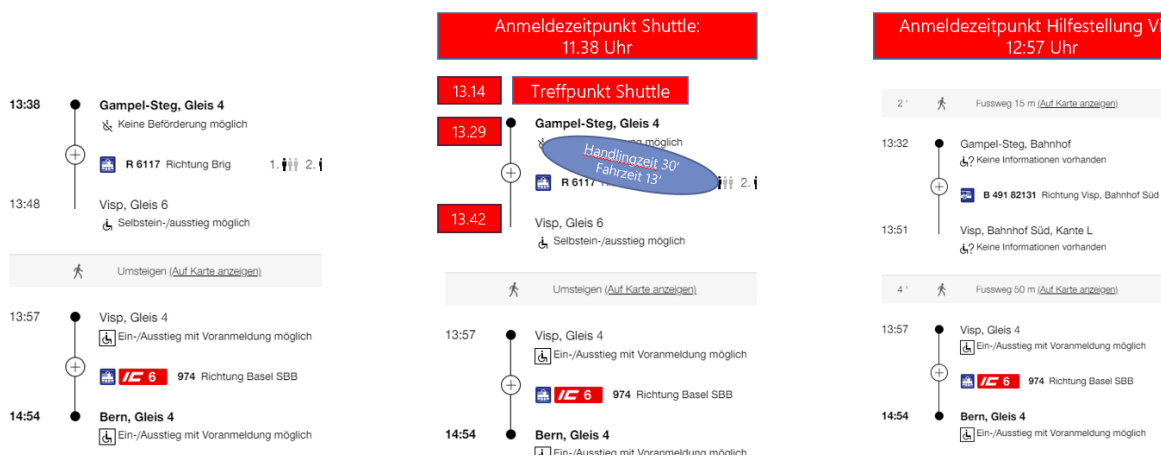
- Das technische System AMO ist **kein Sorglospaket** für die Transportunternehmen → Disponierung der Hilfestellungen durch Personal müssen durch die betroffene TU während den Betriebszeiten sichergestellt werden

- Shuttle-Verträge und Abrechnungsprozesse liegen in der **Verantwortung** der TU/Infrastrukturinhaberin → Das CCH koordiniert die Shuttles für unsere Kundinnen und Kunden und regelt die damit verbundenen Prozesse.
- Korrekte Kundeninformation bedarf einer sauberen und aktuellen **Datenbasis** über alle Kanäle → Rechtzeitige Einlieferung sämtlicher Daten ist zwingend, um den Branchenauftrag zu erfüllen.

Herausforderungen in der Kundeninformation

Kundengruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Barrierefreiheitsstatus gilt nur für Reisende im Rollstuhl. ▪ Sehbehinderte und Blinde benötigen vor allem in Grossbahnhöfen Umsteigegehilfen. Diese sind teilweise konform. ▪ Gehbehinderte meistern auch nicht konforme Rampen.
Abbildung Teilkonformität	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teilkonformität bedeutet spontaneres Reisen für Betroffene. ▪ Abbildung in der Kundeninformation aktuell nicht gegeben. ▪ Basis zur Erfassung der Daten fehlt.
Alternativer öV: Kundennutzen vs. Gesetz	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nicht treppenfrei zugängliche Haltekanten bedürfen eines Shuttles. ▪ Shuttles bedürfen einer Anmeldefrist von 2 Stunden, benötigen Zeit für den Ein-/Auslad der Reisenden (geschätzt je 15 Minuten) und bedeuten vor allem bei EVU eine längere Reisezeit. ▪ Bei einigen Haltestellen könnte auf einen alternativen öV wie z.B. Bus/Tram verwiesen werden.

Shuttle vs. alternativer öV (Rerouting) am Beispiel von Gampel-Steg nach Bern:



Alternativer öV ist kein Ersatz für Shuttle

Hierarchie der gesetzeskonformen Ersatz- und Überbrückungsmassnahmen:

1. Hilfestellung durch das Personal vor Ort
2. Shuttle

- Alternatives Routing darf nicht generell eingesetzt werden, da dies eine starke Benachteiligung gegenüber nicht eingeschränkten Kundinnen und Kunden darstellt → Behinderte/r kann nicht die gleiche Haltestelle nutzen.
- Die **300-Meter-Regelung** wurde nur in Bezug auf den Zugang zum Bahnhof definiert und steht nicht in Zusammenhang mit einem Routing.
- Alternativer öV wird nur in Ausnahmefällen akzeptiert (individuelle Prüfung).
- Im Busverkehr liegt die Verantwortung bei den Kantonen und das BAV kann einzelne Fälle im Sinne einer Beratung anschauen. Es muss damit gerechnet werden, dass Kantone unterschiedliche Parameter setzen.



- Kundinnen und Kunden müssen die Wahl haben zwischen Shuttle und alternativem öV.
- Im Sinne der Kundenberatung und in Betrachtung der Gesamtreise darf alternativer öV angeboten werden.

Rollstuhlsymbole ab 2024

- Ab 2024 sind 6 Rollstuhlsymbole im Einsatz.
- «Keine Beförderung möglich» darf nur noch für TU, die nicht dem BehiG unterstehen (<9 Plätze) angewendet werden.
- An allen nicht zugänglichen Haltestellen/Haltekannten muss eine Ersatz- oder Übergangslösung angeboten werden.

Was gibt es hinsichtlich Fahrplan BFR zu tun?

- Die Nummerierung der Rollstuhlsymbole wird angepasst.
- BFR-Status: Die Pre-Kombinationen werden von DiDok Haltekannte und Fahrplan über Open-transportData publiziert.
- Die Logik für das Matching in den einzelnen Systemen sollte bekannt sein und wurde über das Management-Board kommuniziert. Die Kommunikationsmatrix wird nochmals offiziell kommuniziert (gemäss Beschlussfassung in der KI ADM)

Die Fahrplanrollstuhlsymbole stehen auf icons-digital.sbb.ch unter «Timetable» zur Verfügung

Diskussionsergebnis

Es wird mit Erstaunen zur Kenntnis genommen, dass man vor Tatsachen gestellt wird, währenddem einige TU ggf. eine andere Praxis als hier beschrieben handhaben. Dem wird entgegengehalten, dass

sowohl die Basismatrix als auch die Entscheidmatrix für alle TU gleich ist. Ferner wird erwähnt, dass das Management-Board bereits 2022 anhand der Entscheidmatrix entschieden hat. Um die relevanten Themen zu besprechen und offene Fragen der BLS und des ZVV zu klären, werden Simon Freihart und Rahel Maurer mit Marco P. Ludwig und Michel Reuteler Kontakt aufnehmen.

Aufgrund der föderalistischen Situation wird von Seiten Mandat hervorgehoben, dass es schwierig ist, in Sachen Shuttle generische Antworten zu geben bzw. schweizweit einheitliche Lösungen zu finden. Diese gilt es trotz allem anzustreben. Die SBB haben zusammen mit der PAG die Schweiz in 16 Regionen aufgeteilt und sind mit diesen im Gespräch.

Bezüglich der technischen Umsetzung mit dem «Shuttle-Freitext» werden kritische Stimmen laut. Die Eingabe in Didok als Freitext erfolgt aktuell – im Sinne einer Notlösung – aus technischen Gründen, damit das entsprechende Logo angezogen wird. Das Manko soll in Zukunft behoben werden.

Auf das Anliegen der Antragsteller, dass die KKI über eine Vision der AMO auf Basis der Analysephase (siehe Folie der Präsentation) diskutieren möge, ist sich das Plenum einig, dass über eine Vision erst später diskutiert werden kann, nicht zuletzt deshalb, weil man derzeit mit Hochdruck an der Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben per 01.01.2024 arbeitet. Diana Irawan werden bis zur KKI vom 25.10.2023 den Vorschlag eines AMO-Zielbildes im Sinne einer Vision ausarbeiten, so dass die KKI konkreter über das Thema diskutieren kann.

Die Präsentation wird allen Empfängern des Protokolls zusätzlich per E-Mail zugestellt.

Kenntnisnahme

Die KKI nimmt das Update zur AMO zur Kenntnis,

- ~~1) dass gemäss Auftrag (Entscheid KoV 20.12.2021) AMO und das CCH Hilfestellungen und Ersatzlösungen bei allen Transportunternehmen anstossen, die Stellung und Disposition dieser Leistungen aber nicht im Projektumfang von AMO enthalten ist;~~
- ~~2) dass die Transportunternehmen die Daten zur Barrierefreiheit vollständig erfassen. Ein erneuter Auftrag wurde am 08.06.2023 durch die Alliance SwissPass versandt.~~

Beilage

14 Präsentation Update AMO

15. Informationsrunde

Diskussionsergebnis

- Marco P. Ludwig wünscht, dass der E-Mail-Versand an die KKI soll von Seiten Geschäftsstelle Alliance SwissPass inskünftig **immer vom Gremien-Postfach aus** erfolgen.



- Marco P. Ludwig bittet den Generalsekretär z.H. der KKI-Mitglieder eine **Pendenzliste** zu erstellen, wonach die laufenden Themen und die zu erledigenden Aufgaben ersichtlich sind.
- Martin Enz ist der Ansicht, dass die **Kompetenzen** des Generalsekretärs baldmöglichst anzuschauen und anzupassen sind.

Die ins Spiel gebrachte Durchführung einer **Retrospektive** ist bereits an der KKI-Sitzung vom 24.05.2023 für den 26.10.2023 (Tag nach der KKI-Sitzung) vereinbart worden. Es werden jedoch bereits vorher Gespräche zwischen Sitzungsleitung, Generalsekretär und BAV zu diesem Thema stattfinden.

Die Sitzung wird um 17.45 Uhr geschlossen.

Für das Protokoll

Bern, 30.08.2023

Marco P. Ludwig
Sitzungsleiter KKI

René Moor
Protokollführer

16. Ergebnisse aus dem Workshop vom 16.08.2023

Zusätzlich zu den auf Seite 1 dieses Protokolls erwähnten Mitgliedern und Beisitzenden der KKI haben am Workshop folgende Personen teilgenommen:

- Michael Böhm (SBB)
- Fabio Zen (PAG), in Vertretung von Jean-Marie Cotting
- Roman Zai (KKDÖV) in Vertretung von Markus Sieber

Workshop-Programm

- 1) Präsentation Umfeldanalyse KKI und Schwerpunkte durch Martin Enz
- 2) Präsentation des SKI-Portfolios durch Rahel Maurer
- 3) Bewertung der Vorhaben (Wichtigkeit + Dringlichkeit) anhand der beiliegenden Excel-Liste unter der Leitung von Michel Böhm
- 4) Fazit und Ausblick

Beilagen (Versand an die Teilnehmer vor dem Workshop)

01 Umfeldanalyse KKI

02 Präsentation Priorisierung SKI Portfolio Einleitung

03 Bewertung W+D Portfolio KKI SKI

Fazit und Ausblick

Währenddem die Punkte 1)+2) der Information dienten, haben die stimmberechtigten Mitglieder der KKI im Programmpunkt 3) ihre Bewertungen (Wichtigkeit + Dringlichkeit) pro Vorhaben abgegeben. Hierbei sind auch Fragen und kritische Anmerkungen diskutiert und beantwortet worden. Gleichzeitig wurde die Excel-Liste entsprechend ergänzt (siehe Beilage ganz unten).

Die SKI wird die Liste nun vertieft anschauen und hierbei die Anmerkungen des Plenums sowie die finanzielle und personelle Ressourcenverfügbarkeit mit einbeziehen, damit die Liste an der KKI-Sitzung vom 25.10.2023 wieder thematisiert und das Vorgehen für die nächsten zwei Jahre festgelegt werden kann. Ob dies im Rahmen eines Workshops oder der ordentlichen Sitzung erfolgen wird, steht noch offen.

Beilage

Ergebnis Bewertung W+D Portfolio KKI SKI