

# Austausch mit der Branche

- [2024-04-29 Sync](#)
- [2024-04-08 Sync](#)
- [2024-03-04 Sync](#)

## 2024-04-29 Sync

### Teilnehmer

- Reichenbach Jérémy (fehlt krankheitsbedingt)
- Gaster Jens
- Hollenstein Daniel
- Kneubühl Roger
- Heimann Arne (SIP)
- Daniel Würsten (VBZ)
- Verena Mai (PAG)
- Matthias Leffler (PAG)

### Sitzung: Remote (15:00 - 16:00)

Diskussionspunkte	Zeit	Wer	Tasks/ Weiteres Vorgehen
<b>Allgemeine Informationen</b> Publikation SKI Roadmap <a href="https://www.xn--v-info-vxa.ch/de/organisation/systemaufgaben-kundeninformation-ski/ski-roadmap">https://www.xn--v-info-vxa.ch/de/organisation/systemaufgaben-kundeninformation-ski/ski-roadmap</a>		n.a.	
<b>Bedürfnisse aus Sicht TUs?</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bereinigung von Stammdaten im Hinblick auf Wandlungen. Saubere Pflege in ATLAS gewünscht (SLOID, Haltekanten, Wandlungen hin zu CUS). Import von Stammdaten aus ATLAS.</li><li>• SBOID: Weiteres Vorgehen und Geschwindigkeit der Umsetzung zu klären. Maturität noch unbefriedigend. Verstärkter Wunsch nach einer forcierten Harmonisierung der vorhandenen Business-IDs.</li><li>• zum Linienmodell: Keine "künstliche" Aufspaltung von Linien aus Gründen der Abgeltung (ie. unterschiedliche Abgeltungsformen, Mischformen, Gemeinde/Kanton), die zu Konflikten bei der Kundeninformation führen könnten. Aufrechterhaltung der informationellen Integrität einer Linie gegenüber dem Kunden (Keine Störung der Kundeninformation)</li></ul>	10'	Jens G.	
<b>Diskussion in der Reihenfolge der Implementierung gemäss der SKI-Roadmap</b>			

<p><b>SLNID</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedürfnisse der Branche aus dem Workshop mit Planenden wurden entgegengenommen und werden dem BAV vorgetragen mit der Bitte um Entscheid zur Umsetzung im Liniverzeichnis:       <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Planungslinien</b> (oder auch Bedarfslinien), die aus vorbereiteten Linienkombinationen für den Ereignisfall (evtl. aus bereits vernachlässigten (konzessionierten) Liniensegmenten) gebildet werden, können mit dem derzeitigen Modell nicht im Liniverzeichnis hinterlegt werden. Grund:           <ul style="list-style-type: none"> <li>• als <b>Temporäre Linie</b>: Verwendung der Linien-Konstrukte bei geplanten oder ungeplanten Ereignissen auf 12 Monate befristet. Der planerische Horizont derartiger Planungslinien geht über Jahre, oftmals ohne Ablaufdatum.</li> <li>• als <b>Betriebliche Linie</b>: Generell keine Personenbeförderung erlaubt.</li> </ul> <p>Bitte um <b>Erweiterung der Gültigkeit</b> des Linientyps "Temporäre Linie" auf min. 36 Monate oder unbefristet (es gilt als temporär der hinterlegte Planungszeitraum), oder</p> <p>Bitte um <b>Aufhebung des Personenbeförderungsverbots</b> auf einer "Betrieblichen Linie", wenn die 12-Monats-Frist der Temporären Linien nicht geändert werden darf.</p> <p>Angebotsbedürfnis: Ungeplanter Querverkehr ("Schläferlinien"), Trammersatz, Verstärkungen nicht linientreu (z.B. bei Sportereignissen Bahnhof-Stadion, Museumsnacht (öffentliche Extrafahrten, im Onlinefahrplan ersichtlich)</p> </li> <li>▪ <b>E-Mail-Notifikation</b> vor Ablauf der Gültigkeit einer Linie: Da konzessionierte sowie auch nicht-konzessionierte Linien einer Fristigkeit unterliegen, sollte dem Ersteller (TU) durch ATLAS die auslaufende Gültigkeit bzw. Notwendigkeit einer Anhörung mitgeteilt werden.</li> </ul> </li> <li>• Bedürfnis des BAV: Implementierung weitere Attribute im Liniverzeichnis.       <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konzessionstyp:           <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eidg. konzessioniert/bewilligt,</li> <li>▪ Eidg. Gebietskonzession,</li> <li>▪ Linie einer Gebietskonzession,</li> <li>▪ Kantonal bewilligt,</li> <li>▪ Regalfreie Fahrten,</li> <li>▪ Sammellinie</li> <li>▪ Abgeltungsberechtigung:</li> </ul> </li> <li>▪ Abgeltungsberechtigung:           <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bund und Kantone</li> <li>▪ Kantone</li> <li>▪ Fernverkehr</li> <li>▪ Andere</li> <li>▪ Mischform</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> <p>• <a href="#">Link zum Liniensmodell</a></p> <p>• Die KKI hat die Arbeitsgruppe offizielle mit der Liniendefinition beauftragt. Michael Böhm hat schon mit den Arbeiten begonnen.</p>	15'	Jens G	
--	-----	--------	--

**SJYID**

Vorgehen bei manueller Einlieferung der SJYID wurde dem KI-ADM Gremium vorgestellt (24.04.2024).

- Änderungswunsch: Die von INFO+ zu generierende SJYID in der vorgestellten Form

ch:1:sjyid:SAID:SKI:<InternalID>

mit **SKI** als separat geführtem <SystemTyp>, gefolgt von einer <EindeutigeKennung>, soll dahingehend geändert werden, dass der Systemtyp "SKI" mittels Trennzeichen (Minus) in die Internal-ID zu integrieren ist (kein Doppelpunkt mehr!):

ch:1:sjyid:SAID:<SKI-InternalID>

## Umsetzungsempfehlung für kleine Transportunternehmen **SKI**

### Grundlegende Anforderung an TUs, die Fahrplan- und Echtzeitdaten liefern

Die TUs stellen sicher, dass die Zugnummer/Laufnummer am Betriebstag eindeutig ist. Im Weiteren soll das Transportunternehmen strukturierte Fahrplan- und Betriebsplanungsdaten in einem vereinbarten Datenformat vorhalten, um diese mit einem Planungssystem-Partner auf digitalem Wege austauschen zu können.

### Umsetzungsempfehlung für kleine Transportunternehmen

1. Betreiber, die Fahrplandaten nicht system-unterstützt elektronisch erfassen und weiterleiten, sollen weiterhin ihre zu ändernden Fahrplandaten über die Fahrplanpublikations-Teams manuell erfassen lassen:

Mentz Schweiz GmbH [fahrplanpublikation@mentz.net](mailto:fahrplanpublikation@mentz.net) oder Fahrplandatenbank [info.fahrplandatenbank@sbb.ch](mailto:info.fahrplandatenbank@sbb.ch)

2. Sobald die Daten an INFO+ geliefert wurden, vergibt INFO+ eine Swiss Journey ID gemäß der Syntax:

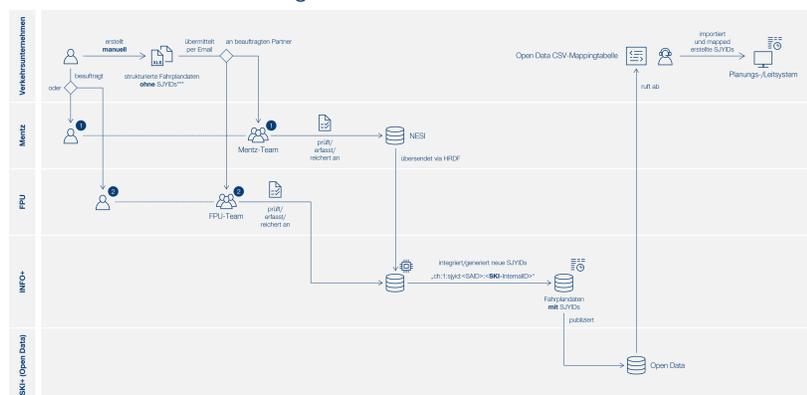
ch:1:sjyid:<SAID>:<SKI-InternalID>

Die Daten werden dann in einer Liste auf unserer Open-Data-Plattform veröffentlicht.

3. Wenn SJYIDs dieser Fahrplandaten übernommen werden müssen, um andere nationale Fahrgastinformationssysteme (CUS) zu versorgen, ist es möglich, die Informationen auf unserer Open-Data-Plattform abzurufen.



## Schematische Darstellung



(1) Verkehrsanbieter auf „4-Räder und nicht Postauto“ kontaktieren Mentz; (2) Verkehrsanbieter auf „Schiene, Wasser, Seil“ kontaktieren FPU; (3) Ohne Planungssystem erfasste Daten, wie bspw. Fotos (jpg, png), kommentierte PDFs, csv-, xls- oder andere, vergleichbare Spreadsheet-Dateiformate, sowie auch Emails mit Remise-Fahrplandaten.

**SLOID**

- keine Updates

**SBOID**

- keine Updates

**Varia**

- Stand der Anbindung ZVV (SLOID, SJYID), SIP-Integration. Gewünschte Rückwandlung der SLOID vollständig auf DiDok. Betroffene Dienste: AUS, REF-AUF, DFI, (ANS).

## Teilnehmer

- Reichenbach Jérémy
- Gaster Jens
- Hollenstein Daniel
- Heimann Arne (SIP)
- Heimlicher Christian (VBZ)
- Verena Mai (PAG)
- Gerber Corinne (STI)

## Sitzung: Remote (15:30 - 16:15)

Diskussionspunkte	Zeit	Wer	Tasks/ Weiteres Vorgehen
<b>Allgemeine Informationen</b> Publikation SKI Roadmap <a href="https://www.xn--v-info-vxa.ch/de/organisation/systemaufgaben-kundeninformation-ski/ski-roadmap">https://www.xn--v-info-vxa.ch/de/organisation/systemaufgaben-kundeninformation-ski/ski-roadmap</a>	2'	Jérémy	
<b>Bedürfnisse aus Sicht TUs ?</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• SLNID für den NAV zu starten</li><li>• Migrationsphasen der SID4PT:<ul style="list-style-type: none"><li>◦ Es gibt definierte Anbindungstermine und Übergangszeiten. Zu welchem Zeitpunkt finden Wandlungen statt. Und an welcher Stelle? (vgl. DDIP/CUS)</li></ul></li></ul> <p>Bringt die Gefahr individualisierter, nicht-koordinierter Umsetzungen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>◦ In der NAV-Branche werden oftmals noch RVIDs verwendet.</li></ul> <p>Abzuklären wäre das korrekte Mapping auf entsprechende SID4PT (bspw. Betreiber-ID in den Echtzeitdaten).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>◦ Gemeinsame Migration an zentraler/n Stelle/n erwünscht.</li></ul>	2'	Alle Jérémy Jens	
<b>Stand Migration</b> Excel Tabelle wird in Nachgang versendet		Jérémy	
<b>Diskussion in der Reihenfolge der Implementierung gemäss der SKI-Roadmap</b>			

**Übergreifende Themen**

- Umgang mit DSO MKS (Vertriebssysteme SBB)

5'

Gaster

## Umgang DSO MKS mit SID4PT

**SKI**

### Warum sind die SID4PT für MKS\* relevant?

- Die SID4PT standardisieren Elemente wie Identifier von Fahrten oder von Betriebspunkten, welche für den Vertrieb von SBB- und ÖV-Produkten benötigt werden.
- Vertrieb ist Dienststellen und Fahrplanbasiert: für den Verkauf eines Tickets für eine bestimmte Fahrt muss diese Fahrt eindeutig identifizierbar sein (S, J, Y, I, D).
- Für den Verbindungs-basierten Verkauf müssen Startpunkt und Endpunkt der Reise eindeutig identifizierbar sein (SL, NI, D).
- In der Abrechnung müssen TUs eindeutig identifizierbar sein (S, B, O, I, D).
- Um die Durchgängigkeit über KI und Vertrieb zu erreichen, müssen die SID4PT auch im Bereich Marketing & Vertrieb in den relevanten Systemen umgesetzt werden.
- Die Einführung der SID4PTs erlaubt Vereinfachungen und den Abbau heutiger Umgehungs-lösungen.

\*Mobilitätskunden Solution (Name einer Organisationseinheit bei IT)

5

## Umgang DSO MKS mit SID4PT

**SKI**

### Weiteres Vorgehen

- Erste Erkenntnis: Die Umsetzung von SID4PT bei MKS muss E2E erfolgen, d.h. eine Durchgängigkeit von den Kanälen bis zur Abrechnung, Hochrechnung und den analytischen Systemen ist notwendig.
- Umsetzung wird beträchtlichen Aufwand erzeugen. Diese kann noch nicht abgeschätzt werden.
- Das Thema ist zwingend in Richtung Solution Leitung zu kommunizieren.
- Für die Umsetzung sind entsprechende Epics einzuplanen.
- Erste Tätigkeit: Durchführung einer Architekturstudie zur Analyse des Impacts.

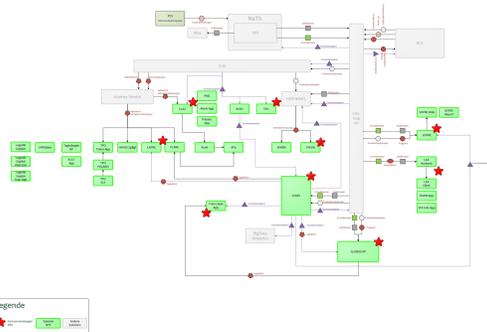
6

- Umgang mit DSO BPS (Bahnproduktionsysteme SBB)

## Umgang DSO BPS mit SID4PT

**SKI**

Anwendungsübersicht DSO Bahnproduktion  
IST 2020 / V0.2 / 11.01.2021



### Auftrag

- Klärung, ob BPS-Systeme SID4PT-relevante Daten produzieren oder dies müssen.
- Wenn 'Ja':  
a) fachliche und  
b) architektonische Definition der Schnittstellen.

7

5'

Jérémy  
Jens

## SJYID

Migration NAV (Diskussion aus dem letzten AGr KIDS IstDaten)

- Sequenzielle Einlieferung wurde diskutiert [wird hier zum Kenntniss gebracht](#)

# 9. SJYID: Migration NAV

I, Adrian Aeschbacher



Diskussion NAV Migrationsschritte:

Kann Echtzeit unabhängig (insbesondere zeitlich vor) der Einführung der SJYID in den Fahrplandaten (INFO+) erfolgen?

Grundsätzlich nicht zu empfehlen! Gewisse Abnehmer der Echtzeitdaten könnten bereits mit der SJYID aus VDV FahrtBezeichner versuchen die Fahrplandaten zu "matchen" (wobei Fallback-Mechanismen zu erwarten sind).

Es gilt jedoch zu bemerken, dass der VDV FahrtBezeichner (zumindest bei ProduktID=Zug) bisher nie von den bekannten Auskunftssystemen beim Matching berücksichtigt wurde (beispielsweise im Vergleich zu der Fahrt-/Zugnummer).

60 | 08.04.2024

# 9. SJYID: Migration NAV

I, Adrian Aeschbacher



Variante 1:

SJYID muss zuerst in den Fahrplandaten gemäss HRDF-Realisierungsvorgaben eingeführt werden, bevor Leitsysteme bzw. VDV-Datenproduzenten diese verwenden dürfen.

Variante 2:

SJYID kann von Leitsystemen bzw. VDV-Datenproduzenten ohne Einschränkungen eingeführt werden, auch zeitlich vor der entsprechenden Einführung in den Fahrplandaten. **Bemerkung: Ein Abnehmer soll erst Ist- und SollDaten mittels SJYID «matchen» sobald diese auch in INFO+ bekannt sind. SKI pflegt auf OpenData eine Liste, welche Datenlieferanten bereits über beide Kanäle einliefern (und somit «freigegeben» sind für eine Migration des «Matching».**

61 | 08.04.2024

## 9 SJYID: Migration NAV

Die Diskussion hat ergeben, dass über die SJYID nicht abgeglichen werden darf, solange die Soll- und IstDaten nicht beide auf die SJYID umgestellt sind.

Damit es keine fehlerhaften Abgleiche gibt, bedarf es einer zentral geführten Tabelle, wo bereits die SollDaten und IstDaten auf die SJYID umgestellt sind. Diese wird von SKI gepflegt und publiziert.

### Entscheid

Die AGr entscheidet, die Variante 2 umzusetzen.

Pendenz: Daniel H. wird die Liste bei SKI aufgleisen.

### Weitere Klärungen

- Umgang mit manueller Erfassung wird in KI ADM von 24.04.24 diskutiert
- Umgang mit Taktfahrplan wird in KI ADM von 24.04.24 diskutiert

## SJYID

## SKI

### Umgang mit SJYID wenn Fahrplandaten nicht automatisch erstellt werden

1. Betreiber, die Fahrplandaten nicht system-unterstützt elektronisch erfassen und weiterleiten, sollen weiterhin ihre zu ändernden Fahrplandaten über die Fahrplanpublikations-Teams manuell erfassen lassen (MENTZ oder FPU)
2. Sobald die Daten an INFO+ geliefert wurden, vergibt INFO+ eine Swiss Journey ID gemäß der Syntax:  
**ch:1:sjyid:<SAID>:SKI:<FahrNummer>**
3. Wenn SJYIDs dieser Fahrplandaten übernommen werden müssen, um andere nationale Fahrgastinformationssysteme (CUS) zu versorgen, ist es möglich, die Informationen auf der Open-Data-Plattform abzurufen.

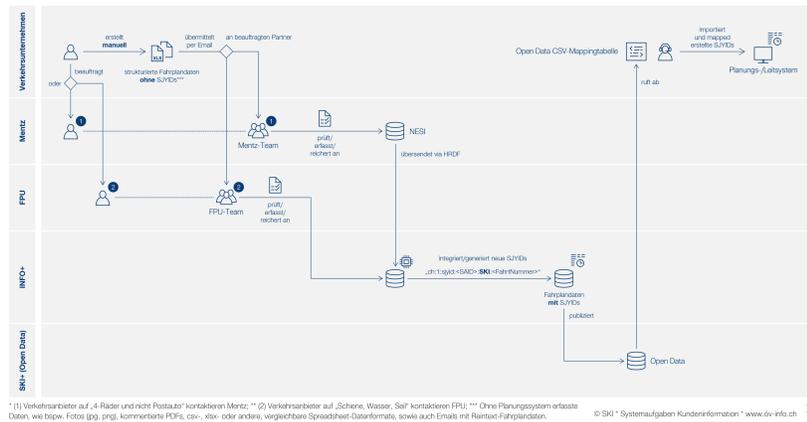
### Umgang mit Seilbahnen / Schiffen

- Grundsätzlich: Jede Fahrt erhält eine für den Betriebstag eindeutige SJYID.
- Dies gilt auch für Schiffe und Seilbahnen und ihre Fahrten mit Minutentakt, d.h. eine SJYID pro Tag.
- Heute generiert INFO+ eine FahrtID (via Eingabemaske) für diese Leistungen. Mit der SJYID sollte diese ID-Vergabe für Schiffe oder Seilbahnen weiter durchgeführt werden.

9

## Schematische Darstellung

## SKI



## SLOID

- Publikation Migrationsplan: [https://www.xn--v-info-vxa.ch/sites/default/files/2024-03/sloid\\_migration-roadmap\\_v1.0.pdf](https://www.xn--v-info-vxa.ch/sites/default/files/2024-03/sloid_migration-roadmap_v1.0.pdf)
- Klärung Test auf INT/ TEST
  - Deployment auf INT voraussichtlich im August oder September 2024
  - Deployment auf TEST noch unbekannt

Hallo Jérémy

Wegen der anstehenden Ablösungen der ODA und von Streamworks (Batchsteuerung) ist unsere Releaseplanung noch nicht allzu sehr in Stein gegossen. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass frühestens gegen Ende August, wahrscheinlich wohl im September, der RC1 für CUS 5.22 auf INT deployed wird. Auf der Testumgebung erfolgen die Deployments iterativ, also nach jedem Sprint. Hierzu kann ich noch keine genaueren Angaben machen.

Ausserdem hängt die erste Realisierungsetappe unter anderem von INFO+ ab. Falls die benötigte KIHUB-View für den Bezug der Haltekettenstammdaten nicht fristgerecht bereitgestellt wird, verschiebt sich die Realisierung der SLOID in CUS entsprechend.

Bitte beachte, dass per Herbstrelease 2024 bestenfalls nur die CUSM-Schnittstelle, nicht aber VDV outbound, die SLOID beinhalten wird.

Beste Grüsse  
Tönu

Von: Reichenbach Jérémy (I-FUB-FP-KI) <[jeremy.reichenbach@sbb.ch](mailto:jeremy.reichenbach@sbb.ch)>  
 Gesendet: Donnerstag, 4. April 2024 10:05  
 An: CUS5 SPOC <[cus5poc@sbb.ch](mailto:cus5poc@sbb.ch)>  
 Betreff: RE: Umsetzung SLOID in CUS

Hallo zusammen

Wir haben die ersten Anfragen aus der Branche erhalten, wann die SLOID auf TEST und INT ausgerollt wird. Wisst ihr mehr ?

Danke und Gruss,  
Jérémy

5'

Jérémy

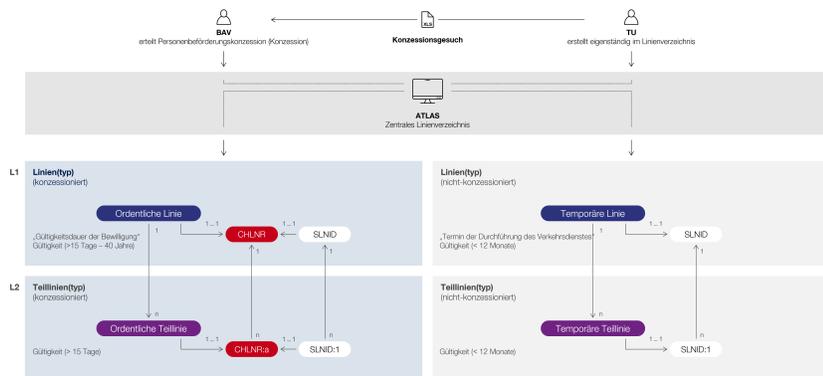
- Klärung, wann wird CUS Test und INT mit SLOID freigeschaltet R eichenbach Jérémy (I-FUB-FP-KI)
- Adressierung und Klärung der Ungenauigkeit bis auf Ebene Haltekannte. (rail ml->rail:infrastructure->operationControlPoints->ocp->designatorAttribute: register:SLOID und entry:ch:1:SLOID:xxxx)

## SLNID

- Fachliche Definition einer Linie Mandat für die Arbeitsgruppe Standards Pendant (Klärung zwischen Dani Ryser und Martin Enz im Gange)
- Workshop mit Angebotsplanern: 12.-16.04.2024, drei Calls zu je 1h. Intention:
  - ATLAS und das Linienvzeichnis vorzustellen
  - Das derzeitige gegen ein überarbeitetes Linien-/Teillinienmodell zu stellen und zu diskutieren.
  - Auswirkungen und mögliche Verbesserungen durch ein überarbeitetes "Linienmodell" auf das Planen dispositiver Maßnahmen zu identifizieren,
  - "Workarounds" und pragmatischen "Best Practices" der Branche aufzunehmen und in ein praktikables Linienmodell einfließen zu lassen.
- Vorstellung Linienmodell (aktueller Stand)

## SLNID – Überarbeitetes Linienmodell

SKI



11

- Update aus Vertiefungsthemen
  - Fachlicher Austausch von Vertretern von SKI und MENTZ zu den Themenbereichen:
    - Mischbetrieb
    - Flügelungen
    - Grenzverkehre
    - Besondere Linienformen- und Verkehre
    - Geplanter Ersatzverkehr
  - Gewonnen Teilergebnisse werden mit den Erkenntnissen aus dem Workshop mit den Angebotsplanenden zusammengeführt und konsolidiert.

5'

Jérémy

Jens

<p><b>SBOID</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kurzes Update</li> </ul> <p style="text-align: right;"><b>SKI</b></p> <p>Erste Erkenntnisse zu SBOID und NOVA (bilateral)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>NOVA nutzt in jedem ihrer Prozesse TU-Codes/GO-Nummern, besonders im Bereich von Vertrieb und Abrechnungsstellung.</li> <li>SBOID hat aufgrund der Implementierung ins Datenmodell und Synchronisierung mit bereits bestehenden Beziehungen zu TU-Codes/GO-Nummern nicht nur einen <b>sehr hohen Impact auf NOVA</b>, sondern auch auf die <b>gesamte MKS-Systemlandschaft</b>, inkl. der Systeme und Anbindungen an NOVA angebundener TUs.</li> <li>Ein Parallelbetrieb TU-Code/SBOID müsste über einen sehr langen Zeitraum aufrechterhalten werden.</li> <li>Umstellung und Migration auf SBOID ist ein strategisches Thema. Bedeutung und Umfang machen es notwendig, die NOVA-Solution-Leitung einzubeziehen.</li> <li>Migration würde die Möglichkeit bieten, „technische Schulden“ aufzuräumen.</li> <li>Timing bzw. Abgleich mit der SID4PT-Roadmap ist aus Sicht NOVA sehr ambitioniert.</li> </ul> <p style="text-align: right;">8</p> <p style="text-align: right;"><b>SKI</b></p> <p>Kurzeinführung SBOID</p> <p>SBOID im organisatorischen Kontext der administrierenden Instanzen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>BAW vergibt TU-Nummer und führt diese im TU-Verzeichnis.</li> <li>Manuell in ATLAS durch TU erstellt und geführt/mutet (GO-Verzeichnis).</li> <li>Maximal 5-stellig, numerisch.</li> <li>GO-Nummer ggf. nicht eindeutig. Für GOs des direkten Verkehrs darf diese maximal 4-stellig sein und kann wiederverwendet werden.</li> <li>GO-Nummer kann an einem Tag nur einmal zugewiesen werden und nur einmal in Gebrauch sein.</li> <li>GO-Nummer kann nur von einer TU zu einer anderen TU am 1. Tag einer Fahrplanperiode (Fahrplanwechsel) erfolgen.</li> <li>Automatisch in ATLAS vergeben.</li> <li>Maximal 21-stellig, alphanumerisch.</li> <li>Automatisch in ATLAS generiert.</li> <li>Maximal 32-stellig (inkl. SADI, alphanumerisch).</li> </ul> <p style="text-align: right;">7</p>	5'	Jérémy Jens	<ul style="list-style-type: none"> <li>Für die Umsetzung sind entsprechende Epics einzuplanen.</li> <li>Systematisches und iteratives Vorgehen: SKI unterstützt die Durchführung einer Architekturstudie zur Analyse des Impacts durch das NOVA-Team.</li> </ul>
<p><b>Varia</b></p>			
<p>Gibt es noch offene Punkte ? Keine.</p>			

## 2024-03-04 Sync

### Teilnehmer

- Reichenbach Jérémy
- Gaster Jens
- Hollenstein Daniel
- Kneubühl Roger
- Würsten Daniel (SIP)
- Heimann Arne (SIP)
- Leffler Matthias (PAG)
- Heimlicher Christian (VBZ)
- Gerber Corinne (STI)

### Sitzung: Remote (15:30 - 16:15)

Diskussionspunkt	Zeit	Wer	Tasks/ Weiteres Vorgehen
Admin	5'	Alle	

<b>Set-up</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Austausch 1x/Monat, Montag 15h-16h</li> <li>• Diskussion und Planung der nächsten SID4PT (inkl. Migration Partner)</li> <li>• Feedback und Bedarfe</li> <li>• Diskussion mit unseren Fachstellen</li> <li>• Impact auf die Branchensysteme (NOVA, CAPRE,...)</li> </ul>	20'	Jérémy	
<b>Diskussion in der Reihenfolge der Implementierung gemäss der SKI-Roadmap</b>			
<b>Übergreifende Themen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die TU wünschen sich eine laufende Information/ Update über die Impact der SIDP4PT auf die Branche-Systeme.</li> <li>• Entscheidung über die Lieferung der ID (gemäß den Anforderungen der KTU): Die Lieferung der IDs wird nicht gleichzeitig zwischen dem theoretischen und dem Echtzeitfluss erfolgen (zu kompliziert zu orchestrieren, nicht realistisch). Die Lieferung wird sequenziell erfolgen. SKI sollte seine Partner, die die Daten konsumieren, proaktiv informieren.</li> <li>• Testing-Entscheidung: SKI wird erst testen, wenn beide Streams aktiviert sind. Die Verantwortung für die Lieferung eines standardkonformen Identifikators liegt bei den KTUs.</li> </ul>	10'	Alle	<input type="checkbox"/> Update über Impact-Analysis bei der DSO MKS (NOVA, Leuk) und BPS (CAPRE) Jérémy/ Jens  <input type="checkbox"/> Prüfen, ob CUS kann mit einer sequenziellen ID (Einlieferung) umgehen (nur SJYID im Echtzeit und nur im Fahrplan) Jens
<b>SJYID</b> Kurzes Update	5'	Jens Jérémy	
<b>SLOID</b> Kurzes Update	5'	Jens Jérémy	<input type="checkbox"/> Klärung, wann wird CUS Test und INT mit SLOID freigeschaltet Jérémy
<b>SLNID</b> Kurzes Update	5'	Jens Jérémy	
<b>SBOID</b> Kurzes Update	5'	Jens Jérémy	
<b>Varia</b>			
n.a			