

Anforderungen an die VDV-Daten

- **HaltID:**
 - Es muss die DHID (Deutschlandweit einheitliche Haltestellen-ID) verwendet werden.
 - Ziel: mastscharf

Anforderungen an die VDV-Daten

- **LinienID:**
 - Es ist die DLID bzw. die DTID gemäß VDV433 zu verwenden. Diese muss mit dem jeweiligen regionalen Verantwortlichen (in der Regel dem Verbund) abgestimmt werden.

- **LinienText:**

- Es wird – wenn möglich – der öffentliche Liniename erwartet, der der Kundschaft in der Fahrplanauskunft kommuniziert wird.
- Entgegen der Definition für die VDV-Schrift ist der Linientext in jeder Komplettfahrtmeldung mitzuliefern.
- Im SPNV wird für Nahverkehrslinien eine Kombination aus Gattung und Linienbezeichnung erwartet. Sofern keine öffentliche Linienbezeichnung durch den Aufgabenträger vergeben ist, kann das Produkt (z.B. „IC“ für InterCity) verwendet werden.

Anforderungen an die VDV-Daten

- **Richtungstext:**
 - Der Richtungstext ist entsprechend der Fahrzeugbeschilderung an der Außenanzeige (Front) des Fahrzeuges zu liefern, ggf. auch für die Halte, wenn die Außenanzeige während der Fahrt wechselt, wie dies bsplw. bei Ringlinien der Fall ist.



- **RichtungsID:**

- Es ist die RichtungsID analog zu den Solldaten zu verwenden.
- Für die in den Solldaten als Hin definierte Richtung ist die „1“, für Rück die „2“ zu liefern.
- Erweiterung um folgende Möglichkeiten: „H“ und „R“, „Hin“ und „Rück“, „A“ und „B“
- Sofern nur eine Richtung in den Solldaten definiert ist, ist diese als Hin-Richtung zu interpretieren.
- Wenn möglich von Norden nach Süden und von Westen nach Osten „1“, Gegenrichtungen „2“.

Anforderungen an die VDV-Daten



- **ProduktID:**

- Als ProduktID wird z.B. erwartet: „Bus“, „RE“, „RB“, „Tram“.
- Dies sollte mit den in den Solldaten hinterlegten Gattungen/ Verkehrsmitteln übereinstimmen.
- Vorschlag für SEV: Gattung Bus als ProduktID, SEV steht im Linientext



- **Fahrtbezeichner, FahrtID (Eindeutigkeit muss gewährleistet sein):**
 - Mit der Einführung der deutschlandweiten FahrtID (DFID) ist diese zu liefern.
 - Der Fahrtbezeichner muss die DFID bzw. bis zur Einführung die Fahrt- bzw. Zugnummer an der ersten Position enthalten. Weitere (intern verwendete) Ergänzungen müssen durch ein Sonderzeichen („#“) von dieser getrennt sein.
 - Ziel ist es, aus der FahrtID die Fahrt- bzw. Zugnummer extrahieren zu können.
 - Weitere (interne) Angaben zur zuständigen Verwaltung, zum Betriebstag oder der Abfahrtszeit können ebenfalls im Fahrtbezeichner enthalten sein.

Anforderungen an die VDV-Daten

- **BetreiberID:**
 - Es muss eine bundesweit einheitliche BetreiberID angegeben werden.



- **MitGesAnschluss:**
 - Es ist vorzusehen, dass die Aboanfrage MitGesAnschluss='true' entsprechend der VDV-Schrift beantwortet wird, d.h. Datenlieferungen müssen Anschlussbeziehungen verkehrsunternehmensintern und – übergreifend enthalten.
 - Alle geplanten und durchgeführten Anschlüsse sind über REF-AUS und AUS mitzuliefern.
 - Vorerst zurückgestellt!



- **MitFormation:**

- Es ist vorzusehen, dass die Aboanfrage MitFormation='true' entsprechend der VDV-Schrift beantwortet wird, d.h. alle Fahrten müssen mit Angabe der Fahrzeug- und Formationsinformationen geliefert werden.
- Im REF-AUS-Dienst ist jede Fahrtmeldung mit SollFormation zu liefern.
- Im AUS-Dienst ist jede Erstmeldung zu Beginn der Vorschauzeit mit IstFormation zu liefern.
- Änderungen in der Formation sind darüber hinaus jederzeit zu liefern.
- Vorerst zurückgestellt!

- **Komplettausfall**

- Ein Komplettausfall ist der Ausfall aller Haltestellen im Fahrtverlauf einer Fahrt.
- Inbegriffen sind nicht nur die planmäßigen Haltestellen laut Sollfahrplan, sondern auch sämtliche außerplanmäßige Zusatzhaltestellen, die vor dem Ausfall über die AUS-Daten gemeldet wurden.
- Der Ausfall muss möglichst früh, auch bereits vor der Vorschauzeit gemeldet werden und dieser muss auch jederzeit storniert werden können.



- **Teilausfall**

- Ein Teilausfall ist der Ausfall von mindestens einer Haltestelle im Fahrtverlauf einer Fahrt, aber nicht der Ausfall der gesamten Haltestellen.
- Inbegriffen sind nicht nur die planmäßigen Haltestellen laut Sollfahrplan, sondern auch sämtliche außerplanmäßige Zusatzhaltestellen, die vor dem Teilausfall über die AUS-Daten gemeldet wurden.
- Der Teilausfall muss möglichst früh gemeldet werden und dieser muss auch jederzeit vor Eintreten des Teilausfalls wieder storniert werden können.
- Der Teilausfall wird gemeldet, wenn eine oder mehrere Haltestellen auf Grund von Umleitungen, dispositiven Maßnahmen oder sonstigen Störungen nicht angefahren werden können.
- Inbegriffen sind auch Kurzwenden, bei denen die Fahrt vor Erreichen des Zielbahnhofs auf Grund von Dispositionsmaßnahmen abgebrochen wird.

- **Zusatzhalt**

- Ein Zusatzhalt ist ein außerplanmäßiger Halt im Fahrtverlauf einer Fahrt. Der Zusatzhalt muss möglichst früh gemeldet werden und dieser muss auch jederzeit vor Eintreten des Zusatzhalts wieder storniert werden können.
- Der Zusatzhalt wird gemeldet, wenn eine oder mehrere Haltestellen auf Grund einer Umleitung, dispositiven Maßnahme oder einer sonstigen Störung auf der regulären Strecke außerfahrplanmäßig angefahren werden.
- Inbegriffen sind auch Ersatzhaltestellen auf Grund von Baumaßnahmen oder sonstigen Haltestellenverlegungen.

- **Zusatzfahrt**

- Eine Zusatzfahrt ist eine außerplanmäßige Fahrt einer Linie, die im Sollfahrplan nicht vorgesehen war. Der Fahrtverlauf der Zusatzfahrt kann von dem regulären Fahrtverlauf der Linie abweichen.
- Die Zusatzfahrt muss möglichst früh gemeldet werden und diese muss auch jederzeit vor Beginn der Zusatzfahrt wieder storniert werden können.
- Eine Zusatzfahrt ist beispielsweise eine Verstärkerfahrt, die zur Taktverdichtung eines Fahrplans eingesetzt wird, um eine hohe ÖV-Auslastung zu bewältigen oder eine sonstige Sonderfahrt.

- **Ankunfts-/Abfahrts-Prognose**

- Eine Ankunfts-/Abfahrts-Prognose ist die zu erwartende Abweichung der Ankunfts- oder Abfahrtszeit an einer Haltestelle zur fahrplanmäßigen Ankunfts- oder Abfahrtszeit laut Sollfahrplan.
- Falls sich ein Fahrzeug von seinem Umlauf abmeldet, oder funktechnisch nicht mehr erreichbar ist, muss eine vorher gemeldete Prognose wieder zurückgenommen werden.
- Bei der Prognose werden Verspätungsreduktionen auf Grund von längeren Halte- oder Wendezeiten an einer Haltestelle berücksichtigt (Haltezeit > Mindestwartezeit). Des Weiteren werden Verspätungen berücksichtigt, die sich auf Folgefahrten auswirken.

- **Weitere?**
 - (unbeabsichtigte) unterschiedliche Anmeldungen auf eine Fahrt