PROTOKOLL

***über die Sitzung der Kommission Kundeninformation Verkehr***

vom 3. März 2015

VöV, Dählhölzliweg 12, Bern

**Mitglieder**  Mathias Zollinger, SBB

Janos Tolcsvai, PAG

François Longchamp, TL

Ulrich Reinert, RBS

Jürg Lüthi, JB

David Gervasi, ZVV

Werner Fritschi, Thurbo

Hanspeter Oprecht, BAV

Jürg Lehmann, STI

Philipp Sutter, VBSG

Markus Dössegger, BLS

Reto Steiner, VöV

**Gäste** Toni Häne, SBB (bis Traktandum 2)

Andrea von Büren, SBB Infrastruktur (ab Traktandum 5)

Santiago Garcia, PAG (ab Traktandum 5)

Markus Giger, BAV (ab Traktandum 5)

Marcel Zaugg, Weisskopf Engineering (ab Traktandum 5)

**Entschuldigt** Reto Rieder, ZVV

**Nächste Sitzung:** 29. Mai, 09:15 bis 13:00 Uhr, VöV, Dählhölzliweg 12, Bern

Inhaltsverzeichnis

[1 Begrüssung & Genehmigung Protokoll vom 11. November 2015 3](#_Toc413300854)

[2 Personelles 3](#_Toc413300855)

[3 V580 – Einblick in die Werkstatt 3](#_Toc413300856)

[4 V580: Weiteres Vorgehen 5](#_Toc413300857)

[5 Präsentation Strategie BAV 5](#_Toc413300858)

[6 Vertrag KI-Plattform zwischen SBB I und BAV 7](#_Toc413300859)

[7 Stand der Entwicklung „Echtzeitinformationen im Nahverkehr“ 7](#_Toc413300860)

[8 Standardisierter Umgang mit Störungsmeldungen 8](#_Toc413300861)

[9 Auftrag des VöV-Ausschuss an die KKV 9](#_Toc413300862)

[10 Beschlussfassung in den Kommissionen 9](#_Toc413300863)

[Pendenzenliste Kommission Kundeninformation Verkehr (KKV) 10](#_Toc413300864)

# Begrüssung & Genehmigung Protokoll vom 11. November 2015

Toni Häne begrüsst die Sitzungsteilnehmenden. Das Protokoll vom 11. November wird genehmigt und dem Verfasser verdankt.

# Personelles

**Beschrieb**

Toni Häne ist Mitte November vergangenen Jahres Leiter des Fernverkehrs bei der SBB geworden, weshalb er sich aus der KKV zurückzieht. Der Sitz der SBB, die ihren Vertreter selber bestimmen kann, geht auf Mathias Zollinger über. Mit dem Ausscheiden von Toni Häne ergibt sich auf dem Präsidenten-Posten jedoch eine Vakanz. Das Ziel der heutigen Sitzung ist es, sich über die Anforderungen auszutauschen und damit zu gewährleisten, dass alle KKV-Mitglieder den gleichen Wissensstand haben.

David Gervasi hat sich innerhalb des ZVV verändert und sein Sitz geht auf Reto Rieder über, der in der letzten Sitzung bereits Gast war, heute jedoch nicht anwesend ist. Die Wahl von Reto Rieder per 1. April 2015 in die KKV wurde bereits in der letzten KKV-Sitzung beschlossen und vom StAD bestätigt.

Toni Häne und David Gervasi werden von Ueli Reinert verabschiedet.

**Diskussion**

Toni Häne richtet ein paar Abschiedsworte an die Kommission. Ihm hat die Arbeit sehr gefallen und insbesondere der Einblick in die Welt der Busse hat er als grosse Bereicherung seiner beruflichen Karriere empfunden. Toni macht in der Folge deutlich, dass die SBB das Präsidium der KKV nicht erneut übernehmen wird.

Ueli Reinert greift die Frage auf, was ein potentieller neuer Präsident für Anforderungen erfüllen müsste. Er wünscht sich eine gewisse Kraft hinter der TU und zusätzlich hält er es für wichtig, dass der Kandidat die KKV bereits seit längerer Zeit kennt. Reto Steiner fügt hinzu, dass Bewerbungen ausdrücklich erwünscht sind.

**Entscheid**

*Am Präsidium interessierte Mitglieder der KKV werden gebeten, ihr Interesse beim KKV-Sekretariat anzumelden. In der Sitzung vom 29. Mai 2015 soll dann der neue Präsident gewählt werden.*

# V580 – Einblick in die Werkstatt

**Beschrieb**

Seit der letzten Sitzung wurden einige Bestandteile der V580 erweitert oder aktualisiert:

* SBB, ZVV und PAG haben gemeinsam einen Entwurf betreffend der Lieferungen an INFO+ erarbeitet, der in die Grundnorm der V580 eingepflegt werden soll.
* In den Arbeitsgruppen wurden die Produkte „Symbole, Piktogramme und Signaletik“ sowie „Monitore in Fahrzeugen und DFI Anzeiger“ weiterentwickelt, wobei ersteres schon sehr weit gediehen ist, während letzteres noch weiterentwickelt werden muss. Zusätzlich sollen auch Aussenanzeigen an den Fahrzeugen zusätzlich von der Arbeitsgruppe bearbeitet werden.

Zusätzlich muss in der Grundnorm noch die Rolle des Management Boards Kundeninformation präzisiert werden.

**Diskussion**

Mathias Zollinger erläutert, dass das BAV die Lieferung von Fahrplandaten vorschreibt. Es gibt derzeit jedoch noch keine Definition, in welchen INFO+-Datenfeldern welche Information stehen muss, weshalb sich hier eine TU-übergreifende Vereinheitlichung aufdrängt. Viele Infotexte sind überflüssig, weil es dafür eigentlich Datenfelder geben würde.

Es wird von mehreren Seiten eingewandt, dass INFO+ teilweise auch das Kursbuch mit Informationen füttert und es noch keine Filtermöglichkeit gibt, die Informationen gezielt für den Online- oder Print-Kanal einliefern zu können. Mathias Zollinger bestätigt dies, macht aber deutlich, dass man ja dennoch schon mal für den Online-Kanal spezifizieren könne, welche und wie die Daten geliefert werden müssen.

Betreffend die Verkehrsmittel-Arten ist die bestehende Auswahl sehr uneinheitlich und teilweise sehr produktnamenbezogen. Im Sinne des „less is more“ soll die bereits leicht verschlankte Liste im beiliegenden Dokument weiter vereinfacht und vereinheitlicht werden.

François Longchamp weist für die Info-Texte noch darauf hin, dass es Übersetzungen brauchen wird, damit der Vorschlag vollständig ist. Hanspeter Oprecht wünscht wegen der Barrierefreiheit unbedingt noch Werner Jordan und das SBB Callcenter Handicap zu befragen.

Die Vertreter werden in der Folge gebeten, ihre Inputs und Einbezugswünsche bis Ende Monat an Mathias Zollinger zu schicken, der dann das Thema bis zur nächsten Sitzung vorantreiben wird.

Betreffend der weiterentwickelten Produkte hält Ueli Reinert fest, dass viele Symbole aus dem Kursbuch übernommen wurden. Die Flughöhe wird von den Mitgliedern gutgeheissen. Offen ist jedoch die Frage, ob Symbole (aktuelle das [Z] für Zuschlag) in allen Sprachen gleich aussehen müssen, oder ob hier je nach Sprache / Region unterschieden werden kann.

Es gehen verschiedene Voten ein, das Symbol sprachneutral auszugestalten und auf ein [Z] zu reduzieren, während François Longchamp jedoch darauf hinweist, dass er das Thema für die lateinischsprachige Schweiz für sehr sensibel hält.

Hanspeter Oprecht weist darauf hin, dass im Zusammenhang mit der Europäisierung der bundesrechtlichen Vorgaben insbesondere fahrzeugseitig noch mit zusätzlichen Piktogrammen zu rechnen sei. Deshalb sollte in der V580 noch ergänzt werden, dass keine neuen Piktogramme von den TU entwickelt werden sollen. Zudem soll in der V580 darauf hingewiesen werden, in welchen bundesrechtlichen Vorgaben (z.B. VAböV, AB-EBV) die relevanten Europäischen Normen ins Bundesrecht übernommen werden/wurden.

Die Symbole für Störungsmeldungen werden von der KKV bestätigt, auch wenn von Janos Tolcsvai noch grundsätzliche Klärungen über die Verwendung (wann braucht es das i-Symbol, wann ein !) wünscht.

Das Kapitel über die Monitore und dynamischen Anzeiger wird in den nächsten Monaten noch weiterentwickelt und soll im Juni vorgelegt werden. Es gibt hier betreffend Tiefe aufgrund des unterschiedlichen Zeitaufwands noch erhebliche Unterschiede.

**Entscheid**

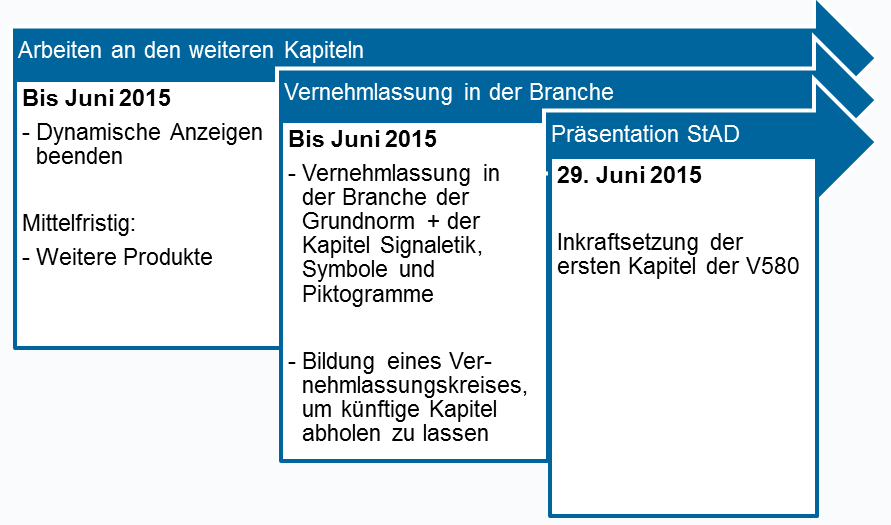
* Die INFO+-Lieferungen werden unter Einbezug der Interessierten noch weiterentwickelt und bei dem VM-Gattungen präzisiert.
* Für das Zuschlag-Symbol liefert ch-direct noch einen sprachneutralen Vorschlag.
* Das Produkt „Monitore im Fahrzeug“ und dynamische Anzeiger wird bis Juni 2015 weiterentwickelt.



# V580: Weiteres Vorgehen

**Beschrieb**

Die V580 betreffend wird das weitere Vorgehen besprochen. So soll einerseits die Grundnorm mit einigen Produkten vor die Branche und den StAD getragen werden und anderseits gilt es, neue Produkte zu definieren, die man in Zukunft erarbeiten soll.



**Diskussion**

Das Vorgehen wird gutgeheissen, wobei dem StAD auch noch die weiteren Arbeiten zur Kenntnis gebracht werden sollen. Dazu braucht es einen konsolidierten Entwurf bis Ende Juni 2015.

Janos Tolcsvai regt an, für Ereignisse und die Kommunikation auf verschiedenen Produkte eine Arbeitsgruppe zu bilden. Diese Idee wird unterstützt.

**Entscheid**

*Alle KKV-Mitglieder erhalten den Auftrag, sich für ihre Organisation und in ihrem Raum ein Bild zu verschaffen, welche Produkte künftig erarbeitet werden sollen. Zusätzlich sollen auch bereits entwickelte Dokumente in der nächsten Sitzung dargelegt werden. ch-direct macht Vorarbeiten, um eine Arbeitsgruppe für die Störungsmeldungen in die Wege zu leiten.*

****

# Präsentation Strategie BAV

**Beschrieb**

Markus Giger präsentiert die Strategie des BAV im Zusammenhang mit der Kundeninformationsplattform. Er erläutert zuerst die gesetzlichen Rahmenbedingungen, in denen sich der öffentliche Verkehr bewegt. Im Personenbeförderungsgesetz ist im Artikel 13 die Allgemeine Fahrplanpflicht festgehalten und in der Fahrplanverordnung wird präzisiert, dass die Unternehmen sich gegenseitig laufend über die Betriebslage informieren. Es besteht damit die gesetzliche Pflicht für die TU, Echtzeitdaten zu liefern.

Im Rahmen der Leistungsvereinbarungen zwischen dem BAV und der SBB Infra 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. 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.

Bei einem Systemführer-Vertrag handelt es sich um eine Bestellung des BAV beim betreffenden Unternehmen – in diesem Fall die SBB Infra. Es ist jedoch nicht nur eine Anordnung sondern auch ein Aushandlungsprozess. 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 aber zu berücksichtigen, dass Inhalte, die im Vertrag stehen, unumstösslich und bestellt 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 (VöV). Das BAV wird präsent sein, aber nicht als stimmberechtigtes Mitglied agieren.

Markus Giger bittet die KKV-Mitglieder, ihre Bemerkungen zum Vertrag bis zum 13. März 2015 zukommen lassen. Bis im September 2015 müssen die finanziellen Voraussetzungen geklärt sein und es gibt doch einen gewissen Zeitdruck, auch wenn der Vertrag erst am 1. Januar 2017 in Kraft gesetzt wird. Zu diesem Zeitpunkt soll auch das Management Board seine Arbeit aufnehmen, wobei dies grundsätzlich auch schon früher geschehen kann, um gewisse Abmachungen zu treffen. Die Besetzung des Boards sollte bis Ende 2015 geklärt sein.

Markus Giger zeichnet 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 Pakete 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 ein Exportweg, auf dem man über definierte Schnittstellen die Daten abholen kann. Mittels dieser Open Data Plattform kann die Informationslast ausgelagert werden, technisch wird voraussichtlich der GTFS-Standard von Google genutzt. 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.

**Diskussion**

Marcel Zaugg fragt, wie die Qualität dieser Daten geprüft wird. Markus Giger antwortet, dass es im QMS RPV Qualitätsprüfungen geben wird, aber wie dies konkret aussehen wird, kann er derzeit noch nicht sagen.

Santiago Garcia möchte wissen, ob der Datenfluss zwischen CUS und den regionalen Datendrehscheiben auch weiterhin bidirektional verlaufen wird. Markus Giger geht davon aus, aber er erachtet dies nicht als Aufgabe des BAV, sowas zu bestimmen.

Es wird gefragt, wann die Open Data-Plattform bereitstehen solle. Das BAV wünschte, dass dies bis Anfang 2016 geschehen sollte, es gibt jedoch noch einiges zu tun.

Markus Dössegger erläutert, dass die Weiterentwicklung der Datenaufbereitung und des Austausches durch Unklarheiten wegen den Betriebspunkten verhindert wird. Betriebspunkte einzelner TU müssen einerseits in einer regionalen DDS und anderseits in CUS aufgenommen werden, was doppelte Kosten verursacht. Während die TU bereit sind, die Aufnahme von Betriebspunkten in der regionalen DDS zu bezahlen, gibt es betreffend der Kosten der Anbindung an CUS Konflikte.

Aus Sicht von Markus Giger müssen die TU an Betreiber der DDS bezahlen, während dieser dann die Anbindung der Betriebspunkte an CUS finanzieren muss. Das Innenverhältnis der regionalen DDS ist jedoch kein BAV-Thema. Es handelt sich beim Verhältnis zwischen DDS und CUS seiner Ansicht nach aber um ein Verkehrsthema. Er ergänzt, dass es sich aus der Gesetzgebung ergebe, dass die TU die Pflicht haben sich möglichst effizient anzuschliessen, damit die Kosten tief sind. Zu zahlen ist nur die Anschlussarchitektur, der Betrieb des Systems ist über die Systemführerschaft abgedeckt. Die Sache mit den Betriebspunkten ist seiner Meinung nach nicht unendlich, sondern mehr oder weniger eine einmalige Konfiguration. Über die (abgeltungsberechtigten) Kosten könne man immer diskutieren, aber viele TU haben die Beiträge längst bezahlt und man könnte auch alles in die Systemführerschaft aufnehmen, aber das wäre dann gegenüber den bereits angeschlossenen TU unfair.

Santiago Garcia stellt Fragen im Zusammenhang mit dem Bezug von Daten. Dabei wird deutlich, dass es offenbar deutlich günstiger und einfacher ist, die Daten künftig aus der Opendata-Plattform zu beziehen statt aus CUS. Eine Vielzahl von App-Entwicklungen durch die TU sieht Markus Giger gelassen, hier werde der Markt korrigierend einschreiten.

Andrea von Büren konkretisiert, dass der genaue Leistungsumfang der Opendata-Plattform noch nicht fixiert sei. Ob hier wirklich nur Rohdaten zugänglich gemacht werden oder ob die Daten aufbereitet werden, in welchem Format die Daten daherkommen usw. ist derzeit noch offen. Es wird vorerst keine Verbindungslogik dabei sein.

David Gervasi möchte wissen, wie die nächsten Schritte aussehen und ob hier, da gemäss Vertrags-Anhang auch Arbeiten im Zusammenhang mit Schnittstellen zu den Aufgaben des Management Boards gehören, auch die Arbeitsgruppe KIDS der KIT einen Sitz beanspruchen sollte. Hier müssen sich die KKV und die KIT noch absprechen. Für Markus Giger wäre es gut, wenn man die Mitglieder in den nächsten 2-3 Monaten mal provisorisch für ein erstes Treffen bestimmen könnte. Andrea von Büren betont, dass die SBB I-Sitze nicht vom Personenverkehr besetzt werden, damit die Rolle als Systemführer wahrgenommen werden kann.

**Entscheid**

*Ch-direct leistet die nötigen Koordinationsarbeiten, damit die Sitze im Management Board zeitnah besetzt werden können.*



# Vertrag KI-Plattform zwischen SBB I und BAV

**Beschrieb**

Das BAV und SBB Infrastruktur haben die Modalitäten der in Traktandum 5 besprochenen Systemführerschaft in einem Vertrag und mehreren Anhängen ausgearbeitet. Die Mitglieder der KKV haben die Möglichkeit, zu diesem Entwurf Stellung zu nehmen und Fragen zu stellen.

**Diskussion**

Reto Steiner fragt, warum die Infrastrukturbetreiberinnen im Normalspurnetz keine Gebühren für den Anschluss an die KI-Plattform bezahlen müssen. Markus Giger räumt ein, dass die Formulierung etwas unpräzise sei und dies so nur für die TU mit RCS gelte.

Die Tabelle mit den Kostenszenarien auf Seite 7 ist – zumindest für Aussenstehende – etwas abstrakt und es ist unklar, was man sich unter den aufgeführten Aspekte vorstellen kann. Die Tarife sollten genauer umschrieben werden.

Santiago Garcia wünscht eine grössere Planungssicherheit. Projektkosten mit Tagesansätzen lassen dies nicht zu.

Er präsentiert in der Folge ein Modell, in dem Postauto eine eigene Datendrehscheibe unterhalten würde ohne sich an sämtlichen regionalen DDS anschliessen zu müssen. Marcel Zaugg hält dieses Modell grundsätzlich für kostengünstiger, da es weniger Schnittstellen im Gesamtsystem gibt. Santiago Garcia will den Dialog mit der SBB Infrastruktur suchen.

**Entscheid**

*Die Mitglieder der KKV haben die Möglichkeit, ihre Inputs zum Vertragswerk bis zum 13. März 2015 ans BAV zu schicken.*

# Stand der Entwicklung „Echtzeitinformationen im Nahverkehr“

**Beschrieb**

Mathias Zollinger präsentiert kurz den aktuellen Stand des Projektes. Es haben sich neue Herausforderungen aufgetan und deshalb wird es auch länger dauern, um Lösungen zu erarbeiten. Das Gesamtprojekt wird tendenziell bis Frühling 2016 verlängert.

Auch der neue Kostenrahmen kann derzeit noch nicht beziffert werden, wobei ein Verteilschlüssel innerhalb der SBB gefunden wurde.

**Diskussion**

Das Projekt bringt unweigerlich auch Konsequenzen und damit Kosten für die Systeme der TU und die regionalen DDS mit sich, da auch diese angepasst werden müssen. Diese können gemäss Markus Giger auch über die Offerten abgegolten werden.

Mit der Kommunikation des Projektes in die Breite wird aber noch abgewartet, bis das Konzept Ende Juni 2015 fertiggestellt wird.

**Entscheid**

*Kenntnisnahme*



# Standardisierter Umgang mit Störungsmeldungen

**Beschrieb**

Marcel Zaugg von der Firma Weisskopf präsentiert die Arbeiten eines gebildeten Arbeitskreises des VDV. Dieser wurde gebildet, weil im Umgang mit Störmeldungen Konzepte und normierte VDV-Schnittstellen zur Sicherstellung einer durchgängig konsistenten Fahrgastinformation unzureichend vorhanden sind. Der AK wurde so gewählt, dass Verkehrsverbünde, Verkehrsbetriebe und Hersteller von öV-Lösungen vertreten sind, von denen kurzfristig Lösungen in diesem Themengebiet erwartet werden.

Die Hauptziele dieses Arbeitskreises gliedern sich wie folgt:

* Identifikation und Definition von Strukturen und Schnittstellen zum Austausch von Fahrgastinformation zwischen Echtzeit-Kommunikations- und Auskunftsplattformen (EKAP) sowie itcs, als auch im Verkehrsverbund auf Ebene Ereignis, Linie, Fahrt, Fahrzeug, Streckenabschnitte, Regionen, Haltestelle, Haltepunkt/Kante, Fusswege innerhalb der Haltestellen/Anschlussknoten und Infrastruktur (Lift, Rolltreppen, Zugänge etc.) im Bereich der Haltestellen und deren Zugang.
* Klare Vorgaben zur Umsetzung für Verkehrsverbünde, -betriebe und Hersteller unter Vorgabe zur Nutzung der VDV- und SIRI-Schnittstellen.
* Dokumentation in einer VDV-Schrift

**Diskussion**

Es wird deutlich, dass es im Bereich der Störungsmeldungen noch viel Aufwand gibt und dass auch die Anforderungen an die Systeme weiter steigen werden, je mehr Informationen fliessen müssen. Auf eine Erweiterung der VDV-Schnittstellen für den automatisierten Austausch von Störungsmeldungen wird voraussichtlich verzichtet. Es sollen die SIRI-Schnittstellen verwendet werden.

**Entscheid**

*Kenntnisnahme.*



# Auftrag des VöV-Ausschuss an die KKV

**Beschrieb**

Die Mitglieder des VöV-Ausschusses haben der KKV via StAD den Auftrag erteilt, bis Mitte Mai 2015 eine Auslegeordnung des Status Quo betreffend Echtzeitdaten zu machen (welche Daten sind bereits vorhanden) und zu definieren, was von den TU an Daten geliefert werden muss. Zusätzlich muss juristisch abgeklärt werden, wie es bezüglich Open Data und dem Öffentlichkeitsprinzip aussieht und ob diese Daten freigegeben werden müssen.

Ein erster Entwurf des Dokuments liegt bereit und dient als Diskussionsgrundlage.

**Diskussion**

Didier Burgener weist darauf hin, dass das Kapitel 4 inhaltlich überholt ist. Grundsätzlich gibt es inhaltlich noch ein paar Ungenauigkeiten und das Dokument muss sicher noch intensiv bearbeitet werden, damit die Qualität für die KKV repräsentativ ist.

Aus diesem Grund erklären sich Werner Fritschi und Jürg Lehmann bereit, sich an der gemeinsamen Weiterentwicklung des Dokumentes zu beteiligen. Die Mitglieder, die sich noch nicht zum Dokument geäussert haben, werden um eine Rückmeldung per E-Mail gebeten.

**Entscheid**

*ch-direct treibt die Arbeiten mit Unterstützung von STI und Thurbo voran, KKV-Mitglieder ohne Feedback werden gebeten, dieses bis zum 13. März 2015 noch nachzureichen.*



# Beschlussfassung in den Kommissionen

**Beschrieb**

Betreffend Beschlussfassung wurde in der letzten Sitzung des StAD beschlossen, dass im StAD Stimmenthaltungen neu möglich sind und nur noch die abgegebenen Stimmen zählen. Bisher zählte eine Enthaltung bei einer Abstimmung gleich wie eine Ablehnung. Aus diesem Grund drängt es sich auf, dass die Beschlussfassung auch in den Gremien in ähnlicher Weise angepasst wird.

**Entscheid**

*Zustimmung zum Antrag.*



Die nächste Sitzung findet am 29. Mai 2015, 13:15 bis 18:00 Uhr beim VöV am Dählhölzliweg 12 in Bern statt. Es findet ab 11:45 Uhr ein fakultatives Mittagessen in Bern statt.

Für das Protokoll

4. März 2015



Didier Burgener

Teilprojektleiter

ch-direct

# Pendenzenliste Kommission Kundeninformation Verkehr (KKV)

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Nr.*** | ***Datum*** | ***Geschäft/Thema*** | ***Massnahme/Ziel*** | ***Bearbeitung*** | ***Zustän­digkeit*** | ***Termin*** | ***Status*** |
| 12 | 11.11.2014 | Grundnorm & Symbole, Piktogramme, Signaletik | Entwurf fertigstellen | AGr Symbole, Piktos, Signaletik | Didier Burgener | 15.03.2016 | offen |
| 13 | 11.11.2014 | DFI-Anzeiger + Monitore in den Fahrzeugen | Entwurf fertigstellen | AGr DFI-Anzeiger + Monitore in Fz. | Didier Burgener | 15.05.2015 | offen |
| 14 | 11.11.2014 | V580: Inhaltliche Vorgaben Lieferungen INFO+ | Entwurf weiterentwickeln | Mathias Zollinger | Mathias Zollinger | 15.05.2015 | offen |
| 15 | 05.03.2015 | Auftrag des VöV-Ausschuss | Feedback zum Entwurf einliefern | alle | alle | 13.03.2015 | offen |
| 16 | 05.03.2015 | Auftrag des VöV-Ausschuss | Vorlage vorantreiben | Didier Burgener | Didier Burgener  Werner Fritschi  Jürg Lehmann | 02.05.2015 | offen |
| 17 | 05.03.2015 | Feedback zum Vertragsentwurf KI-Plattform an das BAV | Vertretung der Branche | alle | alle | 13.03.2015 | offen |
| 18 | 05.03.2015 | Besetzung des Management Boards | Aufleisen, um die drei Sitze besetzen zu können | Reto Steiner | ch-direct | 15.05.2015 | offen |
| 19 | 05.03.2015 | Sondierungen hinsichtlich neuer Arbeitsgruppen | Sondieren, Material zusammentragen | alle | alle | 15.05.2015 | offen |

Stand: 03. März 2015/ VöV – Didier Burgener