PROTOKOLL

über die Sitzung der Kommission Vertrieb Personenverkehr (KVP)

vom 11. August 2015, 09.15 – 13.45 Uhr
SBB, Wylerpark, Konferenzraum EG 4 (Gotthard), Bern

Mitglieder mit Stimmrecht	Helmut Eichhorn, TPF, Präsident KVP René Zbinden, PAG, Vize-Präsident Alberto Bottini, SBB Daniel Hofer, BLS (Stimmrecht für Reto Meister) Matthias Rohrbach, MGB Beat Nater, VBL Meinrad Schmid, SOB Lorenzo Martinoni, ZVV Michael Kistler, RhB Martin Küchler, ZVB
Mitglieder ohne Stimmrecht	Bruno Lehmann, SBB Partnermanagement Personenverkehr Stefan Räss, SBB, Finanzen Personenverkehr Urs Sieber, Revisionsstelle DV (REV DV) Stephan Brode, TNW, Delegierter KVS Brigitte Gafner, BAV Martin Perrez, ch-direct, Protokoll
Gäste	Beat Burkhalter, DV-Mandatsträger SBB Bernd Nagel, Programmleiter öV-Karte (für Traktandum 3) Andreas Fuhrer, Programmleiter ZPS (für Traktandum 04, 06) Roland Zimmermann, ch-direct (für Traktandum 07) Silvio Ciccone, SBB (für Traktandum 08) Thomas Müller, SBB (für Traktandum 09) Sara Gertsch, SBB (für Traktandum 12) Andreas Kronawitter, Präsident KIT, BLS (für Traktandum 13) Heinz Lenz, SBB (für Traktandum 14) Heinz Tresch (für Traktandum 14, 15, 18) Andreas Krugiolka (für Traktandum 16)
Entschuldigt	Reto Meister, BLT Susanne Grün, ch-direct Thomas Burch, öV-Koordinator SBB Personenverkehr Didier Burgener, ch-direct (für Traktandum 05)
Nächste Sitzung	03. November 2015, Bern

Inhaltsverzeichnis

1 Begrüssung und Genehmigung des Protokolls vom 11./12. Juni 2015 1

2 Photo-Shooting 1

3 Abschluss öV-Karte 1.0, Einführung SwissPass 1

4 Status öV-Programm 2

5 RfC-Prozess SwissPass im Betrieb 2

6 Übersicht Datenpflege öV-Plattform 3

7 Anpassung Provision SAV (Erstattung und Annullierung) 5

8 Abo Digital: Aktuelle Stossrichtungen und Überlegungen der SBB 6

9 öV-Projekt: eTicketing - Umsetzung Nationaler Standard - Statusbericht 8

10 Layout elektronisches Billett: Anpassungen an V570 und Vorgehensvorschlag 8

11 Pause 9

12 Ablösung Railticketing - Klassifizierung AgenturClient 10

13 IT Roadmap 2024 10

14 MMI Guidelines im selbstbedienten Verkauf (Wiedervorlage) 11

15 15.1. Automatische Generierung von Billett-Layouts durch die öV-Plattform/ZPS 13

15.2. Ergänzung der V570 mit aktuellen Mustern 14

16 Projekt-Abschlussbericht „Fachliche Migration InfoPortal öV“ 14

17 Selbstkostenverrechnung KR V512A resp. Festlegung Stundensätze 15

18 Zusammenfassung Ergebnis Interviews von ch-direct zu Innovation im öV-Vertrieb Schweiz mit ausgewählten Transportunternehmen 15

19 Varia 16

20 Themenspeicher 17

Pendenzenliste 18

1 Begrüssung und Genehmigung des Protokolls vom 11./12. Juni 2015

Helmut Eichhorn begrüsst die Teilnehmenden zur Sitzung der KVP. Er verdankt das Protokoll.

Entscheid

Das Protokoll der Sitzung vom 11./12. Juni 2015 wird genehmigt.

Beilagen
01 Protokoll vom 11 / 12 Juni 2015

2 Photo-Shooting

Herr Thomas Hodel macht das aktuelle Foto der KVP.

3 Abschluss öV-Karte 1.0, Einführung SwissPass

Beschrieb

Der SwissPass ging per 01.08.2015 in den normalen Verkauf. Das Projekt „öV-Karte 2.0“ kann entsprechend abgeschlossen werden. Bernd Nagel informiert über den Projektabschluss.

Bernd Nagel: Bisher läuft die SwissPass-Einführung äusserst zufriedenstellend und plangemäss. Die Kunden nehmen den neuen Pass an. Für die Kontrolle sind noch nicht alle TU bereit, aber die Abdeckung steigt laufend. Die Kundenmehrwerte sollen laufend ergänzt werden.
Der formale Projektabschluss erfolgt im LA öV-Projekte vom 12.08.2015 und nicht in dieser KVP.

Diskussion

Beat Nater: Die Lessons Learned sollten bewusst gemacht werden. In der letzten KVP wurde z.B. gerügt, dass Tests mit scharfen Karten nicht möglich waren (fehlende Zustimmung einer Instanz). In Zukunft ist sicherzustellen, dass scharfe Tests möglich sind.

Bernd Nagel: Grosse TU haben eine Testumgebung. Ihm ist bewusst, dass dies nicht alle können.

Lorenzo Martinoni: Ich unterstütze die Erarbeitung der Lessons Learned. Ich bedanke mich.

Helmut Eichhorn: Es war ein sehr aufwändiges und komplexes Projekt. Der SwissPass ist nun erfolgreich eingeführt. Dies war möglich, dank einer Riesenarbeit von Projekt und Bernd Nagel als Projektleiter. Die Branche musste sich in vielen Themen zusammenraufen: wir haben heute einen schweizweiten Kontrollstandard. Ich richte als KVP-Präsident einen persönlichen Dank seitens der KVP an Projekt und Projektleiter.

Alberto Bottini: Ich bedanke mich für die Zusammenarbeit und die Resultate liegen nun vor. Auch SBB hat eine sehr grosse Leistung erbracht.

Matthias Rohrbach: Das Projekt ist gelungen: Wir rüsten knapp 700 MA mit dem SwissPass aus.

Daniel Hofer: Ich spreche meine Gratulation aus. Es funktioniert in der Fläche. Der Aufwand für die Beratung steigt. Damit der öV aus dem Projekt lernt, sollten die Lessons Learned erarbeitet werden (auch als Branche, Spiegelung an PL und von PL an uns).

Entscheid

Die KVP nimmt die Informationen zur Kenntnis.

Der KVP-Präsident wird im LA öV-Projekte einbringen, selbstkritisch die Lessons Learned aus dem Projekt zu ziehen.

Beilagen
03 öV-Karte_KVP_20150811_1.0

4 Status öV-Programm

Beschrieb
Andreas Fuhrer erläutert den aktuellen Stand. Er verweist auf die neu geordnete Projektwelt nach dem 1.Juli (neuer LA öV-Projekte; Berichterstattung und Verbindung über die Kommissionspräsidenten). Einfache Themen werden im Projekt bearbeitet, umfangreiche Fragen im LA öV-Projekte diskutiert.

Diskussion

Andreas Fuhrer: Der LA öV-Projekte wird entscheiden, wer wann auf der öV-Plattform ist. Altsysteme sollen Priorität haben. Weitere Kriterien werden diskutiert, müssten aber noch definiert werden.

Bernd Nagel: Erste Verbünde werden umgesetzt und dabei erfolgt ein Review. Referenzprojekte sind in der Romandie.

Entscheid

Die KVP nimmt die Informationen zur Kenntnis.

Beilagen
04 öV-Programm-v10 Info

5 RfC-Prozess SwissPass im Betrieb

Beschrieb
Für die SwissPass Kontroll-Applikation „KoServ“ steht jährlich ein Budget für Änderungsanforderungen zur Verfügung, welches von der KVP festgelegt wird. Sämtliche TU haben die Möglichkeit, Änderungsvorschläge bei ch-direct einzubringen. Diese Requets for Change werden in der Folge von der Erfahrungsgruppe Kontrolle fachlich auf ihre Notwendigkeit hin geprüft. In dieser Vorlage werden der RfC-Prozess und die Kompetenzen festgelegt, welche die beteiligten Akteure erhalten. Dabei delegiert die KVP die fachliche Verantwortung an die „Erfahrungsgruppe Kontrolle“.

Martin Perrez: Aufgrund der Vernehmlassung in der Erfahrungsgruppe Kontrolle vor einer Woche schlagen wir insbesondere zwei Anpassungen im Prozess vor (Einbezug TVK für technische Aspekte und Erfahrungsgruppe Kontrolle für operative Fragen; Koordination durch ch-direct; vgl. Beilage Folie ‚erste Vorschläge‘). Die KVP kann den nun vorgelegten Prozess freigeben. ch-direct wird die KVP über den definitiven Prozess nach der Konsultation mit den betroffenen Stellen informieren. Der Antrag ist entsprechend angepasst.

Ich präzisiere, dass für Änderungsanforderungen ein Budget von 2,9 Mio. CHF zur Verfügung steht.

Diskussion

Helmut Eichhorn: die Vorlage ist noch nicht beschlussreif und muss geschärft werden. Es ist nicht geklärt, wer die Entscheidungsbefugnis hat und die Abstimmung mit der TVK ist noch nicht erfolgt. Bei dringenden Problemen kann die KVP auf dem Korrespondenzweg entscheiden.

Beat Nater: Die KVP soll entscheiden. Die Erfahrungsgruppe Kontrolle hat keine Kompetenzen.

Bernd Nagel: Ich erachte es als sinnvoll, für dieses Thema die Kompetenzen zu delegieren. Man soll auf kurzem Weg entscheiden.

Heinz Tresch: Wir können uns am DaX-Betriebsprozess anlehnen. Änderungen werden bis zu einer gewissen Grösse im DaX Sounding Board beschlossen.

Helmut Eichhorn: Fachthemen können auch auf operativer Stufe behandelt werden. Aber der Prozess muss sauber und transparent sein. Auch die Option einer Delegation an ch-direct besteht.

Martin Perrez: Wir ziehen den Antrag zurück und nehmen die Anregungen auf. Wir werden in der nächsten KVP Sitzung einen definitiven Vorschlag einbringen.

Entscheid

Der Antragsteller zieht den Antrag zurück.

Beilagen
05 SwissPass Change Management Antrag
05 SwissPass Change Management Antrag Beilage

6 Übersicht Datenpflege öV-Plattform

Beschrieb und Diskussion

Andreas Fuhrer: Die Datenpflege der öV-Plattform ist im Aufbau und es sind noch nicht alle Fragen geklärt resp. es ist noch nicht alles definiert. Anregungen können entgegengenommen werden. Wichtig in der öV-Plattform ist, die Stammdaten (blau markiert in Folie 2) aktuell zu halten. Gemäss heutiger Annahme erfolgen monatliche Datenrelease, die nicht alle zwingend übernommen werden müssen (z.B. anders als heute: zweimal jährlicher Import).
Werden Informationen nicht in Info+ monatlich angepasst, kann man diese manuell einfügen. Der grundlegende Prozess ist auf Folie 4 beschrieben. Die laufenden Änderungen werden über eine Web-Applikation gemäss dem Rollen- und Berechtigungskonzept eingepflegt (Folie 8). Es ist ein 2-Stufen-Verfahren vorgesehen. Der heutige Prozess ist in Kraft bis Ende 2017.

Helmut Eichhorn: Wie ist das Vorgehen: werden Fragen über den LA öV-Projekte eingereicht oder zuerst im Projekt die Vorstudie erstellt und dann folgt der Antrag in den LA. Vielleicht sollen wir zuerst diesen Prozess durchspielen.

René Zbinden: Braucht es für die Änderung einer Haltestelle auch einen Vorlauf von 5 bis 7 Monaten?

Andreas Fuhrer: Dieser Aspekt ist zu diskutieren. Aber im System muss ich alles parallel machen.

Matthias Rohrbach: An ZPS werden sich alle Betriebssysteme anhängen und alle Partner müssen rückmelden. Wie funktioniert künftig das End-to-End Testing (ZPS als Anbietersystem bis zu den Vertriebskanälen über das Vertriebsbackend; Sicht alle Beteiligte und nicht nur ZPS in sich).

Andreas Fuhrer: Wir müssen End-to-End-Tests machen, die noch nicht abschliessend definiert sind. Wichtigste Tests erfolgen vom Automaten bis ins Backend. Wir nehmen diese Frage gerne auf.

Martin Küchler: Kann man mittels Web-Applikation auch Änderungen bei Info+ einpflegen? Wer pflegt diese Daten?

Andreas Fuhrer: Ich weiss es (noch) nicht und kläre dies ab.

Lorenzo Martinoni: Ist eine automatische Generierung oder sogar auch der Abgleich des MMI möglich? Mit dem Einbezug dieser Elemente würden die Prozesse effizienter.

René Zbinden: Wie erfahre ich von einem neuen Datenrelease? Bei Off-Line-Geräten kann dies vermutlich nicht automatisch sein. Eventuell kann man diese Tests vorgängig fahren.

Andreas Fuhrer: Online muss man nichts machen. Offline wird informiert, dass ein Download zur Bearbeitung bereit steht.

Martin Küchler: Eine Beschränkung auf ca. 3 bis 4 Datenstände könnte Sinn machen.

Andreas Fuhrer: Diese Prozesse sind aktuell in Erarbeitung. Eine Herausforderung ist der Einbezug von mehreren Vermittlern und mehreren „Zuständen“.

Stephan Brode: Wenn wir ein zentrales System haben und die Daten verteilen: was muss ich dezentral noch machen?

Andreas Fuhrer: beispielsweise muss ich kanalspezifische Aspekte weiterhin testen. Kleine Details sind zu beachten (z.B. Layoutänderung resp. -aufbereitung). Eine App gibt weniger zu tun. Der Automat resp. das Schalter-Gerät gibt mehr zu testen.

Helmut Eichhorn: Es gibt viele Fragen. Es ist jetzt der richtige Zeitpunkt, um Inputs einzubringen. Das Vorgehen schauen wir noch einmal an. Ich bitte euch, offene Fragen schriftlich an mich und René Zbinden bis am 31.08.2015 zu melden. Ich sammle diese und stimme mich mit Andreas Fuhrer ab. Auch grundsätzliche Fragen sowie Vorschläge können eingebracht werden.

Entscheid

Die KVP nimmt die Informationen zur Kenntnis.
Fragen und Anregungen sind bis am 31.08.2015 an Helmut Eichhorn und René Zbinden zu richten.

Beilagen
06 Datenpflege@KVP-v03s Info

7 Anpassung Provision SAV (Erstattung und Annullierung)

Beschrieb
Roland Zimmermann erläutert den Antrag. Die Vorgaben müssen für die Umsetzung in ZPS verabschiedet werden. Folgende Fälle sind zu betrachten:

- Technische Annullierung: Verkauf geht nicht in Abrechnung, Vorfall nur gewisse Zeit möglich.
- Annullierung: neu wird die gesamte Leistung inkl. Provisionen storniert.
- Erstattung: Kunde bringt etwas zurück.

Wer trägt den Schaden?

- der ursprüngliche Leistungsvermittler
- der Leistungsvermittler der Erstattung (dieser erhält heute einen Selbstbehalt, finanziert aber die ursprünglichen Provisionen)
- der Leistungserbringer, der ursprünglich die Provisionen finanziert hat. Diese Variante ist im Vorschlag umgesetzt.

Diskussion
Stephan Brode: Ich schlage eine Unterscheidung in technische und manuelle Annullierung vor. Der Prozess der Annullierung kann man glätten. Die Einlieferung der Geschäfte kann verspätet erfolgen. (Wir warten 15 Tage mit der Einlieferung). Der Prozess wird einfacher. Die Auswirkung ist dieselbe.

Roland Zimmermann: die technische Annullierung ist ein Nullsummenspiel. Ist der Verkauf in der Abrechnung drin, muss es einen zweiten Datensatz geben. Aus Businesssicht besteht kein Unterschied gegenüber technischer Sicht.

Helmut Eichhorn: Viele Transportunternehmen im Verbund rechnen nur einmal im Monat ab. Der Vorschlag ist ausgerichtet auf Online-Kanäle, bei dem die Verkäufe unmittelbar abgerechnet werden. Für diese ist der Vorschlag gut.

Roland Zimmermann: Aktuell besteht keine Unterscheidung zwischen off- und online. Das Umsatzreporting steht täglich bereit.

Stephan Brode: Wir annullieren die Verkäufe 3 bis 7 Tage nach dem Verkauf. Wenn die Einlieferung verspätet erfolgt, dann können wir uns die technischen Aufwendungen ersparen. Es braucht keine tagesscharfe Abgrenzung.

Roland Zimmermann: Eine tagesscharfe Abrechnung ist nicht Bedingung. Wir stellen 3 Geschäftsfälle bereit. Wann und für welches Produkt diese angewendet werden, ist zu bestimmen.

Urs Sieber: Bei der technischen Annullierung wird kein Billett ausgegeben. Aus Sicht der Revision muss es nachvollziehbar sein, sobald ein Billett erstellt ist.

Martin Küchler: Schränkt es ein, wenn man die Maschinen laufen lässt?

Roland Zimmermann: Höchstens die Datenmenge könnte zurückgehen.

René Zbinden: Ich erachte das Konzept als gut. Falls die Prozesse automatisiert laufen, ist die Menge auch kein Problem.

Helmut Eichhorn: Die Annullierung innerhalb einem Tag ist zu kurz. Neuer Zeitraum von 96h?

Urs Sieber: Das Kriterium muss vor Gültigkeitsdatum sein. Nach dem Gültigkeitsdatum ist nur noch die Erstattung zulässig.

Martin Küchler: eine schnelle Registrierung in der Abrechnung ist auch ein Schutz: Missbrauch bei den Verkäufen kann verhindert werden. Bei uns werden die Tickets nach 2 bis 3 Stunden annulliert.

Lorenzo Martinoni: Es hängt zusammen mit den Vertriebskanälen (Online anders als Schalter, Einzelticket Mobile anders als Papierticket). Eventuell müssten die Prozesse noch präzisiert und differenziert werden.

Brigitte Gafner: Meines Erachtens sollte unterscheiden werden zwischen Rückerstattung und Annullierung. Ich verweise auf die entsprechende Arbeitsgruppe Tariftreffen SBB/VöV/ZVV und BAV (Juristen) zu allgemeinen Tariffragen, insbesondere aber zur Thematik Schwarz und Graufahrer. Es betrifft auch juristische Aspekte, die am besten vorab in dieser Gruppe diskutiert werden sollten, da es immer wieder Beschwerden gibt in dieser Angelegenheit.

Roland Zimmermann: Wir können die drei Fälle verabschieden. Dies ist für das Projekt ZPS notwendig. Wir können dann für einzelne Produkte präzisieren (z.B. Mobile).

Helmut Eichhorn: Der Grundsatz wird begrüsst. Wir stimmen über die Einteilung in diese drei Geschäftsfälle ab und die Details müssen noch präzisiert werden. Die daraus folgenden Anpassungen der Tarife müssen der KVP vorgängig zur Diskussion und Verabschiedung vorgelegt werden.

Entscheid (einstimmig angenommen)

Die KVP genehmigt den Grundsatz resp. die drei Geschäftsfälle. Die Details resp. Geschäftsregeln werden der KVP noch einmal vorgelegt. Dem Antrag wird in diesem Sinne zugestimmt.

Beilagen
07 Provisionen SAV Antrag
07 Provisionen SAV Beilage1
07 Fachkonzept Anforderungen Provisionierung bei SAV V1.1 KVP Beilage2

8 Abo Digital: Aktuelle Stossrichtungen und Überlegungen der SBB

Beschrieb
Beat Burkhalter: Wir geben mit dem folgenden Beitrag einen Einblick in die Stossrichtung bei SBB.

Silvio Ciccone stellt die Überlegungen zur Weiterentwicklung der elektronischen Kanäle vor:
1. Auf dem Mobile soll gleichzeitig in einem Schritt Einzelticket und HTA gezeigt und kontrolliert werden können (Fokus HTA-Kunde). Die Funktion soll mit dem Kontroll-Service bereitgestellt und kann auf freiwilliger Basis durch die Transportunternehmen integriert werden.
2. Die Abos sollen auf das Mobile (Fokus Abo-Kunden inkl. Verbund).

Es soll für Kontrollpersonal und Kunden Mehrwert bringen und damit eine Effizienzsteigerung bei der Kontrolle SwissPass ermöglichen. Der SwissPass wird nicht ersetzt, sondern ergänzt.

Diskussion

Stephan Brode: Kann der QR-Code auf dem Handy gespeichert werden?

Silvio Ciccone: Der Kunde müsste aktiv zustimmen. Und die Transportunternehmen müssten anpassen.

Meinrad Schmid: Bewirkt dies Kosten für die Transportunternehmen?

Silvio Ciccone: Im Rahmen des öV-Projekt ja. Die Kosten der Betriebssysteme fallen zulasten TU (freiwillig). Die Vorarbeiten laufen bei der SBB. Unklar ist, wo die Ideen eingereicht werden. Einzelne Anforderungen sind schon im öV-Projekt angemeldet (Vorhaben 1 HTA im E-Ticket). Beim zweiten Fall nehmen wir Anregungen seitens TU gerne entgegengenommen. Der Zielhorizont ist noch offen.

René Zbinden: SwissPass@Nova kommt 2018 (Kauf SwissPass über Nova). Die Basisfunktionalität steht noch nicht zur Verfügung, aber die Zusatzfunktion ist schon bereit. Hier müssen nun die Prioritäten sauber geplant werden. Zudem haben wir beim SwissPass teilweise keine guten Datenverbindungen. Dieser Aspekt ist noch in Diskussion.

Silvio Ciccone: Falls die Verbindung beim SwissPass nicht möglich ist, muss eine Rückfallebene für den Kunden möglich sein. Es ist eine ergänzende, nicht eine ersetzende Kontrollmethode.

Lorenzo Martinoni: Die Idee ist super. Aber das Thema wird nicht korrekt angegangen. Die SBB arbeiten voraus. Es sieht nach einem zeitlichen Vorsprung der SBB aus, dies in ihren Systemen schneller realisieren zu können. Andere TU können später umsetzen. Das darf nicht sein.

Silvio Ciccone: Dies ist berücksichtigt, indem das Feature über den nationalen Kontrollservice zum gleichen Zeitpunkt zur Verfügung stehen wird. Eventuell wird ein Pilot vorher durchgeführt.

Alberto Bottini: Die SBB macht einen Schritt voraus und wir informieren. Wir haben ein Problem in der Kontrolle sowie ein Kundenbedürfnis und müssen schnell reagieren. Wir sollen die Synergie nutzen.

Lorenzo Martinoni: Die SBB schaffen sich permanent Wettbewerbsvorteile. Die Alternative ist eine gemeinsame Entwicklung. Die Verbunde haben andere Rahmenbedingungen. Die Verbundsabo werden im SwissPass hintenanstehen.

Martin Küchler: Den SwissPass haben wir mit Mühe eingeführt. Jeder kriegt ein Kärtchen und nun schaffen wir es wieder ab. In der Kontrolle können wir nicht durchsetzen, dass der Kunde im Fehler ist, wenn dieser den SwissPass nicht mitgenommen hat.

Silvio Ciccone: Es ist eine ergänzende Kontrollmethode für öV-Leistungen. Für Zusatzleistungen braucht es weiterhin eine Karte. Aktuell ist der Synchronisationsaufwand zu gross. Wir sind am Analysieren; wir möchten dieses Tool schnell realisieren.

Stephan Brode: Ich unterstütze Lorenzo. In der Klausur letztes Jahr wurde (seitens SBB / Mandatsträger DV) keine Strategie vorgestellt. Die Mobile-Strategie muss Teil der SwissPass-Strategie sein. Der Teil Mobile kommt nun verspätet. Früher hätte man es eventuell günstiger realisieren können.

Helmut Eichhorn: Die SBB informiert über ihre Überlegungen. Jedes Transportunternehmen hat dieses Recht. Die SBB muss spüren, wie die Branche dazu steht. Viele Anliegen wurden wegpriorisiert, um den SwissPass zu realisieren. Jetzt müssen wir die Prioritäten neu diskutieren (SwissPass auf öV-Plattform ev. vorziehen).

Entscheid

Die KVP nimmt die Informationen zur Kenntnis.

Beilagen
08 Abo Digital_KVP Info

9 öV-Projekt eTicketing - Umsetzung Nationaler Standard - Statusbericht

Beschrieb und Diskussion
Thomas Müller erläutert die Umsetzung und den Statusbericht.
Die Anforderungen an den SwissPass werden dokumentiert. Die Abstimmung ist erfolgt. Das Konzept ist in Erarbeitung. Ziel ist Ende August ein Review bei den Stakeholdern. Die Software-Entwicklung schreitet voran. Der Durchstich für die Ausgabe des Barcode ist realisiert.

Stephan Brode: Der Status „Pilot“ heisst, dass wir als erste Nutzer angebunden sind und ab einem gewissen Zeitpunkt den neuen Standard einsetzen werden.

Entscheid

Die KVP nimmt die Informationen zur Kenntnis.

Beilagen
09 E-Ticketing-Info-v10

10 Layout elektronisches Billett: Anpassungen an V570 und Vorgehensvorschlag

Beschrieb
Die KVP hat in der Sitzung vom 12.06.2015 beschlossen, die Grundlagen zur Gestaltung von elektronischen Tickets zu präzisieren und die notwendigen Anpassungen der V570 zu erarbeiten.
Die KVP soll das Vorgehen für die Bestimmungen zum Layout des elektronischen Tickets genehmigen: Bis zum Fahrplanwechsel 2015 sind die Bestimmungen zum Layout des elektronischen Tickets geklärt. Der KVS wird der Vorschlag gem. Vorgehen unterbreitet. Die AGr Branding der KMP wird um eine Stellungnahme zum Aspekt Brand gebeten. Ein erster Vorschlag zur Gestaltung von elektronischen Tickets und ein Vorschlag zum Vorgehen werden dargestellt.

Diskussion

René Zbinden: Der Auftrag soll an die KMP und nicht an die Arbeitsgruppe Branding der KMP.

Martin Küchler: Alle Tickets können in Passbook geöffnet werden. Daher soll die Regel auch für Verbunde gelten.

Lorenzo Martinoni: Die Erfahrungsgruppe Kontrolle soll von der KVP den Auftrag erhalten, aus einer Gesamtsicht (inkl. Verbünde) zu beurteilen. Der Vorschlag soll in die Vernehmlassung bei der KVS. Der Prozess soll möglichst viele einbeziehen.

Stephan Brode: Ziel muss ein E-Ticketings-Standard in der V570 sein. Es betrifft alle Tickets; Ziel soll die Verbindlichkeit für Alle im öV sein.

Helmut Eichhorn: Die Abstimmung über die Erfahrungsgruppe genügt eventuell nicht. Wir sollten zu einem Workshop als Input für Weiterbearbeitung einladen durch KVP / KVS. Die wichtigen Aspekte holen wir dabei ab. Als Ergebnis soll der Rahmen für die visuelle Umsetzung Layouts gesetzt sein.

Michael Kistler: Nicht nur Passbook, auch Google Wallet ist zu beachten.

Helmut Eichhorn: Die Erfahrungsgruppe Kontrolle soll einen Vorschlag ausarbeiten aufgrund des vorliegenden Antrags und den Ergebnissen der Sitzung unter Einbezug der Verbünde. Anschliessend erfolgt ein Review (Einbezug KVP und KVS). Wichtig ist die Abklärung, ob es nach dem Review noch einmal in der Erfahrungsgruppe Kontrolle eine Runde für die Abstimmung benötigt (wird vermutlich erforderlich).

Lorenzo Martinoni: Die Verbindlichkeit für die Verbunde schaffen wir rechtlich nicht. Das Branding ist noch zu beachten. Das Thema ist offiziell in der KMP.

Helmut Eichhorn: Der Vertrieb bestimmt das Branding primär aus Kontrollsicht: wo und wie ist ein „Tarifowner"- Branding vorzusehen, respektive wo ist Platz für TU-Brandings.

Daniel Hofer: Ich unterstütze die Stossrichtung: die Entscheidungskompetenz liegt in der KVP.

René Zbinden: Marketing ist aber in der Verantwortung der KMP. Die KMP soll sich dazu äussern, ob das Ticket als Werbemittel eingesetzt wird (Marktpräsentation): Markt-Auftritt der Branche oder der Transportunternehmen.

Helmut Eichhorn: In einer Review-Runde soll definiert werden, wie das Thema angegangen werden soll. Deshalb sollen wir das Thema in die KMP mitgeben.

Stephan Brode: Wir rennen immer der technischen Entwicklung hinterher. Wir müssen uns weniger auf das Formale konzentrieren, sondern eher auf die wesentlichen Elemente, nämlich die Sicherheits- und Kontrollelemente.

Beat Nater: Die KVP legt fest, welche Elemente drauf sind. Es ist eine Chance, die Verbünde abzuholen. Time-to-Market ist wichtiger als eine lange Vernehmlassung. KMP und Verbünde können eigenständig das Design diskutieren. Die zwingenden Kontrollelemente sind wichtig.

Heinz Tresch: Es sind zwei Welten: die alte Welt betrifft das Ticket als pdf; die Zukunft liegt in der elektronischen Kontrolle.

Helmut Eichhorn: Wir führen den Prozess wie besprochen durch.

Entscheid (einstimmig angenommen)

Die KVP genehmigt den Antrag unter Berücksichtigung der eingebrachten Änderungen.
Die Erfahrungsgruppe Kontrolle erarbeitet einen Vorschlag aufgrund des vorliegenden Antrags und den Ergebnissen der Sitzung sowie unter Einbezug der Verbunde. Anschliessend erfolgt ein Review (Einbezug KVP und KVS; Vernehmlassungsprozess).

Beilagen
10 Layout_E-Tickets-Vorgehen_V1.2 Antrag

11 Pause

12 Ablösung Railticketing - Klassifizierung AgenturClient

Beschrieb
Der AgenturClient als Ersatz von railticketing soll per Ende 2016 eingeführt werden. Er basiert auf CASA und ist an das Vertriebsbackend der SBB angeschlossen. Der Parallelbetrieb mit railticketing ist bis Ende 2018 geplant. Die Entwicklungs- und Betriebskosten sollen durch Synergienutzung auf einem Minimum gehalten werden, deshalb beantragt der Mandatsträger DV:

- Railticketing wird aufgrund des Endes des Lebenszykluses per Ende 2017 abgeschaltet.
- Der AgenturClient wird als B-System ab Ende 2016 geführt.

Eine alternative Variante würde Kosten im zweistelligen Millionenbereich auslösen.
Die SBB stellt ein marktgerechtes Geschäftsmodell und die nachhaltige Weiterentwicklung sicher.

Diskussion

Martin Küchler: Wenn wird Parallelbetrieb abgestellt?

Sara Gertsch: End of Life ist, wenn die Tarifmassnahme nach Strecke eingeführt ist. Abschaltung / technische Rückbau Ende 2017; Rückbau ist bis Ende 2018.

Bruno Lehmann: Railticketing ist heute ein A-System. Rückbaukosten zulasten A-System - dies entspricht der allgemeinen Regel.

Mattias Rohrbach: Aus touristischer Sicht und in Abstimmung mit mehreren touristischen Transportunternehmen (RhB, JB) ist der Wechsel des Nachfolgesystems AgenturClient vom A- zum B-System bedauerlich. Dies ist aber wegen dem schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis nachvollziehbar.

Helmut Eichhorn: Wie hoch sind die Kosten aktuell Rail-Ticketing?

Bruno Lehmann: ca. 1.2 Mio. CHF. Mit dem Abschalten fallen diese Kosten weg (nach Abschluss Rückbaukosten von 0.2Mio CHF).

Entscheid (einstimmig angenommen)

Die KVP stimmt den Antrag zu.

Beilagen
12 railticketing Antrag

13 IT Roadmap 2024

Beschrieb
Andreas Kronawitter, Präsident KIT, erläutert die Notwendigkeit, die öV-Projekte besser auf die Veränderungen, Bedürfnisse und Anforderungen auszurichten. Die öV-Goverance hat stark geändert (neuer LA öV-Projekte, weniger Kompetenz in den Kommissionen). Wir wollen eine vernünftige Planung für die Projekte ermöglichen. Wir haben ein zentrales System und mehrere Systeme der Transortunternehmen (vgl. Stern auf Folie 4). Die Änderungen im zentralen System und Anpassungen in den einzelnen Backends der Transportunternehmen machen uns als Branche langsam. Daher sind eine Standardisierung und Umsetzungsplanung notwendig. Die KIT führt im Architekturmodell Direkter Verkehr (ADV) die Informationen über die A-Systeme, Schnittstellen und Projekte zum Ist-Status. Die KIT will Transparenz schaffen.
Mit Hilfe einer Roadmap 2024 können die Projekte bewusster, besser abgestimmt im Gesamtkontext und damit kostengünstiger realisiert werden. Ziel ist der Gewinn an Zeit und

Effizienz sowie mehr Transparenz und Agilität. In Zukunft sollen Veränderungen frühzeitig erkennt und schnell in den Projekten aufgenommen werden.
Andreas Kronawitter zeigt den aktuellen Stand vom Projekt „IT Roadmap 2024“ auf. Mit dem Projekt „IT-Roadmap 2024“ wollen wir bereitstellen:

- ein Soll-Bild der Systeme,
- den Weg und die Prozesse, wie wir dahin kommen.

Die Roadmap soll aufzeigen, was auf uns zukommt. Sie ermöglicht einen Planungsinput, damit jedes Transportunternehmen die Planung machen kann. Für die zentralen Systeme muss die Roadmap präziser sein.
Andreas Kronawitter lädt die KVP zu einer verstärkten Zusammenarbeit zwischen den Kommissionen ein.

Diskussion

Daniel Hofer: Ich bin überzeugt, dass wir mit der Roadmap mehr Planungssicherheit haben. Uns fehlen heute diese Grundlagen. Schon der Prozess der Erstellung der Roadmap ist wichtig.

Lorenzo Martinoni: Der Prozess ist sehr wichtig.

René Zbinden: Der Ansatz ist intensiv zu prüfen. Und die Zusammenarbeit ist zu diskutieren.

Alberto Bottini: Als SBB resp. Mandatsträger DV verstehen wir teilweise die Rolle der KIT noch nicht (z.T. ist die KIT zu früh, teils zu spät). Es braucht mehr Klarheit in der Kompetenz (Kommissionen und LA).

Stephan Brode: Auf Basis der Strategie und der Bedürfnisse resp. Anforderungen werden Projekte gestartet und durchgeführt.

Alberto Bottini: Die Abgrenzung StAD zu den Kommissionen wird nicht korrekt gelebt.

Helmut Eichhorn: Das Projekt ist unterwegs bei der KIT; Daniel Hofer ist unser Vertreter. Die KVP soll klarer eingebunden und die Aufträge klarer geschärft werden. Die Aufgaben der Kommissionen sind zu präzisieren und ev. die Pflichtenhefte zu konkretisieren.

Andreas Kronawitter: Die KVP kann durch eine weitere Person im LA vertreten werden. Wir sind sehr offen für weitere Personen im LA.

Entscheid

Die KVP nimmt die Informationen zur Kenntnis.

Beilagen
13 IT-Roadmap 2024_KIT-KVP Info

14 MMI Guidelines im selbstbedienten Verkauf (Wiedervorlage)

Beschrieb
Für das Projekt „MMI-Guides im selbstbedienten Verkauf“ soll ein eigenes ÖV Projekt einberufen werden. Unter der Projektleitung durch den DV Mandatsträger (SBB) soll eine Projektgruppe mit Vertretern der verschiedenen TU zusammengestellt werden. In einem ersten Schritt sollen bis Q2 2016 die bestehenden Guidelines um neue Sortimente und Prozesse (SwissPass, Abo Erneuerung mit automatischer Identifikation, usw.) erweitert werden. In einem zweiten Schritt sollen im Projekt die Analysen gemäss den vorgeschlagenen Varianten konkretisiert werden. Ziel

ist per Q4 2016 ein Projektauftrag zuhanden der KVP für die Realisierung der aus der Analyse hervorgegangenen Bestvariante. In einem dritten Schritt soll ab 2017 die Spezifikation («Guidelines») erstellt werden, so dass interessierte Transportunternehmen ab 2019 die neuen Guidelines umsetzen können. Der zu bestimmende Projektleiter erstellt den entsprechenden Projektauftrag, beziffert die Kosten und liefert Terminvorschläge (Meilensteine). Die Steuerung des Projekts erfolgt durch die KVP. Die KVP wird gebeten, in der Sitzung vom 11.08.2015 den entsprechenden Projektauftrag zu erteilen.

Heinz Lenz: Die Automaten sind der absatzstärkste Kanal. Wir müssten die Verbesserung der Bedieneroberfläche in Schritten machen:
1. kurzfristige Änderungen nachvollziehen (z.B. Abo Verbünde auf SwissPass). Ohne Änderung der Layouts
2. weiterreichende Änderungen
Der Output wäre eine einheitliche Meinung, wohin die Reise gehen soll (Anforderungen). Für das weitere Vorgehen folgt wieder ein Antrag in der KVP (für 3.Schritt: Folgelösung). Es besteht weiterhin keine Pflicht für die Bedieneroberfläche resp. Guideline MMI.

Diskussion
René Zbinden: Ich verweise auf die Spinne mit dem zentralen System (vgl. Trakt. 13). Wollen wir überhaupt Standardisieren? Oder können wir nicht einfacher realisieren (z.B. mit App). Lohnt sich eine Standardisierung?

Lorenzo Martinoni: Die Unterschiede der Apps sind vielfältiger und die Kunden haben die Wahl. Die Kunden haben beim Ticketautomaten keine Wahl, der zunehmend von weniger technisch orientierten Kunden genutzt wird. Die Kunden sind weiterhin irritiert über die Ticketautomaten. Der Handlungsbedarf ist vorhanden. Frage besteht vielmehr nach dem Vorgehen.

Stephan Brode: Der Treiber des Projekts ist die Vereinfachung für den Kunden. Die unterschiedlichen Kundenbedürfnisse sind zu beachten. Der Standard müsst geschärft werden.

Alberto Bottini: Die Kunden sind verwirrt. Die Automaten müssen einfacher werden. Wir müssen einen Kompromiss erarbeiten und einheitlicher auftreten. Analyse und neue Stossrichtung werden eine gemeinsame Basis schaffen.

René Zbinden: Wir überarbeiten nicht das Sortiment; stattdessen passen wir das MMI an. Die Standardisierung erhöht nicht automatisch die Kundenfreundlichkeit.

Alberto Bottini: Wir haben noch Raum, um uns resp. die Kundenorientierung zu verbessern. Nach ersten Schritten entscheiden über das weitere Vorgehen.

Helmut Eichhorn: Das Thema ist permanent auf dem Tisch. Der Aufwand ist angesichts des Bedarfs gerechtfertigt.

Lorenzo Martinoni: Antrag ist noch recht unscharf. Risiken sind: die Organisation (LA), die erwarteten Ergebnisse sind unscharf, die hohen Anforderung an den Projektleiter.

Heinz Lenz: Folgende Organisation ist vorgesehen:
- Das Mandat wird an den Mandatsträger DV (SBB) vergeben. Projektleiter ist Heinz Lenz. Er hat Ressourcen für das Projekt. Er braucht die Mitdenkenden aus verschiedenen TU.
- LA: ein Ausschuss der KVP. (LA öV-Projekte ist zu weit weg vom Vertrieb; ist Kernaufgabe KVP; Wissen ist in der KVP)

Entscheid (angenommen 10, mit 1 Gegenstimme)

Die KVP nimmt den Antrag unter Berücksichtigung der Präzisierungen an (Projektleiter Heinz Lenz, SBB; LA ist ein Ausschuss der KVP).

Beilagen
14 Antrag_MMI_Guides im selbstbedienten Verkauf_V1_2
14 Agr_Arbeitsauftrag_MMI _Guides im selbstbedienten Verkauf_V5_4 Beilage

15 15.1. Automatische Generierung von Billett-Layouts durch die öV-Plattform/ZPS

Beschrieb
Mit der Inbetriebnahme der öV- Plattform und NOVA bietet sich die Möglichkeit, ebenfalls Billett-Layouts automatisch zu generieren und den Vertriebspartner zur Verfügung zu stellen. Die heutige Umsetzung der Bestimmungen zu Billett-Layouts gemäss den Vorschriften V570 ist nicht mehr zeitgemäss und beansprucht grosse manuelle, personelle sowie finanzielle Ressourcen und ist damit anfällig für Fehler. Mit den sich neu bietenden technischen Möglichkeiten mit ZPS ist der richtige Zeitpunkt gekommen, die notwendigen Schritte für eine automatisierte Aufbereitung von Billett-Layouts in die Wege zu leiten. Das Projekt ZPS soll beauftragt werden mit Vorabklärungen, dem Aufzeigen der Machbarkeit der automatisierten Aufbereitung von Billett-Layouts mit der Implementierung in der öV-Plattform und mit der Erarbeitung einer Kostenschätzung.

Heinz Tresch: In den nächsten 10 Jahren wird das klassische Papier-Ticket eine wichtige Rolle spielen. Der Aufwand für die Pflege der Layouts ist nicht zu unterschätzen. Die Umfrage hat aufgezeigt, dass eine grosse Zustimmung für automatisierte Layouts besteht.

Diskussion

Helmut Eichhorn: In der Umfrage äusserten sich alle KVP-Mitglieder und alle wichtigen TU für das Anliegen.

Alberto Bottini: SBB äussert sich aktuell gegen die Einführung.

Lorenzo Martini: Es besteht kein Zwang, die nun vorgeschlagene Lösung zu verwenden, die SBB kann ihre Vertriebsmittel auch aufgrund der derzeit von ZPS erarbeiteten Konzepte weiterentwickeln. Somit ist der Investitionsschutz für die SBB sichergestellt.

Helmut Eichhorn: ZPS macht Vorabklärungen, was in dieser Form nicht problematisch ist. ZPS kann auch über den richtigen Zeitpunkt für die Einführung entscheiden. SBB kann ihre Lösung realisieren. Aktuell wünschen sehr viele Transportunternehmen diese zusätzliche Funktionalität.

Alberto Bottini: Was hat seit zwei Jahren geändert? (4. Juli 2014)

Lorenzo Martinoni: Der StAD hat den Antrag abgelehnt, weil das Anliegen die Realisierung von ZPS gefährden könnte. Vielleicht ist die Realisierung des Anliegens für ZPS heute einfacher. Inzwischen liegen die Bedürfnisse der Transportunternehmen vor. Die anvisierte Lösung würde das Release-Management stark entlasten. Die Situation hat sich geändert und für autonom agierende TU ist die neue Situation kritisch. ZPS soll Bescheid geben, wie man vorgehen könnte. Viele TU stehen vor Investitionen. Eventuell kann man die Investition der SBB nutzen.

Entscheid (angenommen mit 10 Ja zu 1 Nein)

Die KVP nimmt den Antrag an.

Beilagen
15-1 automatisierte_Billettlayouts Antrag

15.2. Ergänzung der V570 mit aktuellen Mustern

Beschrieb
Die Vorschriften über den Verkauf im direkten Personen- und Gepäckverkehr V570 weisen nur wenige Muster der verschiedenen Layouts auf. Analog den anderen Vorschriften und Tarife im Direkten Verkehr soll neu ch-direct die Kompetenz erhalten, die Muster nach Bedarf in den V570 zu ergänzen. Die Kommunikation an die TU erfolgt auf den ordentlichen Kanälen.

Martin Perrez ergänzt, dass die umfassende Abbildung der Layouts in den Vorschriften insbesondere aus Sicht der Kontrolle erwünscht ist.

Diskussion

Daniel Hofer: Die Aufnahme weiterer Layouts ist nicht nötig. Wir wollen uns fokussieren. Er würde andere Prioritäten setzen.

Martin Küchler: Die zusätzlichen Kosten sind wegen den Betrugsfällen nicht gerechtfertigt.

Entscheid (einstimmig abgelehnt)

Die KVP lehnt den Antrag ab.

Beilagen
15-2 Muster_V570 Antrag

16 Projekt-Abschlussbericht „Fachliche Migration InfoPortal öV“

Beschrieb
Mit dem Projekt „Migration InfoPortal öV“ wurde der Inhalt sowie die bestehenden Funktionen des Infoportals öV“ auf eine neue Hard- sowie Software-Plattform migriert. Dies wurde erforderlich, da der Softwarehersteller den Support per Ende 2014 eingestellt hat und somit die hohe Verfügbarkeit des InfoPortales öV nicht mehr gewährleistet werden konnte. Die Gesamtprojektkosten belaufen sich abschliessend auf 4.4 Mio CHF und werden - wie vereinbart - über mehrere Jahre verteilt über die V512 1.2A abgerechnet.

Diskussion

Martin Perrez: Das Resultat ist für ch-direct klar unbefriedigend. Ebenfalls sind die Rückmeldungen aus der Fläche resp. von den Anwendern klar negativ. ch-direct stellt auf eigene Kosten einen Mitarbeiter für 9 Monate ein, damit die Fehler der Migration in den DV-Tarifen korrigiert werden können. ch-direct behält sich vor, sämtliche DV-Tarife nicht mehr im InfoPortal öV zu führen (weil ein zu grosser Aufwand).

Entscheid (einstimmig angenommen)

Die KVP genehmigt den Antrag.

Beilagen
16 InfoPortal_öV_Migration_V1. 0 Antrag
16 InfoPortal_öV_Migration_Präsi_v1_3 Beilage

17 Selbstkostenverrechnung KR V512A resp. Festlegung Stundensätze

Beschrieb
In der KVP vom 18.02.2010 kommunizierte die SBB einen Durchschnittsstundensatz von CHF 135.00 für die Arbeiten an den A-Systemen V512. Heute gliedert die SBB ihre Eigenleistungen in Leistungskategorien. Die Kostenrechnung V512 Ziffer 1.2 soll die Kostenwahrheit abbilden. Die Begleitgruppe V512A hat die Auswirkungen der Selbstkostenverrechnung analysiert und ermittelt, dass die Kostenwahrheit in der Kostenrechnung budgetneutral herbeigeführt werden kann.
Antrag: Die KVP nimmt zur Kenntnis, dass die Analyse der Personalkosten für die A-Systeme V512 Ziffer 1.2 einen durchschnittlichen Stundensatz von CHF135.00 ergibt und stimmt der Weiterführung der Selbstkostenverrechnung anstelle eines Durchschnittsstundensatzes zu.

Diskussion

./.

Entscheid (einstimmig angenommen)

Die KVP genehmigt den Antrag.

Beilagen
17_Selbstkostenverrechnung KR V512A_Stundensätze Antrag

18 Zusammenfassung Ergebnis Interviews von ch-direct zu Innovation im öV-Vertrieb Schweiz mit ausgewählten Transportunternehmen

Beschrieb
Der Fachbereich Vertrieb und Systeme der Geschäftsführungsstelle ch-direct hat in der Zeit von Oktober 2014 bis Mai 2015 mit verschiedenen Transportunternehmen (TU) des öV Interviews anhand eines Fragekatalogs zum heutigen Vertrieb und der Zukunft des Vertriebs geführt. Aber auch die Erwartungshaltung der TU an ch-direct eingeholt.
Die Ergebnisse der Befragung der TU haben wir im vorliegenden Dokument zusammengefasst, ohne das Rückschlüsse auf eine einzelne TU möglich sind. Das Dokument gibt die Einschätzungen und Ergebnisse der TU wieder.

Heinz Tresch fasst die wichtigsten Ergebnisse zusammen: Die Information ist rein informativ. Technologisch wird in nächster Zeit nichts grundlegend Neues bereitstehen. Im Vordergrund steht daher die Frage, was wir mit den bestehenden Techniken machen. Der Kunde muss im Zentrum stehen. Er will von A nach B. Grundlage müssen ein einfaches Sortiment und Angebot sein. Das Kundeninteresse muss in den Fokus treten und die Eigeninteressen der TU sollen mehr zurückstehen.

Diskussion

Heinz Tresch:
Die Resultate werden intern genutzt. Es ist eine Standortbestimmung. Wir wollten die Meinung der Transportunternehmen abholen.

Martin Küchler: ch-direct kann das vorgelegte Dokument mit einer Aktionsliste ergänzen.

Entscheid

Die KVP nimmt die Informationen zur Kenntnis.
ch-direct wird gebeten, einen Aktionsplan vorzulegen.

Beilagen
18 Ergebnisse Interviews Thema Vertrieb der Zukunft Final Info

19 Varia

19.1 Jahresplanung 2016: Erste Lesung - Ausblick
Die Jahresplanung und das weitere Vorgehen werden zur Kenntnis genommen.

Beilagen
19-1 JahrPlanung_Themenliste KVP_2016

19.2 2-tägige Sitzung 2016
Der Gastgeber wird in der nächsten Sitzung festgelegt.

20 Themenspeicher

KVP, 03.11.2015 • Aufbereiten und Diskussion Ergebnisse WS 1 • Illustration der aus Sicht der Branche sinnvollen Abschreibungshorizonte gegenüber BAV.	*wer* René Zbinden Helmut Eichhorn
KVP, 03.11.2015 • Die Ergebnisse des Workshops „Provisionierung“ aufbereiten.	Martin Perrez, Martin Küchler
KVP, 03.11.2015 • Die Ergebnisse des Workshops „Mandatsträger DV“ aufbereiten.	Susanne Grün, Beat Burkhalter
KVP, 03.11.2015 • Die Ergebnisse des Workshops „Fachliche Anforderungen Vertrieb“ aufbereiten.	Urs Richert, Helmut Eichhoren, Martin Perrez

Für das Protokoll
28. August 2015

Martin Perrez
Stv. Fachbereichsleiter Vertrieb, ch-direct

Pendenzenliste der Kommission Vertrieb (KVP)

Nr.	Datum	Auftraggeber	Traktanden-nummer	Geschäft/Thema	Massnahme/Ziel (Beschreibung)	Auftragnehmer/ Zuständigkeit (Organisation)	Bearbeitung/Bereich (Abteilung)	Name (Verantwortlicher)	Termin (erledigt bis)	Status	Bemerkungen
166	23.01.2014	KVP		Geschenkkarte Kulanzlösung	überprüfen Kulanzlösung, gemeinsame Regeln (auf Basis Erfahrungen z.B. Wieviel % der Beträge verfallen)	SBB		Bruno Lehmann (Beat Burkhalter)	01.01.2016	offen	
188	01.04.2014	KVP		Web-Service Kuba	Vorgehen aufzeigen, damit Service bis End-of-Life DaX gesichert ist.	SBB	FB Vertrieb	Bruno Lehmann (Beat Burkhalter)	03.11.2015	offen	Finanzierung der frühzeitigen Vorhabenseinschätzung wird durch die Anwender der WS Kuba getragen (V512B) (war 11.08.2015)
323	27.01.2015	KVP		SVS vorstellen	Blick in die Werkstat (Termin offen)	SBB	Fachbereich Vertrieb	Bruno Lehmann/ Beat Burkhalter	03.11.2015	offen	
341	20.03.2015	KVP	13	Investitionssicherheit innerhalb gemeinsamen Systemen	Präzisierung Vorgehen (vgl. Protokoll)	KVP-Präs	KVP-Präs	Helmut Eichhorn	03.11.2015	In Arbeit	(war 11.08.2015 terminiert)
356	12.06.2015	KVP	16	verständliche Logik für Darstellung Gültigkeitsbereich; Feld f) (Auftrag StAD-Agr Harmonisierung)	in Agr "Einheitliche Logik für die Wegfindung" = KVS-Ex-pertengruppe Harmonisierung	ch-direct	rst	mpe	03.11.2015	In Arbeit	
358	11.06.2015	KVP	2	(KVP-Interne Agr) Spielregeln Umgang mit laufenden öV-Projekten (WS)	Aufarbeiten Ergebnisse WS (als Basis für konsolidierte Ergebnis in StAD)	KVP	Vertrieb	R. Zbinden, M. Rohrbach (?), S. Brode , H. Eichorn, mpe	03.11.2015	In Arbeit	
359	11.06.2015	KVP	3	Provisionen (WS)	Aufarbeiten Ergebnisse WS	KVP	Vertrieb	mpe, Martin Küchler, Helmut Eichorn	03.11.2015	In Arbeit	
360	11.06.2015	KVP	4	Rollenverständnis Mandatsträger (WS)	Aufarbeiten Ergebnisse WS	KVP	Vertrieb	sgr, Beat Burkhalter	03.11.2015	In Arbeit	
361	12.06.2015	KVP	7	Fachliche Anforderungen Vertrieb - wo stehen wir derzeit mit der Umsetzung der Leitplanken/Thesen Vertrieb"? (WS)	Aufarbeiten Ergebnisse WS (als Basis für Wrap-Up z.Hd. StAD)	KVP	Vertrieb	Urs Richert, mpe, Helmut Eichorn	03.11.2015	In Arbeit	
362	12.06.2015	KVP	12	eTicketing: Umsetzung Nationaler Standard	Anforderung 3 im Konzept prüfen	KVP	Projekt E-Ticketing	Thomas Müller PL	03.11.2015	In Arbeit	03.11.2015 (Ziel Konzept vorlegen) ODER 01.12.2016
363	12.06.2015	KVP	12	eTicketing: Umsetzung Nationaler Standard	das KVP sammelt Anforderungen	KVP	Vertrieb (mit Projekt E-Ticketing)	KVP-Präsident	03.11.2015	In Arbeit	Auftrag / Termin überprüfen (war 11.08.2015 terminiert)
368	12.06.2015	KVP	16	IT Roadmap 2014	Abstimmen H. Eichheron mit A. Kronawitter	KVP-Präs	KVP-Präs	Helmut Eichhorn	03.11.2015	In Arbeit	Info KVP io 11.8.15
369	12.06.2015	KVP	12	eTicketing: Umsetzung Nationaler Standard	konkreten Vorschlag oder einen Statusbericht für den Change-Prozess	ZPS	Andreas Fuhrer	Andreas Fuhrer	03.11.2015		
380	11.08.2015	KVP	3	Abschluss öV-Karte 1.0, Einführung SwissPass	LessonsLeand > LA öV-Projekte	KVP-Präsident	Helmut Eichhorn	Helmut Eichhorn	12.08.2015	In Arbeit	
381	11.08.2015	KVP	5	RfC-Prozess SwissPass im Betrieb resp. SwissPass Change Management	überarbeiten Antrag	ch-direct	Tarif (Kontrolle)	Didier Burgener	03.11.2015	offen	
382	11.08.2015	KVP	7	7 Anpassung Provision SAV (Erstattung und Annullierung)	Präzisieren z.Hd. KVP	ch-direct	Vertrieb	Roland Zimmermann	03.11.2015	offen	
383	11.08.2015	KVP	9	öV-Projekt: eTicketing - Umsetzung Nationaler Standard - Statusbericht	Konzept Review > Info in KVP	öV-Projekt E-Ticketing	öV-Projekt	Thomas Müller	03.11.2015	offen	
384	11.08.2015	KVP	10	Layout elektronisches Billett: Anpassungen an V570	Umsetzung	ch-direct	Vertrieb	Heinz Tresch	01.06.2016	In Arbeit	
387	11.08.2015	KVP	13	IT Roadmap 2024	Antwort an KIT	KVP-Präsident	Helmut Eichhorn	Helmut Eichhorn	03.11.2015	offen	
388	11.08.2015	KVP	14	MMI Guidelines im selbstbedienten Verkauf	Info KVP: Projektstart: Anpassen Auftrag	Heinz Lenz	Heinz Lenz	Heinz Lenz	03.11.2015	offen	
390	11.08.2015	KVP	15 15.1.	Automatische Generierung von Billett-Layouts durch die öV-Plattform/ZPS	Vorabklärungen	ZPS	ZPS	andreas Fuhrer	03.11.2015	offen	Termin ist bei ZPS angefragt (druch mpe 15.08.2015)
392	11.08.2015	KVP	18	Interviews von ch-direct	Aktionsplan z	ch-direct	Vertrieb	Heinz Tresch (mpe / sgr)	03.11.2015	offen	
393	11.08.2015	KVP	19.1	Jahresplanung 2016: Ausblick	1) Präzisierung 2) Themen	1) ch-direct 2) KVP	1) Vertrieb 2) KVP-Mitglieder	1) Martin Perrez 2) KVP-Mitglieder	1) 03.11.2015 2) 02.10.2015	offen	
394	11.08.2015	KVP	19.2	2-tägige Sitzung 2016	Organisator	ch-direct (KVP-Präsident)	Vertrieb (Helmut Eichhorn)	Martin Perrez (Helmut Eichhorn)	03.11.2015	offen	