PROTOKOLL

über die Sitzung der Kommission IT-Systeme (KIT)

vom 3. Juni 2015, 09.15 – 16.00 Uhr
Verband öffentlicher Verkehr, Bern

Mitglieder mit Stimmrecht	Andreas Kronawitter, BLS, Präsident Reto Trachsel, PAG, Vizepräsident Bruno Baumgartner, SOB David Gervasi, ZVV Grégoire Ramuz, TPF Martin Ittig, MGB Martin Zahn, VBZ Mathias Delorme, TL Rolf Knecht, SBB Urs Püntener, RhB Cyrill Weber, ZVB
Mitglieder ohne Stimmrecht	Roland Wittwer, BAV (abwesend ab 12.30 Uhr) Susanne Grün, ch-direct Gianni Di Paola, ch-direct, Gremienbetreuer KIT
Gäste	Andreas Fuhrer, PL ZPS, Traktandum 8.2 und 8.3 Thomas Müller, PL E-Ticket, Traktandum 9
Entschuldigt	
Nächste Sitzung	Mittwoch, 19. August 2015, 09.15 – 16.00 Uhr, Raum Spiez, Sitzungsort wird noch bekannt gegeben

Inhaltsverzeichnis

1 Begrüssung und Genehmigung Protokoll vom 13. März 2015 1
1.1 Begrüssung und Entschuldigungen 1
1.2 Bemerkungen zur Traktandenliste 1
1.3 Genehmigung des Protokolls vom 13. März 2015 1
2 Information aus StAD und anderen Kommissionen 1
3 Antrag Arbeitsauftrag Technische Vorschrift KIT 1
4 BAV Managementboard Systemführerschaft 2
5 Antrag IT-Roadmap 2024 4
6 Information öV-Projekte 5
6.1 öV-Karte 1.0 5
6.2 Programmorganisation öV-Projekte 5
6.3 ZPS 6
7 Technischer Ausschuss Vertrieb und Kontrolle (TVK) 7
7.1 Abschlussbericht Verkehrsnetztool öV-Plattform 7
7.2 Diskussion Arbeitsauftrag KIT/KVP: Virtualisierung SwissPass 8
8 Anforderungen eTicketing 9
9 Status E-Ticketing Nationaler Standard 9
10 Varia 10

1 Begrüssung und Genehmigung Protokoll vom 13. März 2015

1.1 Begrüssung und Entschuldigungen

Andreas Kronawitter begrüsst die Teilnehmenden zur 3. Sitzung der Kommission IT-Systeme.

1.2 Bemerkungen zur Traktandenliste

Die Traktandenliste wurde aufgrund von Terminkonflikten angepasst. Das Traktandum ZPS wird zeitlich vorverschoben.

1.3 Genehmigung des Protokolls vom 13. März 2015

Zum Protokoll gehen keine Bemerkungen ein.

Freigabe

Das Protokoll der KIT-Sitzung vom 13. März 2015 wird genehmigt und verdankt.

2 Information aus StAD und anderen Kommissionen

Beschrieb

Susanne Grün informiert gemäss Beilage über die behandelten Themen aus den letzten Sitzungen der DV-Kommissionen und der öV-Verbünde.

Diskussion

Die KIT wünscht, dass die StAD-Protokolle als Ergänzung zu den Informationen aus den DV- und Verbundkommissionen mitverschickt werden.

Kenntnisnahme

Die Kommission IT-Systeme nimmt die Informationen aus den DV-Kommissionen und der öV-Verbünde zur Kenntnis.

Beilagen

02-01 Information aus den DV-Kommissionen
02-02 Information aus den Verbünden

3 Antrag Arbeitsauftrag Technische Vorschrift KIT

Beschrieb

Der Arbeitsauftrag für die Erarbeitung der Technischen Vorschrift KIT wurde gemäss der KIT-Sitzung vom 13. März 2015 mit dem Kapitel Mittelbedarf und Aufwand ergänzt. Pro Workshop werden je ein Tag für die Vor- und Nachbearbeitung geschätzt sowie einen halben Tag für die Workshops selbst. Es wird mit drei Workshops und einem Stundensatz von 175 CHF gerechnet. Für die Mitarbeit in der Arbeitsgruppe entsteht somit einen Aufwand von 60 Stunden. Die Gesamtkosten **pro Person** belaufen sich auf 10‘500 CHF (60 Stunden x 175 CHF). Die Arbeitsgruppe besteht aus 5 Personen:

- SBB, Daniel Berger
- Weisskopf Engineering, Walter Meier
- BLS, Matthias Leffler
- ch-direct, Susanne Grün (Vorsitzende)
- ch-direct, Gianni Di Paola (Projektoffice)

Diskussion
Die Arbeit in den Arbeitsgruppen wird normalerweise nicht vergütet. Da es sich um ein Projekt handelt, wünscht die KIT, dass die Aufwände übers genehmigte KIT-Budget analog dem Projekt IT-Roadmap 2024 verrechnet werden. ch-direct wird beauftragt im Kapitel „Mittelbedarf und Aufwand“ den monetären Aufwand auszuweisen. Es wird mit einem Stundensatz von 175 CHF gerechnet. Pro Person entsteht einen Aufwand von 60 Stunden (drei Workshops + je einen Tag Vor- und Nachbearbeitung pro Workshop).

Andreas Kronawitter wünscht zudem, dass beim Prozess auch das Änderungsmanagement ergänzt wird. Es geht nicht nur um die Pflege der bestehenden Standards sondern auch um die Pflege und Weiterentwicklung der künftigen Standards.

Urs Püntener merkt an, dass die KIT mittlerweile drei Arbeitsgruppen am Laufen hat und fragt nach, ob es allenfalls sinnvoll wäre, wenn pro Arbeitsgruppe mindestens 1 Kommissionsmitglied teilnehmen würde im Sinne einer Schnittstelle zwischen der KIT und der Arbeitsgruppen.

Die KIT ist der Meinung, dass wir gut in den Arbeitsgruppen abgedeckt sind. Im Projekt IT-Roadmap sind Reto Trachsel und Mathias Delorme vertreten. In der neuen Arbeitsgruppe Technischen Vorschrift KIT wird Susanne Grün (Vorsitzende der Arbeitsgruppe) und Gianni Di Paola (PO) dabei sein. Bei der Arbeitsgruppe KIDS ist noch niemand vertreten. Ob auch in dieser Arbeitsgruppe ein KIT-Vertreter dabei sein sollte ist noch offen. Die Thematik wird auf den Themenspeicher genommen.

Reto Trachsel hat Mühe mit den Anpassungen zum Mittelbedarf. Erst soll der korrekte Wortlaut im Antrag stehen und erst dann soll die Freigabe gemacht werden. Die KIT ist mit der Formulierung des Mittelbedarfs im Protokoll einverstanden. Der Mittelbedarf in der Höhe von 52‘500 CHF wird freigegeben.

Entscheid

Die Kommission IT-Systeme (KIT)
1. gründet eine Arbeitsgruppe für die Erarbeitung der Technischen Vorschrift KIT
2. gibt den Arbeitsauftrag Technische Vorschrift KIT zur Bearbeitung durch die Arbeitsgruppe „Technische Vorschrift KIT“ frei gemäss dem formulierten Arbeitsauftrag und mit der Ergänzung des Mittelbedarfs von 52‘500 CHF, welches über das KIT-Budget verrechnet wird.

Beilagen
03 Arbeitsauftrag Technische Vorschrift KIT

4 BAV Managementboard Systemführerschaft

Beschrieb
Markus Giger informiert über das Managementboard Systemführerschaft Kundeninformation. Er erläutert zuerst die gesetzlichen Rahmenbedingungen, in denen sich der öffentliche Verkehr bewegt. Einer dieser Grundpflichten ist die Erstellung und Publizierung eines Fahrplans. In den Verordnungsbestimmungen gehört auch dazu, dass Abweichungen zum Fahrplan zeitgerecht publiziert werden und mit anderen TU auszutauschen sind.

Im Rahmen der Leistungsvereinbarungen zwischen dem BAV und der SBB Infrastruktur wird auch eine Systemführerschaft definiert. Dabei wurde aufgrund von Um-Systemen und internen Verknüpfungen entschieden, sämtliche Arbeiten, die im Zusammenhang mit Fahrplänen und Kundeninformation stehen, in einer Systemführerschaft festzuhalten. Die Systemführerschaft soll als Dienstleistung für das ganze öV-System verstanden werden, weshalb mehrere Unternehmen involviert werden sollen und ein Management Board benötigt wird, das als Steuerungsgremium für

die wesentlichen Inhalte der Systemführerschaft fungieren soll. Die Idee des BAV besteht darin, dass das Management Board aus 9 stimmberechtigten Mitgliedern bestehen soll: 3 davon werden durch den Systemführer bestimmt, 3 durch das BAV und 3 durch die Unternehmen (VöV). Das BAV wird präsent sein, aber nicht als stimmberechtigtes Mitglied agieren.

Markus Giger erläutert in der Folge ein Modell, auf dem er die Systemlandschaft bestehend aus CUS und den regionalen Datendrehscheiben (DDS) darstellt. Die Idee ist grundsätzlich die, dass regionale Transportunternehmen über die regionalen DDS angeschlossen werden. Bezüglich der Datenerhebung und Austausch gibt es noch keine Vollständigkeit betreffend VDV453/454. Das Ziel des BAV besteht aber darin, irgendwann die ganze Schweiz damit abzudecken.

Die Anforderung an CUS ist eine Open Data Plattform, von der jeder über definierte Schnittstellen die Daten beziehen kann. Mittels dieser Open Data Plattform kann die Informationslast ausgelagert werden. Das soll die Basis bieten, dank der jedes TU betreffend die verfügbaren Daten die gleichen Chancen hat. Auch das QMS RPV des BAV wird als Datenbezüger agieren, wobei das BAV auch die Qualität der eingelieferten Daten beobachten wird.

Die KKV hat JB, ZVV und TL gewählt. Das BAV wird voraussichtlich BLS, PAG und RhB nominieren.

Die KIT erhält die Möglichkeit bis zum 1. Juli 2015 ein Feedback zu den verschiedenen Dokumenten zu geben. Das Feedback wird an Markus Giger direkt versendet.

Diskussion
ch-direct verschickt als Ergänzung zum Protokoll alle Dokumente des Managementboards Systemführerschaft zu Händen der KIT-Mitglieder. Die KIT erhält die Möglichkeit ihre Inputs bis spätestens 1. Juli 2015 direkt an Markus Giger, BAV, markus.giger@bav.admin.ch, zuzustellen (mit CC gesamten KIT-Verteiler).

Cyrill Weber erachtet das Managementboard als sehr sinnvoll. Wie sieht es aber aus im Transportunternehmen, welche keine Abgeltungen vom Bund erhalten wie z.B. Bergbahnen oder Schifffahrtgesellschaften? Müssen solche Unternehmen die Kosten für Ausrüstung der neuen Systeme selbst tragen? Es wäre wertvoll, wenn auch kleinere Transportunternehmen im Managementboard teilnehmen würden. Markus Giger antwortet darauf, dass Lösungswege definiert werden, welche umsetzbar und bezahlbar sind. Am Managementboard werden 9 Personen teilnehmen. Die gesamte Schweiz abzubilden gelingt uns mit dieser Gruppe nicht. Mit der BLS haben wir ein Transportunternehmen am Tisch, welche u.a. auch in der Schifffahrt tätig ist. Mit den Jungfraubahnen haben wir eine Unternehmung in der Seilbahnbranche.

Kenntnisnahme / Auftrag

Die Kommission IT-Systeme (KIT) nimmt die Informationen zum Managementboard Systemführerschaft zur Kenntnis. Die KIT erhält die Möglichkeit bis **spätestens 1. Juli 2015** ihre Inputs zu den Dokumenten des Managementboards Systemführerschaft direkt an Markus Giger, BAV, zuzustellen.

Beilagen
-

5 Antrag IT-Roadmap 2024

Beschrieb
Martin Perrez informiert über den aktuellen Stand des Projektes IT-Roadmap 2024. Die Erarbeitung des Ziel-Bildes 2024 (IT-Roadmap) ist sehr komplex (z.B. Einbezug vieler Gremien, Iterationen) und kann im Rahmen der aktuellen Governance innerhalb des Projekts vermutlich nur generisch erfolgen. Im Rahmen des Projekts werden der Prozess kurz durchgespielt und die Ergebnisse im Entwurf dargestellt. Konsequenz: Nach Projektabschluss erfolgt ein voller Durchlauf im Hinblick auf das Bestellverfahren für 2018/2019. Für den aktuellen Zustand werden im ADV die Geschäftsfähigkeiten, die daraus abgeleiteten Applikationen und Technik sowie die aktuellen Projekte abgebildet (IST). Treiber wirken auf die heutige Landschaft. Die Stakeholder bestimmen den Bedarf. Auf Basis IST und des Bedarfs werden die Roadmap erarbeitet sowie die aktuellen und geplanten Projekte / Programme abgebildet. Das ADV-Zielbild SOLL zeigt den angestrebten Zustand.

In Bezug auf den Prozess hält sich die IT-Roadmap auf die Fahrplanperiode bzw. auf den RPV-Offertprozess. Die TU benötigen Information insbes. hinsichtlich den finanziellen Auswirkungen für die Offerten. Überarbeitung Roadmap im zweijährigen Rhythmus. Die überarbeitete Roadmap wird rund 4 Monate vor dem Eingabetermin der Offerte bereitgestellt (Dez.).

Die Erarbeitung einer IT-Roadmap im öV basiert auf einer umfassenden Bedarfsanalyse (u.a. Einbezug Kommissionen, Iterationen). Involviert viele Beteiligte (u.a. StAD, Kommissionen, TU, Mandatsträger DV / IT-Lieferanten).Verlangt eine neue, neutrale Rolle eines «öV IT-Architekturplaners. Ist in einem längeren, anspruchsvollen und zeitaufwändigen Prozess zu erarbeiten. Erfolgt im Hinblick auf die nächste RPV-Offerte. Fazit: das Projekt kann keine IT-Roadmap, sondern primär die Grundlagen erarbeiten.

Diskussion
Martin Perrez ergänzt, dass die IT-Roadmap nicht nur an einem Aktualisierungszyklus von 2 Jahren gekoppelt ist, sondern auch längere Betrachtungszeiten abbildet(z.B. 6 oder 10 Jahre). Die KIT begrüsst die Erarbeitung des Zielbildes 2024 in einem Testdurchlauf resp. einem verkürzen Prozesses.

Urs Püntener merkt an, dass die anderen Kommissionen der Meinung sind, dass die IT ihr Vorgaben macht. Martin Perrez antwortet darauf, dass der Prozess anders vorgesehen ist. Die Kommissionen sind selbst Stakeholder und können ihre Bedürfnisse anmelden. Die Kommissionen werden nicht nur abgeholt, sondern sie können auf Bedürfnisse definieren.

Bezüglich der neuen Rolle des öV IT-Architekturplaners bestehen noch einige Unklarheiten. Martin Perrez erklärt, dass die Projektgruppe davon ausgeht, dass es künftig eine neue Rolle brauchen wird, die das Ganze koordiniert und begleitet. Wer diese Rolle wahrnehmen wird, ist noch offen. Der Bedarf wurde erkannt. Die Rolle muss in einem weiteren Schritt präzisiert werden. Aufwand und Nutzen müssen im Verhältnis stehen.

Die KIT bedankt sich bei der Projektgruppe für die geleistete Arbeit.

Entscheid
Die Kommission IT-Systeme (KIT)
1. nimmt den aktuellen Stand der Arbeit zur Kenntnis (insb. die neue Rolle des öV-IT-Architekturplaner und Ausrichtung des Prozesses auf Rhythmus RPV-Offertprozess).
2. stimmt der Präzisierung des Auftrages gemäss Folien 10 und 11 zu.

Beilagen
05 Antrag IT-Roadmap 2024

6 Information öV-Projekte

6.1 öV-Karte 1.0

Beschrieb
Andreas Kronawitter stellt den Projektstatus öV-Karte 1.0 gemäss Präsentation vor.

Diskussion
Andreas Kronawitter merkt an, dass das Projekt für Tests auf der produktiven Umgebung keinerlei Kartensets zur Verfügung stellt. Die Kontrollsoftware ist momentan noch nicht funktionsfähig. Im Moment können die Transportunternehmen keine Tests durchführen. Keine befriedigende Lösung.

Es fehlt das Verständnis, wieso die Transportunternehmen keine Karten durch das Projekt erhalten. Zum anderen läuft die Software nicht stabil.

Andreas Kronawitter wird sich diesbezüglich direkt Bernd Nagel kontaktieren. Die Antwort wird durch ch-direct den KIT-Mitgliedern weitergeleitet.

Nachgang zum Protokoll die Information an die KIT:
Gemäss telefonischer Auskunft von Bernd Nagel gibt es einige wenige SwissPass-Karten in der Produktionsumgebung. Als Kontaktperson ist Oliver Kraus genannt worden. Für (Abnahme)Tests können Termine vereinbart werden.

Kenntnisnahme
Die Kommission IT-Systeme (KIT) nimmt die Informationen zum Stand des Projekts öV-Karte 1.0 zur Kenntnis.

Beilagen
06-01 öV-Karte 1.0 Statusbericht

6.2 Programmorganisation öV-Projekte

Beschrieb
Die neue Programmorganisation öV-Projekte wurde im StAD vom 17. April 2015 freigegeben. Die Dimensionierung und die strategische Planung des Programms liegt beim StAD. Die Projekte haben eine Steuerungsinstanz (Lenkungsausschuss öV-Projekte). Die Kommissionen bringen ihre Expertise ein. Die Kommissionsarbeit wird künftig nicht mehr mit der Projektsteuerung vermengt. Das Programm und die Abhängigkeiten zwischen den Projekten werden aktiv durch den Programmleiter, Andreas Fuhrer, wahrgenommen und gemanaged. Der neue Lenkungsausschuss öV-Projekte hat die Kompetenz, Entscheide innerhalb der Projektaufträge zu treffen. Projektentscheide werden im LA-öV getroffen, während ordentliche DV-/Verbundentscheide («Betrieb») in den Kommissionen behandelt werden. Die Kommissionen wer-den somit von den Projektthemen entlastet. Kurze Informationswege sind aber gewährleistet, da die Kommissionspräsidenten im LA Einsitz haben. Ein Ziel der Organisation ist es, die Kommissions- von der Projektarbeit zu entflechten. Kernaufgabe des Lenkungsausschuss ist die Projektsteuerung; d.h. die Kommissionen haben keine projektsteuernde Rolle. Da die Kommissionen im LA vertreten sind, sind kurze Informationswege sichergestellt. Oft fallen aber im Rahmen der Projekte Entscheide mit bindendem Charakter für alle TU an – wie Bestimmungen zu Tarifen, Provisionen, Kostenverteilungen und andere Anpassungen der Vorschriften. Diese klassischen „Kommissionsgeschäfte“ werden durch ordentlichen DV- und Verbundgremien getroffen.

Diskussion
Die KIT muss einen Weg finden, Stellungnahmen innerhalb der Zeit von 5 Arbeitstagen zwischern Versand und LA zu erstellen, wenn der Kommissionspräsident dazu Meinungen/Inputs einholen muss.

Kenntnisnahme

Die Kommission IT-Systeme (KIT) nimmt die Information der neuen Programmorganisation zur Kenntnis.

Beilage
06-02 Programmleitung öV
06-03 Organisation öV-Programme

6.3 ZPS

Beschrieb
Andreas Fuhrer informiert über den aktuellen Stand des Projektes ZPS anhand der Präsentation. Mitte 2015 startet die schrittweise „Ausreifung“ der öV-Plattform mit dem produktiven Pilot im ZVV-Gebiet. Vom 19. August bis 30. September werden 104 Automaten an 23 Standorten im ZVV-Gebiet auf die Menge und Last getestet. Ab dem 3. November startet der SBB-interne Feldtest „CASA“. Da werden Mitarbeiter des SBB-Schaltpersonals zur Funktionalität geprüft. Im gleichen Zeitraum wird wer Webshop für eine bestimmte Personengruppe („Closed User Group“) auf Usability getestet.

In Bezug auf das Preissystem startet im Dezember 2015 der Marktpilot „ClipAbo“ bei unireso und mobilis.

Diskussion
Cyrill Weber erkundigt sich nach dem Datum ab wann NOVA live gehen wird. Andreas Fuhrer Antwort darauf, dass der kommerzielle vertrieb Ende 2016 starten soll. aktuell sind nur zwei Transportunternehmen die den Bedarf für den web Shop angemeldet haben. die anderen Transportunternehmen hängen noch am dax. wer den SwissPass verkaufen will, der kann dies nur über NOVA tun. Andreas Kronawitter merkt an, dass die ganze Migrationsthematik noch offen und ungenau sei. es braucht seitens Projekt eine verbindliche Planung. Das Projekt soll in der nächsten Kommissionssitzung vom 19. August 2015 den Einführungsplan präsentieren.

Andreas Fuhrer merkt an, das das Projekt ZPS zur fachlichen Unterstützung per sofort öV-Spezialistinnen und Spezialisten sucht. Die Ausschreibung ist auf der Webseite des VöV publiziert. Link.

Kenntnisnahme

Die Kommission IT-Systeme (KIT) nimmt die Informationen zum Projekt ZPS zur Kenntnis. An der nächsten KIT-Sitzung vom 19. August 2015 soll das Projekt ZPS den Einführungsplan präsentieren.

Beilagen
06-04 Präsentation Programmorganisation öV-Projekte

7 Technischer Ausschuss Vertrieb und Kontrolle (TVK)

7.1 Abschlussbericht Verkehrsnetztool öV-Plattform

Beschrieb
Mathias Delorme informiert über den Abschlussbericht der Kerngruppe 5 „Verkehrsnetztool öV-Plattform“. Das Ziel der Arbeitsgruppe war sicherzustellen, dass die NOVA-Verbindungsberechnung den Anforderungen der Kunden und der TU entspricht (Nahverkehr und Regionalverkehr; Verbünde und DV).

Wichtige Erkenntnisse:
NOVA erlaubt verschiedene Anfragen:

- Weganfrage (Tag X, von A nach B): die Logik kann in 4 Stufen aufgeteilt werden.
    - HAFAS Anfrage: Zeitschnellste Verbindungen von A nach B, Tag X, von 00:00 bis 23:59
    - Aggregation: Verdichtung der Verbindungen auf Basis von Haltestellensequenzen. (Abfahrtszeiten werden nicht mehr weiter verwendet)
    - Tarifierung: Tarifarische Filter. Nur verkaufbare Verbindungen werden angeboten
    - Angebotsbestimmung: Alle Produkte, welche für die Anfrage passen (Anfrageart + Sortiment)
- Verbindungsanfrage benutzen zu können, wird ein TU-eigenes Fahrplansystem benötigt.
- Zonenanfrage (Verbund A, Zonen N und M)

Die Sortierung der Verbindungen auf den Vertriebssystemen liegt in der Verantwortung der TU. NOVA wird für jede zurückgegebene Verbindung viele Informationen liefern (Anzahl Zonen, Preis, Dauer…). Jedes Vertriebssystem kann diese Informationen benutzen, um die Angebote zu sortieren oder filtern. Die Quelldaten für die Verbindungsberechnung kommen aus Info+. Die TU haben wenige Informationen über die gepflegten INFO+ Daten (z.B. kein Tool, um die hinterlegten Fusswege zu prüfen).

Die Tests haben sich auf die Weganfrage konzentriert. Die Weganfrage gibt keine Zeitangabe zurück, i.e. um fahrplanbasierte Verbindungssuchen zu machen, braucht jede TU ein eigenes Fahrplansystem mit Wegsuche-Funktion. Die Ergebnisse der Verbindungsanfragen sind grundsätzlich befriedigend. In einigen Fällen werden aber die billigsten und bequemsten Verbindungen nicht automatisch zurückgegeben (zusätzliche VIA-Eingaben sind notwendig). Es können maximal 3 VIAs in der Anfrage mitgegeben werden. Das System erlaubt aber, dass bei einer Abfrage „A -> C, via B“ zurück zu A gefahren wird (A -> B -> A -> C).
Für Bus-Chauffeurgeräte gibt es im Moment keine befriedigende Lösung, welche nur die Verbindungen zurückgibt, welche für die aktuelle Route des Busses relevant sind. Nicht verkaufbare Verbindungen werden auch zurückgegeben. Die erforderlichen Zuschläge (z.B. Nachtzuschlag), werden oft nicht mit den Angeboten zurückgegeben.

Diskussion
Mathias Delorme erklärt, dass alle Anforderungen in der Excel-Liste vorhanden sind. Das Projekt ZPS ist über die kritischen Punkte informiert. Die Frage ist nun, ob die Anpassung der kritischen Punkte durch ein CR zu erfolgen ist oder nicht. Seitens Projekts wurde noch keine Antwort geliefert. Einige Punkte wurden bereits analysiert. Der Bericht ist nicht verbindlich. Stellungnahme seitens Projekt ZPS noch ausstehend. Wird im nächsten LA öV-Projekte durch Andreas Kronawitter eingebracht.

Kenntnisnahme

Die Kommission IT-Systeme (KIT) nimmt die Informationen zum Abschlussbericht Verkehrsnetztool öV-Plattform zur Kenntnis. Andreas Kronawitter wird die Thematik in den nächsten LA öV-Projekte einbringen.

Beilagen
07-01 TVK Kerngruppe 5 Verkehrsnetztool öV-Plattform Abschlussbericht
07-02 TVK Kerngruppe 5 Verkehrsnetztool öV-Plattform Testfälle Ergebnis

7.2 Diskussion Arbeitsauftrag KIT/KVP: Virtualisierung SwissPass

Beschrieb
Mit der zunehmenden Digitalisierung der Gesellschaft wird ein immer grösser werdender Anteil der Reisenden die Tickets in digitaler Form auf ihren Smartphones oder anderen Smart Devices gespeichert haben. Es ist deshalb aus mehreren Gründen sinnvoll zu untersuchen, ob die als Ticketträger verwendeten Geräte auch als Speichermedium für den SwissPass in Frage kommen. Neben der reinen Abklärung der technischen Machbarkeit der Virtualisierung des SwissPass auf Smart Devices sollen auch die ökonomischen Aspekte und Themen wie Prozessoptimierung/-vereinfachung für das Zugpersonal sowie die Kundenfreundlichkeit der angedachten Lösungen behandelt werden.

Die KVP und die KIT sollen dementsprechend die TVK beauftragen mit:
1. der Abklärung der technischen Möglichkeit und dessen Auswirkungen einer Virtualisierung des SwissPass
2. der Ausarbeitung eines Berichtes zu Händen der beauftragenden Kommissionen (KVP / KIT) mit den Resultaten

Diskussion
Der Antrag wurde seitens KIT-Präsidiums in die KIT zur Diskussion gestellt. Die Idee, den SwissPass zu virtualisieren und auf einen Träger zu bringen, wird gemäss Andreas Kronawitter, künftig zu einem wichtigen Thema werden.

Gemäss Rolf Knecht hat die SBB bereits erste Gedanken zu diesem Thema gemacht. Rolf Knecht schlägt desshalb vor, dass an der nächsten KIT-Sitzung im August die ersten Ergebnisse aus Sicht SBB-TU präsentiert und aufgezeigt werden.

Die Mitglieder der KIT sind aufgefordert, ihre unternehmensinternen Überlegungen einzubringen, um an Ende ableiten zu können, was für den DV technologisch sinnvoll wäre. Danach wird in der KIT entschieden, ob dieses Thema dann durch die TVK behandelt und vertieft werden soll. Es ist zu begrüssen, dass sich die SBB hier bereit erklärt hat ihre technischen Ideen mit den Branchenvertretern der KIT zu diskutieren.

Kenntnisnahme
Die Kommission IT-Systeme nimmt die Informationen zur Kenntnis. Die SBB wird für die nächste KIT-Sitzung vom August eine Auslegeordnung ihrer Überlegungen präsentieren. Die Mitglieder der KIT sind aufgefordert, ihre unternehmensinternen Überlegungen einzubringen, um an Ende ableiten zu können, was für den DV technologisch sinnvoll wäre. Danach wird in der KIT entschieden, ob dieses Thema dann durch die TVK behandelt und vertieft werden soll. Es ist zu begrüssen, dass sich die SBB hier bereit erklärt hat ihre technischen Ideen mit den Branchenvertretern der KIT zu teilen und zu diskutieren, um auch die Branchensicht aufnehmen zu können.

Beilagen
07-03 Arbeitsauftrag Virtualisierung SwissPass

8 Anforderungen eTicketing

Beschrieb
Andreas Kronawitter hat vorgängig zur KIT-Sitzung eine Sammlung möglicher Anforderungen an eTicketing erstellt.

Diskussion
Rolf Knecht merkt an, dass es sich um rein funktionale Anforderungen handelt. Die KIT sollte keine solchen Anforderungen stellen. Martin Zahn fügt hinzu, dass die Anforderungen welche in der Präsentation sind, alle durch den Bericht von Markus Blumenthal „Kontrollservice E-Ticketing“ abgedeckt sind. Fazit: Es gibt momentan keinen Handlungsbedarf.

Entscheid
Die Kommission IT-Systeme nimmt die Informationen zur Kenntnis.

Beilagen
08 Anforderungen eTicketing

9 Status E-Ticketing Nationaler Standard

Beschrieb
Am 20.11.2013 hat der StAD das Programm ZPS beauftragt, das sechste Modul „Tickets/Kontrolle“ der öV-Plattform konzeptionell auszuarbeiten. Das Modul war bis dahin nur als Option im Zielbild der öV-Plattform erwähnt. Am 04.07.2014 hat der StAD die resultierenden „Eckpunkte öV-Standard E-Ticketing/ Kontrolle“ genehmigt. Das Konzept setzt auf die für den SwissPass entwickelten, ab 2015 schweizweit eingeführten Kontrollsysteme. Der zentrale Kontrollservice soll in die öV-Plattform integriert und mit einem Signaturservice („Verschlüsselung“) für E-Tickets erweitert werden, den alle TU nutzen können. Die SwissPass-Kontrollapplikation soll für die Kontrolle dieser E-Tickets erweitert werden. Um bereits vor Einführung des SwissPass E-Ticketing-Lösungen zu ermöglichen, hat die KVP am 29.08.2013 PAG/tpf mit einer Übergangslösung mandatiert. Im Vordergrund standen Mobile-Apps, mit denen Verbundtickets einfach gekauft werden können. Die Übergangslösung basiert auf dem gleichen Grundkonzept wie der nationale Standard, d.h. digital signierte Kontrollelemente ersetzen das Sicherheitspapier. Die Übergangslösung wird aber noch unabhängig von der öV-Plattform betrieben. In der vorliegenden Phase 1 werden diese Lösungen auf den definitiven nationalen Standard migriert. Die Migrationsprojekte seitens Vertriebssysteme liegen in der Verantwortung der TUs und werden auch durch diese finanziert. Das Projekt eTicketing führt eine übergreifende Migrationsplanung. Ziel ist es auch, die vor dem Übergangsstandard eingeführten Lösungen (SBB, RhB, ZVV, etc.) auf den nationalen Standard zu migrieren. Ob dies bis Ende 2016 möglich sein wird, wird in der Phase 1 geklärt und eine entsprechende Migrationsplanung ausgearbeitet. Gegebenenfalls ist die Migration in Phase 2 aufzunehmen.

In der ersten Phase ersetzt die öV-Plattform die Übergangslösung. Die öV-Plattform bietet einen Signaturservice. Dieser generiert fälschungssichere Kontrollelemente, welche die Kontrollapplikation des SwissPass validieren kann (Tickets, die über NOVA bezogen werden, bringen diese Signatur bereits mit). Anhand der digitalen Signatur kann die Echtheit auch offline überprüft werden. Dies war eine wichtige Anforderung vor allem für die Kontrolle im Bus. Die Lösung ersetzt die Übergangslösung von PAG/Inmodo, welche dieselbe Grund-Funktionswiese hat. Neue wird aber die Kontrollapplikation SwissPass für die Kontrolle aller E-Tickets eingesetzt. Wer E-Tickets nach dem nationalen Standard vertreibt, kann die Kontrollfähigkeit schweizweit bei allen TU, welche GA und/oder HTA akzeptieren, voraussetzen.

In der zweiten Phase soll der SAV der E-Tickets weiterentwickelt werden, sodass Kunden die Möglichkeit haben, gekaufte DV-Tickets vor Gültigkeitsbeginn zu erstatten, zu übertragen oder das Reisedatum zu ändern.

Diskussion
Andreas Kronawitter ist der Meinung, dass für die visuellen Sicherheitselemente Normierungsbedarf besteht. Die KVP soll sich dazu äussern.

Bruno Baumgartner ist hingegen der Meinung, dass nicht gleich alles Standardisiert werden müsste. Freiraum für innovation soll offen gehalten werden.

Kentnissnahme
Die Kommission IT-Systeme (KIT) nimmt die Informationen zum Stand E-Ticketing zur Kenntnis.

Beilagen
09 Status E-Ticketing Nationaler Standard

10 Varia

Keine.

Für das Protokoll
22. Juni 2015

Gianni Di Paola
ch-direct, Abteilung Preissysteme und Vertrieb, Verband öffentlicher Verkehr