

**ch-direct**

Direkter Verkehr Schweiz

Service direct suisse

Servizio diretto svizzero

PROTOKOLL

über die Sitzung der Kommission IT-Systeme (KIT)

vom 13. März 2015, 09.15 – 16.00 Uhr

Verband öffentlicher Verkehr, Bern

Mitglieder mit Stimmrecht

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 (bis 13.00 Uhr)

Mitglieder ohne Stimmrecht

Roland Wittwer, BAV
Susanne Grün, ch-direct
Gianni Di Paola, ch-direct, Gremienbetreuer KIT

Gäste

Andreas Fuhrer, PL ZPS, Traktandum 8 + 9
Andrea Quadri, SBB, Traktandum 9
Rich Lutz, SBB, Traktandum 10

Entschuldigt

Andreas Kronawitter, BLS, Präsident
Urs Püntener, RhB (ab 13.00 Uhr)
Cyrill Weber, ZVB

Nächste Sitzung

Mittwoch, 3. Juni 2015, 09.15 – 16.00 Uhr, Raum Spiez, Sitzungsort
wird noch bekannt gegeben

Inhaltsverzeichnis

1	Begrüssung und Genehmigung Protokoll vom 22./23.01.2015	1
1.1	Begrüssung und Entschuldigungen.....	1
1.2	Bemerkungen zur Traktandenliste	1
1.3	Genehmigung des Protokolls vom 22./23.01.2015	1
2	Information aus StAD und anderen Kommissionen	1
3	Diskussion Jahresziele 2015	2
3.1	IT-Roadmap 2024.....	2
3.2	Standardisierung und Aufbau Technische Vorschrift KIT	2
3.3	Etablierung IT-Governance und Positionierung KIT.....	3
4	Diskussion Technische Vorschrift KIT	3
5	Information IT-Roadmap 2024.....	4
6	Information Arbeitsgruppe OBI Systemführerschaft BAV	4
7	Information Sounding Board Kundeninformation	5
8	Diskussion StAD-Antrag "Anpassung der Beschlussfassung in den Kommissionen"	5
9	Information Projekt öV-Karte	6
9.1	öV-Karte 1.0.....	6
9.2	öV-Karte 2.0.....	6
10	Information Projekt ZPS	7
11	Information Status DiDok.....	8
12	Varia.....	8

1 Begrüssung und Genehmigung Protokoll vom 22./23.01.2015

1.1 Begrüssung und Entschuldigungen

Reto Trachsel begrüsst die Teilnehmenden zur 2. Sitzung der Kommission IT-Systeme.

Entschuldigt haben sich:

- Andreas Kronawitter, BLS
- Cyrill Weber, ZVB

1.2 Bemerkungen zur Traktandenliste

Zur Traktandenliste gehen keine Bemerkungen ein.

1.3 Genehmigung des Protokolls vom 22./23.01.2015

Zum Protokoll der KIT-Klausur vom 22./23.01.2015 gehen keine Bemerkungen ein.

Freigabe

Das Protokoll der KIT-Klausur vom 22./23.01.2015 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 vom StAD, den DV-Kommissionen und der öV-Verbünde.

Diskussion

D. Gervasi	Am 3. März 2015 hat die Sitzung der KKV stattgefunden. Markus Giger, BAV, präsentierte die Strategie des BAV im Zusammenhang mit der Kundeninformationsplattform. Im Rahmen der Leistungsvereinbarungen zwischen dem BAV und der SBB Infrastruktur wird 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. Markus Giger erläutert, dass beim BAV derzeit ein Gesetzesprojekt erarbeitet wird, das beabsichtigt, die Systemführerschaften zu verselbständigen und diese nicht mehr zwingend an eine Leistungsvereinbarung zu koppeln. 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. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass Inhalte, die im Vertrag stehen, unumstösslich sind. Wie die vertraglich festgelegten Rahmenbedingungen aber im Detail umgesetzt werden sollen, soll in einem Reglement festgehalten werden und dieses zu verfassen ist die Aufgabe des Management Boards. 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. Die Besetzung des Boards sollte bis Ende 2015 geklärt sein.
R. Knecht	Chance die KIT als Standardisierungsgremium wahrzunehmen.
S. Grün	Es ist durchaus möglich, dass ein KIT-Vertreter als Berater im Management-Board drin ist.
U. Püntener	Strategisch gesehen macht es Sinn, dass die KIT im Management Board

	vertreten ist. Die KIT muss künftig konsultiert werden.
R. Trachsel	Es herrscht etwas Unklarheit beim Thema „Management Board Systemführerschaft BAV“. Es ist nicht wirklich klar, welche Themen dort behandelt werden und wie diese in die Branche kommuniziert werden. Wunsch der KIT ist, dass in den entsprechenden Verträgen oder deren Anhängen klar verankert ist, dass die KIT zu den Schnittstellen zwingend konsultiert werden muss.

Entscheid

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

Bezüglich des „Management Boards Systemführerschaft BAV“ sind einige Fragen noch offen, welche geklärt werden müssen. David Gervasi als noch KKV-Mitglied wird in der nächsten Sitzung informieren.

Beilagen

02 Informationen aus den DV-Kommissionen.pdf

02 Informationen aus den Verbünden.pdf

3 Diskussion Jahresziele 2015

Beschrieb

Die Kommission IT-Systeme hat anlässlich der Klausursitzung vom 22./23. Januar 2015 ihre Jahresziele definiert. Vorgängig zur Sitzung wurden die Jahresziele bestimmt und als Diskussion den Teilnehmenden zur Verfügung gestellt. Die KIT Jahresziele 2015 werden direkt im Plenum überarbeitet.

3.1 IT-Roadmap 2024

Die KIT will die Grundlagen für die Steuerung der zukünftigen gemeinsamen öV-Systeme aus IT-Sicht erarbeiten. Hauptziel des Projektes „IT-Roadmap 2024“ ist die Definition der Prozesse, damit die KIT die IT-Roadmap regelmässig aktualisieren kann. Die KIT kann mit den erarbeiteten Grundlagen die zukünftige IT-Landschaft in definierten planerischen und strategischen Zeiträumen beschreiben. Zentral ist die Formulierung der geschäftlichen und fachlichen Anforderungen an die IT-Systeme. Die Arbeitsinstrumente ermöglichen damit die Entwicklung, Steuerung und das Controlling der gemeinsamen IT-Landschaft des DV resp. öV Schweiz. Der performante und kostengünstige Bau und Betrieb der erweiterbaren Systeme durch den Mandatsträger DV wird damit sichergestellt. In den ersten zwei Schritten werden der KIT die zukünftigen Planungsgrundlagen und ein «Cockpit» für die Steuerung der zukünftigen IT-Systeme bereitgestellt (Roadmap / Geschäftsfähigkeiten; Prozess inkl. allfälligem Werkzeug für die Steuerung). Abschliessend wird das Ziel-Bild 2024 als erste temporäre Variante erarbeitet.

Entscheid

Die Kommission IT-Systeme gibt das Ziel IT-Roadmap 2024 frei.

3.2 Standardisierung und Aufbau Technische Vorschrift KIT

Die laufenden öV-Projekte (ZPS, öV-Karte) und die bestehenden Applikationen erstellen und ändern technische Spezifikationen die eine lange Lebensdauer haben und von vielen Nutzern genutzt werden müssen. Daraus entsteht der Bedarf nach einer Standardisierung / Normierung dieser technischen Standards und einem Change Management Prozess. Daneben gibt es weitere Themenfelder, in denen eine Standardisierung / Normierung wirtschaftliche Vorteile für die Branche

ergeben kann oder die Interoperabilität erreicht werden kann. Darunter fallen beispielsweise standardisierte (Luft) Schnittstellen für die Kommunikation mit Fahrzeugen z.B. für Kundeninformations- und Vertriebssysteme. Heute gibt es die V570, welche die Vorschriften über den Verkauf im direkten Personen- und Gepäckverkehr im öV Schweiz regelt. In Bezug auf die IT-technischen Standards gibt es zum heutigen Zeitpunkt keine Vorschrift. Die Kommission IT-Systeme sieht klar den Bedarf eines solchen „Gefässes“. Eine technische Vorschrift hilft die technischen Abhängigkeiten aufzuzeigen und stellt sicher, dass eine effiziente, wirksame und kostengünstige Informationstechnologie im DV und im gesamten öV eingesetzt wird. Bei (Neu-)Entwicklungen von IT-Systemen kann die Komplexität durch die Verwendung von bestehenden Standards deutlich verringert werden. Anhand der Technischen Vorschrift KIT kann zudem der Koordinations- und Abstimmungsaufwand deutlich reduziert werden. Eine Standardisierung ermöglicht Vergleiche zu machen und gewährleistet ein Mindestmass von Qualität und Sicherheit der IT-Systeme und deren Anwendungen. Hauptziel des Arbeitsauftrages Technische Vorschrift KIT ist die Definition der Prozesse, wie ein technischer Standard zu einem einheitlichen öV-Standard wird, der für alle Transportunternehmen im öV-Schweiz sowie für die Verbünde verbindlich ist.

Entscheid

Die Kommission IT-Systeme gibt das Ziel Standardisierung und Aufbau Technische Vorschrift frei.

3.3 Etablierung IT-Governance und Positionierung KIT

Etablierung IT-Governance und Positionierung KIT wird als internes Kommissionsziel bewertet. Die Kommissionsmitglieder sind damit einverstanden.

Beilagen

03 TOP 3 Jahresziele KIT 2015 1.0.pdf

4 Diskussion Technische Vorschrift KIT

Beschrieb

ch-direct hat im Vorfeld zur Sitzung einen Arbeitsauftrag „Technische Vorschrift KIT“ erstellt“, welcher in der Verantwortung der KIT im Rahmen einer Arbeitsgruppe realisiert werden soll. Die Lieferobjekte, die Zielsetzung, das Vorgehen und die erforderlichen Ressourcen werden in diesem Dokument dargestellt.

Im Scope der „Technischen Vorschrift“ ist die gesamte Informationstechnologie im Direkten Verkehr, Das heisst, alle Systeme welche gemeinsam finanziert werden (A-Systeme gemäss V512 1.2 A) oder genutzt werden (Beispiel Anbindung an CUS). Die bereits vorhandenen Standards (VDV Realisierungsvorgaben, ZPS NOVA, RFID, usw.) sollen genutzt werden. Standards, welche momentan nur von einer TU/Verbund genutzt werden (Bsp. SMS-Ticket, TNW-App, ...) können künftig auch zu öV-Standards werden. In einer zu gründenden Arbeitsgruppe gilt es Prozesse zu definieren, wie bestehende Standard zu einem öV-Standard werden.

Diskussion

U. Püntener	Den Scope sollte man nicht nur auf den DV legen, sondern auf den gesamten öV Schweiz. Standards für A-Systeme sollten zwingend sein in der Verbindlichkeit. Es sollte aber auch die Möglichkeit bestehen, dass B-Systeme zu einem Standard werden.
M. Zahn	Standards sollen dort definiert werden, wo generell einen Nutzen für den öV-Schweiz bringt
U. Püntener	Im Arbeitsauftrag fehlt das Kapitel Mittelbedarf. Das Sekretariat soll dies noch ergänzen.
S. Grün	ch-direct übernimmt den Lead der Arbeitsgruppe. Die Arbeitsgruppe soll aus max. 3-4 TU-Teilnehmenden bestehen.

R. Trachsel	ch-direct wird beauftragt mit der Überarbeitung und Finalisierung des Arbeitsauftrages: Ergänzung Kapitel Mittelbedarf. Die KIT-Mitglieder sollen sich bereits jetzt Gedanken machen, wer in dieser Arbeitsgruppe teilnehmen wird. Bitte potentielle Kandidaten asap an kit@voev.ch melden. Um eine definitive Auswahl zu treffen, brauchen wir erst den durch ch-direct geschätzten Aufwand. Der Arbeitsauftrag soll an der nächsten KIT-Sitzung vom 3. Juni 2015 freigegeben werden.
-------------	---

Auftrag

Die Kommission IT-Systeme beauftragt ch-direct mit der Überarbeitung (Ergänzung Kapitel Mittelbedarf) und der Finalisierung des Arbeitsauftrages Technische Vorschrift KIT. Der Arbeitsauftrag soll an der nächsten KIT-Sitzung vom 3. Juni 2015 freigegeben werden.

Beilagen

04 Arbeitsauftrag Technische Vorschrift KIT Diskussion.pdf

5 Information IT-Roadmap 2024

Beschrieb

Die erste Sitzung des Projektteams IT-Roadmap 2024 hat am 9. März 2015 stattgefunden. Der Auftrag wurde analysiert und die Präzisierungen seitens KIT wurden aufgenommen. Die ersten Aufgaben wurden bereits definiert. Eine erste Idee für die Umsetzung ist skizziert und wird für die Lenkungsausschusssitzung vom 24.03.2015 aufbereitet. Das Projektteam hat sich gebildet, ist motiviert und gut abgestimmt. Die Kommunikation in die KIT und KVP sind sichergestellt durch R. Trachsel und M. Delorme, Vertreter KIT im LA sowie von D. Hofer, Vertreter KVP im LA. Die Abgrenzung zwischen fachlichen (Vertrieb) und technischen (IT) Anforderungen werden teilweise als unscharf wahrgenommen. Das Thema wird für die nächste KIT-Sitzung vom 3. Juni 2015 traktandiert.

Diskussion

./.

Kenntnisnahme

Die Kommission IT-Systeme nimmt die Informationen zum Arbeitsstand IT-Roadmap 2024 zur Kenntnis.

Beilagen

05 IT-Roadmap 2024 Information.pdf

6 Information Arbeitsgruppe OBI Systemführerschaft BAV

Beschrieb

Infolge Abwesenheit von Andreas Kronawitter wird das Traktandum auf die nächste KIT-Sitzung vom 3. Juni 2015 verschoben.

7 Information Sounding Board Kundeninformation

Beschrieb

Wurde unter dem Traktandum Information aus StAD und anderen Kommissionen besprochen. Weitere Informationen folgen durch David Gervasi.

8 Diskussion StAD-Antrag "Anpassung der Beschlussfassung in den Kommissionen"

Beschrieb

Die in Ziffer 3.4.3 des Übereinkommens Ue510 festgehaltene Bestimmung zur Beschlussfassung lautet wie folgt:

„Für die Beschlussfassung zählen alle anwesenden Stimmen. SBB und PostAuto können sich auch durch eine andere Person der jeweiligen TU vertreten lassen. Die Kommissionen entscheiden in jedem Fall mit einfachem Mehr der anwesenden Stimmen, vorbehältlich der Regelung in Ziffer 1.3.10 c (Sanktionen). Die oder der Vorsitzende stimmt mit und fällt bei Stimmengleichheit den Stichentscheid.“

Diese Formulierung ist insofern unglücklich, als Stimmenthaltungen so immer wie eine ablehnende Stimme wirken. Dies ist in der Regel nicht das Ziel des betreffenden Mitglieds. Mit einer Enthaltung wird üblicherweise ausgedrückt, dass

- das so stimmende Mitglied vom Antrag nicht betroffen ist;
- der Antrag nicht vollständig den Vorstellungen des Mitglieds entspricht;
- der Antrag positive Elemente enthält, die eine Ablehnung nicht ratsam erscheinen lassen, aber auch negative Elemente vorhanden sind, die gegen eine Zustimmung sprechen;
- das Mitglied sowohl mit einer Zustimmung als auch mit einer Ablehnung des Antrags leben kann.

Der StAD hat festgelegt, dass neu Stimmenthaltungen möglich sind und nur noch die abgegebenen Stimmen zählen. In der Gesamtumfrage im Oktober 2014 wurde die entsprechende Anpassung im Ue510 von den am DV Teilnehmenden bestätigt. Es empfiehlt sich daher, auch die Beschlussfassung in den Kommissionen in ähnlicher Weise anzupassen:

„Für die Beschlussfassung zählen alle abgegebenen Stimmen der anwesenden stimmberechtigten Mitglieder. Enthaltungen werden nicht mitgezählt. SBB und PostAuto können sich auch durch eine andere Person der jeweiligen TU vertreten lassen. Die Kommissionen entscheiden in jedem Fall mit einfachem Mehr der abgegebenen Stimmen, vorbehältlich der Regelung in Ziffer 1.3.10 c (Sanktionen). Die oder der Vorsitzende stimmt mit und fällt bei Stimmengleichheit den Stichentscheid.“

Diskussion

R. Trachsel	Die KIT soll den Antrag als Empfehlung zur Genehmigung zu Händen StAD abgeben.
-------------	--

Entscheid

Die Kommission IT-Systeme empfiehlt dem StAD den Antrag „Anpassung der Beschlussfassung in den Kommissionen“ zur Genehmigung.

Beilagen

11 Beschlussfassung in Kommissionen Diskussion.pdf

9 Information Projekt öV-Karte

9.1 öV-Karte 1.0

Beschrieb

Anlässlich des Lenkungsausschuss öV-Karte vom 24. Februar 2015 wurde der Verkauf GA / HTA auf den SwissPass freigegeben. Die ersten Pionierkunden (nur GA) starten ab dem 25. Mai 2015. Im Bereich der Kundenmehrwerte wurden verschiedene Verträge mit den Skigebieten unterzeichnet. Weitere Informationen können in der Beilage entnommen werden.

Diskussion

U. Püntener	Mit dem Entscheid ELAZ hat sich innerhalb der RhB die Lage sehr beruhigt. Die RhB hat das Kontrollpersonal an die Schulungen geschickt. Feedbacks sind positiv. Es läuft langsam in die operative Phase über.
-------------	---

Kenntnisnahme

Die Kommission IT-Systeme nimmt den Projektstatus der öV-Karte 1.0 zur Kenntnis.

Beilagen

08 öV-Karte 1.0 Statusbericht Info.pdf

9.2 öV-Karte 2.0

Beschrieb

Anlässlich der StAD-Sitzung vom 26. Februar 2015 wurde zustimmend von den Projektierungsergebnissen der öV-Karte Phase 2.0 zur Kenntnis genommen. Der StAD hat das Kostenmodell ohne „Eintrittsgebühr“ (Kostenelement 4 Verbünde) für SwissPass genehmigt. ZPS wird beauftragt, den Umsetzungsauftrag nach Vorgabe der Beschlüsse auszuarbeiten und dem StAD am 29.6.2015 zur Genehmigung vorzulegen.

Diskussion

./.

Kenntnisnahme

Die Kommission IT-Systeme nimmt den Projektstatus der öV-Karte 2.0 zur Kenntnis.

10 Information Projekt ZPS

Beschrieb

Andrea Quadri, SBB, informiert über den durchgeführten Piloten bei der ZVB. Während im Vorjahr die öV-Plattform ausschliesslich in der Testumgebung lief, konnte sie im Jahr 2014 pilotweise den „echten 7x24h Betrieb“ aufnehmen. Dazu wurden die nötigen Umgebungen aufgebaut und die Funktionen und Daten produktionsfähig fertiggestellt. Neben den Verkaufsprozessen wurde im Pilot auch die Verkehrsabrechnung in Betrieb genommen. Der erste Pilot wurde gemeinsam mit den Zugerland Verkehrsbetrieben ZVB durchgeführt. An fünf Automatenstandorten wurde das gesamte Sortiment über die öV-Plattform (offline) vertrieben und abgerechnet. Die Verkäufe wurden zeitnah an die öV-Plattform zurückgeliefert und dort abgerechnet. Folgendes Sortiment wurde über NOVA offline vertrieben:

- Verbundartikel
- DV-Artikel
- Spezielle Artikel

Lessons Learned: Die Deployment-Informationen sollten für alle Projektbeteiligten zentral platziert werden. Für die Abstimmung des Testings und der Integration müssen die Verantwortlichkeiten der SPOC's klar definiert sein. Die Zusammenarbeit mit ZVB / SCS erwies sich als unkompliziert. Die direkte Kommunikation zwischen Entwickler SCS und Architekten ZPS erwies sich als effizient. Effizienz End-to-End Testing erhöhen durch vorgelagertes Testen der Anteile oder durch vorgängiges Erstellen der Referenzdaten. Kaum Fehler im Piloten mit Pilot ZVB gefunden. Scope und Durchsatz sollten erhöht werden => A100. Offline dieselbe wie Online-Schnittstelle erleichtert Testing.

Weitere Pilotbetriebe sind in Planung.

PilotA100	19.08 – 30.09.2015	(Pilot SBB)
Feldtest CASA und Newshop	02.11 – 11.12.2015	(Pilot SBB)

Diskussion

M. Zahn	Gibt es einen Lessons Learned Bericht aus Sicht ZVB?
A. Quadri	Die Auswertung des Pilotbetriebs wurde direkt mit der ZVB gemacht. Eine unabhängige Meinung kann auf Wunsch direkt bei der ZVB angefragt werden.
R. Trachsel	PostAuto ist im Gespräch mit dem Projekt ZPS bzgl. Pilotpartner NOVA Bus. Mitte April soll ein erstes Kick-Off Meeting stattfinden.
M. Zahn	Anlässlich der TVK-Sitzung vom 10. März 2015 wurde aufgezeigt, dass im NOVA Demo-Client nicht alle Fahrpläne abgebildet sind. Wann wird die gesamte Schweiz abgebildet werden? Gemäss M. Delorme ist der Demo-Client momentan unbrauchbar.
A. Fuhrer	Tests werden momentan nur in repräsentativen Bereichen gefahren.
M. Delorme	Einige Anforderungen sind nicht im Konzept abgebildet. Bsp. ist nicht gewährleistet, dass die günstigste Verbindung von NOVA zurückgeschickt wird. Diese Problematik stösst in der TVK auf Unverständnis.
R. Trachsel	Ist sichergestellt, dass nach der Migration der öV-Karte auf die öV-Plattform ALLE Produkte (inkl. GA- und HTA Erstverkauf) über NOVA abgewickelt werden können?
A. Fuhrer	Ja

Entscheid

Die Kommission IT-Systeme nimmt die Informationen zum Pilot ZPS zur Kenntnis.

Beilagen

09 ZPS Erfahrungen Pilot Info.pdf

11 Information Status DiDok

Beschrieb

Das Projekt DiDok befindet sich noch in der Studienphase. Das Fachkonzept sowie die Studie wurden unter anderem durch Andreas Kronawitter gereviewt. Die Formelle Abnahme dieser Lieferobjekte und Variantenentscheide sind noch ausstehend. Ein Antrag zur Umsetzung des IT-Projektes ist am Laufen. Eine Planung wird erst nach dem Variantenentscheid erfolgen. Ab Mitte April wird mit dem Grobkonzept gestartet. Die genaue Planung findet nach Abschluss des Variantenentscheids statt. In den KIT-Sitzungen wird weiterhin ein Zwischenstand präsentiert, so dass grundlegende Änderungen jederzeit erfolgen können.

Diskussion

M. Zahn	Auf dem aktuellen Stand kann die KIT nicht sagen, welche Schnittstellen uns interessieren und welche nicht. Wenn im Rahmen der Entwicklung ein gewisser Reifegrad erreicht ist, kann die KIT darüber diskutieren,
---------	---

Entscheid

Die Kommission IT-Systeme nimmt die Informationen zu DiDok zur Kenntnis.

Beilagen

10 Information Status DiDok.pdf

12 Varia

Beschrieb

Wie an der Klausursitzung vom 22./23. Januar 2015 besprochen, soll die nächste Sitzung der KIT vom 3. Juni 2015 im Raum Spiez stattfinden. Andreas Kronawitter wird mit der Organisation eines geeigneten Sitzungszimmers und der Führung durch den Lötschberg-Basistunnel beauftragt. Das Sekretariat wird entsprechend den Termin im Outlook anpassen.

Auftrag

Die Kommission IT-Systeme ist mit der Sitzungsdurchführung im Raum Spiez vom 3. Juni 2015 einverstanden. Andreas Kronawitter wird beauftragt ein geeignetes Sitzungszimmer sowie die Führung durch Lötschberg-Basistunnel zu organisieren.

Für das Protokoll

2. April 2015



Gianni Di Paola

ch-direct, Abteilung Preissysteme und Vertrieb, Verband öffentlicher Verkehr