

---

Subject: Re: offene Diskussionspunkte (Fahrzeugidentität ueber Zugabschnitte, abweichende Laufwege, ocps)

Posted by on Mon, 04 Apr 2011 13:48:54 GMT

[View Forum Message](#) <> [Reply to Message](#)

---

Hallo Simon und Joachim,

- > 1, Darstellung der Identität der Fahrzeuge über mehrere Zugabschnitte
- > So es um Verkehrliche Aspekte geht (z.B. Sitzplatzbuchungen oder
- > Fahrgastinformation) ist aus Sicht railML die Bildung von commercial
- > trains der richtige Ansatz.

Ich stimme Joachim hier uneingeschränkt zu.

- > Wenn Du diese Variante nicht nutzen willst, da es Dir um betriebliche
- > Aspekte und um Leerzüge geht, so bleibt meiner Meinung als saubere
- > Lösung nur die Bildung von Umläufen.

Umläufe sind indirekt eine Alternative; allerdings möchte ich anmerken, dass meinem Verständnis nach "commercialTrains" nicht auf "öffentliche" Züge beschränkt gedacht war. Vielmehr bilden wir auch für Leerzüge und -zugteile commercialTrains - überhaupt kann sich alles, was in der RailML-Datei so rumfährt, sowohl als operational- als auch als commercialTrain vorkommen. (In unseren RailML-Exporten kommen tatsächlich alle Züge doppelt - je einmal als commercial und einmal als operational - vor, auch die Leerzüge.)

Eine Abgrenzung von "öffentlichen" Zügen ist ohnehin schwer möglich - sind Güterzüge öffentlich? Was ist mit von einer Firma bestellten Sonderfahrten, in denen dann durchaus Reisende - Firmenkunden - mitfahren? Ich will damit sagen, dass es m. E. ohnehin Willkür wäre, für welche Züge "commercialTrains" gebildet werden, wenn sie nicht für alle Züge gebildet würden.

Vielmehr sollte der Umstand, ob ein Zug dem Reiseverkehr dient, über die Eigenschaft timetable -> category -> trainUsage = passenger (und ggf. deadRun) seiner Zuggattung abgebildet werden.

- > Die Nutzung des connection-Elements für Durchläufe ist eher eine
- > Krücke, die wir mit der Version 2.0 gerade beseitigen wollten. Dann
- > schon
- > lieber ein neues Element für diesen Zweck schaffen.

Zustimmung.

- > 2, Darstellung von tageweise abweichenden Laufwegen
- > Wir waren uns beim letzten Meeting glaube ich einig, dass die
- > DB-Modellierung mit Ergänzungsfahrplänen nicht der laut railML

- > schÄ¶neren Modellierung mit kompletten Zuglä¶ufen entspricht. Trotzdem
- > muss man die DB-Modellierung aus Sicht railML auch als alternative
- > gÄ¶ltige Modellierungsvariante zulassen.

Dies ist ja auch gegeben - die DB-Modellierung kann rekonstruiert werden, indem die scope-AusprÄ¶gungen in "Art des ErgÄ¶nzungsfahrplans" (der DB) umgerechnet wird (1:1-Zuordnung). Was fehlt (@Joachim: hatte ich schon mal beantragt, ist aber m. E. nicht dringlich) ist die lfd. Nr. des ErgÄ¶nzungsfahrplans (der DB), fÄ¶r die es keine Entsprechung in RailML gibt und ohne die eine 100%ige Rekonstruktion in ExtremfÄ¶llen nicht mÄ¶glich ist.

Meinem VerstÄ¶ndnis nach geht es bei Simons Vorschlag im Prinzip "nur" um die Frage, ob alle AlternativfahrplÄ¶ne (DB: "ErgÄ¶nzungsfahrplÄ¶ne") zusammen mit dem Stammzuglauf eine explizite Gruppe (Element-Ebene im RailML-Sinne) bilden oder ob sich der Zusammenhang nur implizit erschlieÄ¶t. Nach derzeitigem RailML-Modell geht es nur implizit - alle ZÄ¶ge mit gleicher Zugnummer bilden die Gruppe, den Stammzuglauf erkennt man am scope=primary. Simon wÄ¶nschte sich eine explizite Gruppierung, z. B. dass die Alternativ-/ErgÄ¶nzungsfahrplÄ¶ne eine Untergruppe oder gemeinsame Gruppe mit dem Stammzuglauf bilden.

Dagegen sprechen (ich versuche mal aus meiner Sicht zusammenzufassen)

a) dass es eine sehr starke und womÄ¶glich nicht allgemeingÄ¶ltige Bindung an das DB-Modell wÄ¶re. Im internationalen Vergleich ist das DB-Modell bei weitem nicht unumstritten - ganz im Gegenteil. Schon in ÖsterreÄ¶ch funktioniert es nicht mehr, und auch in Deutschland war es frÄ¶her anders (ParallellÄ¶ufe mit gleicher Zugnummer waren mÄ¶glich, die es jetzt nicht mehr sind). Insofern sollten wir in RailML kein womÄ¶glich zu einschrÄ¶nkendes Modell wÄ¶hlen (z. B. kÄ¶nnen im Ausland immer noch ParallellÄ¶ufe zulÄ¶ssig sein).

b) dass es nun schon einmal die AbbildungsmÄ¶glichkeit mit scope in RailML 2 gibt und Redundanzen schlecht sind, weil ein lesendes Programm dann den doppelten Aufwand hÄ¶tte. Selbst wenn sich herausstellte, dass die bisherige Modellierung in RailML von der Mehrheit als schlechter empfunden wird als die DB-Modellierung, kÄ¶nnten wir es nur schwer korrigieren, ohne die AbwÄ¶rtskompatibilitÄ¶t zu brechen.

Ich bin mir bewusst, dass (a) kein Argument fÄ¶r oder gegen eine explizite oder implizite Gruppierung der AlternativfahrplÄ¶ne ist - man kÄ¶nnte auch eine allgemeingÄ¶ltige explizite Gruppierung aufstellen. Ich fÄ¶rchte daher, dass (b) jetzt das entscheidende Argument gegen eine zweite MÄ¶glichkeit ist.

- > 3, Semantik des <ocp> bzw. der Wertebereich von
- > ocp.propOperational.operationalType
- > Bei den ocp handelt es sich meist um Betriebsstellen...

Ich möchte noch anmerken, dass m. E. der Begriff ocp im Deutschen Fachwortschatz am besten durch "Fahrzeitmesspunkt" wiedergegeben wird. Ein Fahrzeitmesspunkt kann, muss aber keine Betriebsstelle sein - es kann z. B. auch ein Stellwerk, Halteplatz oder anderer Bahnhofsteil sein. Früher konnte jedes Stellwerk, für das ein eigener Fahrplanauszug (BFO) erstellt wurde, ein Fahrzeitmesspunkt sein. Fahrzeitmesspunkte sind (in Deutschland) die senkrechten Linien im klassischen Bildfahrplan. Beispielsweise waren die Stellwerke Leipzig Hbf B10, B21 und B26 eigene Fahrzeitmesspunkte, aber keine Betriebsstellen (sondern Bahnhofsteile von Leipzig Hbf). Sie haben eigene Fahrplanauszüge (BFO'en) erhalten, da bei ihnen nur jeweils etwa 1/3 der Züge vorbeikam wie an der Bahnhofshalle.

Ich empfehle daher, als deutschen Begriff für ocp "Fahrzeitmesspunkt" zu verwenden.

Viele Grüße,  
Dirk.

--

Erstellt mit Operas revolutionärem E-Mail-Modul: <http://www.opera.com/mail/>

---