

Empfehlungen zum DATEX II Baustellenprofil 4.0

Version 1.1

1. SituationID:

- a. Mit Ausblick auf das Verkehrsanalysesystem muss aus der Situation-ID folgendes ablesbar sein:

- i. Herkunft der Meldung (Datengeber)

Im ersten Teil der Kennung soll dazu der in jeder Publikation vorhandene nationalldentifizier genutzt werden, welcher Aufschluss erteilt, aus welchem Land diese Meldung stammt. Empfohlen wird folgende Semantik: „DE-[Bundeslandkürzel]“ Diese könnte z. B. „DE-NW“ sein für Meldungen aus Nordrhein-Westfalen.

- ii. Eindeutige Kennung

Dies ist die bisher verwendete Kennung der Situation. Diese kann beliebig (da teilweise systemabhängig) gestaltet werden. Dennoch empfehlen wir auch hier einen logischen Aufbau wie **[Jahr]-[Land]-[Geschäftsbereich]-[6-stellige-Nr.]**. Grund für die 6 Stellen ist die hohe Zahl an AkDs bis herunter auf kommunaler Ebene, die (je nach Bundesland?) demnächst ebenfalls über DATEX II veröffentlicht werden sollen. Die laufende Nummer braucht dabei keine Semantik ausdrücken. Wir empfehlen für die 6-stellige Zahl eine (eindeutige) Zufallszahl zu verwenden. Da es sich nur um eine Empfehlung handelt, kann die 6-stellige Zahl natürlich auch eine laufende Nummer sein. Nur die Anzahl der Ziffern (6) sollte fix sein.

In Kombination mit dem nationalldentifizier kann es so vorkommen, dass das Kürzel für das Bundesland doppelt vorhanden ist. Allerdings ist ein solcher Aufbau notwendig, da der nationalldentifizier bei den bundesweit konsolidierten Meldungen, die das VAS erstellt, vom nationalldentifizier abweicht. Um trotzdem im Feed des VAS Meldungen einzelner Bundesländer differenzieren zu können, ist das voranstellen des nationalldentifiers des Bundeslandes notwendig (speziell, wenn die eindeutige Kennung (ii) nicht wie oben beschrieben aufgebaut ist).

- iii. Varianten Kennung

Die Varianten Kennung wird benötigt, um verschiedene Varianten einer Arbeitsstelle differenzieren zu können. Die eindeutige Kennung (ii) und die Herkunft sind bei verschiedenen Varianten einer Arbeitsstelle identisch. An den MDM muss allerdings nur die Vorzugsvariante gemeldet werden.

Somit ergibt sich insgesamt folgende Struktur der SituationID:

"[nationalldentifizier]#[interne ID]#[Varianten-ID]

z.B.: "DE-NW#2019-12-3456-000001#001

Als Trennung wird eine Raute genutzt, da diese bisher keine Verwendung findet und sich die drei Bestandteile der ID unabhängig von ihrer Länge differenzieren lassen.

2. SituationRecordID:

Die ID der SituationRecord ist beliebig, kann aber in Anlehnung an die Struktur zur SituationID bzw. zur ArbeitsstellenID aufgebaut sein. Bei SituationIDs, die die Hin- und Gegenrichtung betreffen, wird die Nutzung des Suffix „-gegen“ bei gleichbleibender ID empfohlen.

3. Art der Maßnahme:

- a. Es sind die Maßnahmenarten gemäß Profilbeschreibung zu verwenden. „Sonstiges“ als Art der Maßnahme ist dabei zu vermeiden.

4. Freitext-Kommentare:

- i. Die Verwendung von *commentType2* wird dringend empfohlen, da dadurch die Zielgruppe der Kommentare klar verdeutlicht wird. Es sind keine Informationen in Kommentare zu hinterlegen, welche durch andere Attribute dargestellt werden (Ausnahme: Art der Maßnahme). Demzufolge sollten möglichst NUR diejenigen Freitext-Kommentare verwendet werden, für die ein Wert für *commentType2* vorgesehen ist. Dies sind:
 1. roadworksName
 2. roadworksType
 3. additionalRestriction
 4. heavyDutyTransportRestriction
 5. trafficInformation
 6. routeRecommendation:
- ii. Eine textuelle Beschreibung der Arbeitsstellenlage sollte vermieden werden, da nur wenige Datennehmer dies nutzen könnten (z.B. Radio). Die Lagebeschreibung sollte sich vollständig aus den Attributen der Lage (ALERT-C, ASB, LineStrings) ergeben.

5. Georeferenzierung in der overallSituation:

- a. **Empfehlung:** Die Georeferenzierung in der overallSituation sollte möglichst auf nur eine Angabe reduziert werden, und zwar auf das Feld „locationForDisplay“ mit Lat-/Lon-Angaben zur Bestimmung der Position eines gemeinsamen Baustellen-Symbols auf einer Karte. Als Wert sollte die „geographische Mitte“ der Arbeitsstelle (entlang der Geometrie der Arbeitsstelle) verwendet werden.
 - i. Grund: Die Verknüpfung der Metainformationen (Art der Arbeit und vor allem der Zeitraum) mit der Verortung der einzelnen Phasen ist in der overallSituation nicht mehr möglich.
 - ii. Erläuterung: Das Problem ist, dass die Verortung aller Phasen in der overallSituation nur einem einzigen Gesamtzeitraum zugeordnet werden muss. Dies bedeutet, dass wenn eine Verortung einer Phase nur für einen Teilzeitraum gilt, dass diese dann in der overallSituation trotzdem dem gesamten Zeitraum der Maßnahme zugeordnet ist.

6. Zeitraum (Protokoll Kap. 5):

- a. **Empfehlung**, bei Identität von overallStartTime bzw. overallEndTime mit startOfPeriod bzw. endOfPeriod (ohne zusätzliche Parameter für Ein-/Ausschlüsse), die Period-Zeiten nicht leer zu lassen, sondern sie dann ganz wegzulassen
- b. **Empfehlung**, die Uhrzeit wegzulassen, wenn der Zeitraum von 0 bis 24 Uhr reicht

7. Verkehrsführung:

Hinweis: „laneStatusCoded“ darf auch vom Regelplan abweichen und einen nicht RSA-konformen Regelplan darstellen.

8. Fahrbahnbreite:

- a. Die Restfahrbahnbreite ist wichtig für Speditionen. Sie kann sowohl global („residualRoadWidth“) als auch pro Fahrstreifen („LaneEnum“/„LaneRestriction“) gesetzt werden. Siehe dazu Abb. 26 im DATEX-Profil)