



# Vertrag für die Erbringung von übergeordneten Aufgaben im Bereich Kundeninformation

## **Abgeschlossen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, handelnd durch:**

Bundesamt für Verkehr (BAV)  
Mühlestrasse 6  
3063 Ittigen  
(Postadresse: Bundesamt für Verkehr BAV, CH 3003 Bern)  
Nachstehend bezeichnet mit "Auftraggeberin" oder "BAV"

## **und der Unternehmung:**

Schweizerische Bundesbahnen (SBB) AG  
Division Infrastruktur  
Hilfikerstrasse 1  
3000 Bern  
Nachstehend bezeichnet mit "Auftragnehmerin" oder "Systemführerin"



## **1. Ausgangslage**

### **1.1. Rechtliche Pflichten im Bereich Kundeninformation**

Konzessionierte Transportunternehmen unterstehen der Fahrplanpflicht, was bedeutet, dass Fahrpläne aufgestellt und publiziert werden müssen. Die Fahrplanverordnung legt fest, dass diese Publikation gemeinsam erfolgen muss und wie mit Änderungen sowie Betriebsunterbrechungen umzugehen ist. Daraus gibt es im Bereich der Kundeninformation im öffentlichen Verkehr (öV), hauptsächlich beim Daten-Handling, Koordinations- und Abstimmungsbedarf zwischen den konzessionierten Transportunternehmen, die regelmässige, der Personenbeförderung dienende Fahrten anbieten. Dieser ergibt sich aus der Fahrplanverordnung (insbesondere Artikel 8 und 13 FPV<sup>1</sup>). Zudem legt Artikel 14 NZV<sup>2</sup> fest, dass die Infrastrukturbetreiberin im Falle von Betriebsstörungen ein Weisungsrecht gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) hat. Infrastrukturbetreiberin und EVU sind zur Behebung der Störung und zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs zur gegenseitigen Information und zu gegenseitigen Hilfeleistungen mit Personal und Material verpflichtet.

### **1.2. Regelung in den Leistungsvereinbarungen zwischen 2007 und 2020**

Ab 1906 war die Auftragnehmerin Herausgeberin des offiziellen Kursbuchs. Seit 2007 bestellt das BAV bei der Auftragnehmerin weitergehende übergeordnete Aufgaben im Bereich der Sammlung und Publikation von Daten der Kundeninformation des öffentlichen Verkehrs. Von 2007 bis 2020 hat der Bund bei der Auftragnehmerin diese Systemaufgaben im Rahmen der Leistungsvereinbarungen (LV) bestellt. Seit 2017 besteht darüber ein ausdrücklicher Vertrag.

### **1.3. Gesetzliche Anpassung ab 01.07.2020**

Das Parlament hat am 28. September 2018 der Gesetzesrevision «Bundesgesetz über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI)» zugestimmt. Gemäss dem neuen Art. 37 EBG<sup>3</sup> kann das BAV die diskriminierungsfreie Wahrnehmung von übergeordneten Aufgaben (Systemaufgaben) an Infrastrukturbetreiberinnen oder Dritte vertraglich übertragen, wenn dadurch die Effizienz oder die Interoperabilität verbessert oder einheitliche Lösungen für die Kundschaft oder die gesunde Entwicklung des Wettbewerbs im Eisenbahnverkehr erreicht werden können. Das BAV hat neben Inhalt und Umfang der Systemaufgabe insbesondere auch die Vergütung, den Einbezug der betroffenen Unternehmen und Anspruchsgruppen, die Rechte der Informatiksysteme und -applikationen zu regeln (Art. 37 Abs. 2 EBG). Die Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom entscheidet über Streitigkeiten betreffend die Wahrnehmung von Systemaufgaben (Art. 40a<sup>ter</sup> Abs. 1 Bst. e EBG).

Das BAV möchte die unter Ziff. 1.2 dargestellte bisherige Bestellung im Bereich Sammlung und Publikation von Daten der Kundeninformation des öffentlichen Verkehrs im Rahmen einer Systemaufgabe Kundeninformation unter neuen Rahmenbedingungen weiterführen.

### **1.4. Befristete Vertragsbestandteile im Bereich multimodaler Mobilität im Sinne der Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit weiteren Angeboten**

Auf Basis der Bundesratsentscheide vom 18. Dezember 2018 und 1. Juli 2020 zur Förderung des Datenaustausches im Bereich multimodaler Mobilität sind im Rahmen dieser übergeordneten Aufgaben Kundeninformation bis zur Inbetriebnahme der geplanten Nationalen Dateninfrastruktur Mobilität (NaDIM) auch Aufgaben enthalten, die schrittweise eine bessere Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit weiteren Mobilitätsangeboten beinhalten.

---

<sup>1</sup> Fahrplanverordnung (FPV) vom 4. November 2009, SR 745.13

<sup>2</sup> Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV) vom 25. November 1998, SR 742.122

<sup>3</sup> Eisenbahngesetz (EBG) vom 20. Dezember 1957, SR 742.101

Diese Aufgaben im Bereich multimodaler Mobilität sind im Vertrag als befristete Vertragsbestandteile enthalten (vgl. insbesondere Ziff. 3.1 e, h, i, j sowie entsprechende Anhänge). Diese Bestandteile sollen mit Inbetriebnahme der NaDIM in eine unabhängige Organisation überführt werden. Für diese Organisation wird gemäss Bundesratsentscheid vom 1. Juli 2020 eine Botschaft mit Gesetzestext erarbeitet. Der vorliegende Vertrag läuft nach der Inbetriebnahme der NaDIM ohne diese Bestandteile weiter.

## **2. Ziel und Zweck der Systemaufgabe Kundeninformation und des Vertrages**

Mit der Systemaufgabe Kundeninformation verfolgt das BAV das Ziel, eine einheitliche und effiziente Grundlage zu schaffen, damit Transportunternehmen und weitere Unternehmen sowie insbesondere Kunden des öffentlichen Verkehrs mit aktuellen, durchgängigen, vollständigen, einheitlichen und aufeinander abgestimmten Informationen über ihre gesamte Reise unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel sowie Unternehmen zur Verfügung stellen können.

Hierfür werden u.a. die Informationen zur geplanten, tatsächlichen und prognostizierten Abfahrt und Ankunft (SOLL-, IST- und PROGNOSE-Fahrplandaten), Verspätungen, Gleis- und Kanteninformatoren, Fahrzeugkompositionen und Anschlüsse, zu geplanten und spontanen Ereignissen sowie zur Barrierefreiheit von Stationen für den gesamten öffentlichen Verkehr in der Schweiz gesammelt, aufbereitet und für interessierte Abnehmerinnen und Abnehmer bereitgestellt. Im Sinne von Ziffer 1.4 wird befristet auch der Austausch von Informationen gefördert, die im Sinne der multimodalen Mobilität die Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit weiteren Mobilitätsangeboten erleichtern. Soweit es möglich und im Interesse der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs der Schweiz ist, sollen auch die Informationen des grenznahen und grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs des Auslandes auf der zentralen Dateninfrastruktur für die Kundeninformation gesammelt werden.

Zudem soll die Systemaufgabe Kundeninformation eine stufengerechte – den jeweiligen Verantwortlichkeiten entsprechende – Koordination zwischen den Akteuren, sowie die fachliche und systemtechnische Datenqualität gewährleisten.

Der vorliegende Vertrag regelt die Aufgaben sowie Rechte und Pflichten der Vertragsparteien, die sich aus der Systemaufgabe Kundeninformation ergeben.

Im Folgenden werden alle Unternehmen, die Daten liefern oder über Schnittstellen bereitstellen, als Datenlieferanten bezeichnet, die interessierten Abnehmenden der Daten als Anspruchsberechtigte.

## **3. Aufgaben**

### **3.1. Aufgabe der Systemführerin**

- a. Betrieb, Erhalt und Weiterentwicklung eines IT-Systems zur Dokumentation aller Dienststellen des öffentlichen Verkehrs der Schweiz, einschliesslich der Anforderungen von TSI PRM4., sowie Durchführen des internationalen Datenaustausches betreffend die Dienststellen (siehe auch Anhang 1 ex 4).
- b. Betrieb, Erhalt und Weiterentwicklung eines digitalen Systems zur Sammlung der SOLL-Fahrplandaten des öffentlichen Verkehrs der Schweiz mittels gängiger oder europäisch standardisierter Datenformate (siehe auch Anhang 2).
- c. Betrieb, Erhalt und Weiterentwicklung einer Applikation zur Erstellung und Veröffentlichung der offiziellen Fahrplanpublikation in der Form von Fahrplanfeldern und Bereitstellen einer Verbindungslogik für den öffentlichen Verkehr der Schweiz. Die Fahrplanfelder sollen auch als Druckvorlage für regionale Fahrplanbüchlein und Ähnliches dienen können. (siehe auch Anhang 3).

---

<sup>4</sup> Technische Spezifikation für die Interoperabilität in Bezug auf die Zugänglichkeit des Bahn- bzw. ÖV-Systems für Personen mit reduzierter Mobilität. Die TSI PRM verlangen, dass die EU-Mitgliedländer und die Schweiz ein sogenanntes Bestandesregister (Inventory of Assets (IoA)) als Grundlage für ein europaweites Register zu erstellen haben.

- d. Betrieb, Erhalt und Weiterentwicklung eines digitalen Systems zur Sammlung der Echtzeitinformationen für den öffentlichen Verkehr der Schweiz mittels gängiger oder europäisch standardisierter Datenformate (siehe auch Anhang 4 ex 1).
- e. Verfügbarmachen der Daten nach a. bis d. auf einer Open-Data-Plattform in gängigen Datenformaten. (siehe auch Anhang 5).
- f. Zur Verfügungsstellung der Datenbasis für das Station Board für Haltestellen auf den Swisstopo Karten.
- g. Überwachung der fachlichen und systemtechnischen Qualität der Datenerfassungs- und -übertragungsprozesse sowie Unterstützung und Beratung der Datenlieferanten zur Verbesserung ihrer Qualitätsmanagementsysteme.
- h. Entwicklung einer Erweiterung der Open-Data-Plattform für Mobilitätsangebote, die den öV ergänzen, bis zur Ablösung durch NaDIM (Anhang 5).
- i. Aufbau und Weiterentwicklung sowie befristeter Betrieb und Erhalt eines nationalen Routenplaners (Open Journey Planner) für den öffentlichen Verkehr bis zur Ablösung durch NaDIM. Dieser soll mittelfristig auch multimodale Informationen in der Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten zur Verfügung stellen können. Dieser Routenplaner wird mit Routenplanern der Nachbarländer verbunden (siehe auch Anhang 6).
- j. Umsetzung der Anforderungen an einen «National Access Point (NAP)» gemäss delegierter Verordnung 2017/1926 zu den multimodalen Reiseinformationsdiensten bis zur Ablösung durch NaDIM (Anhang 6).
- k. Realisierung eines Datenaustauschs, der ein barrierefreies Reisen in den digitalen Systemen ermöglicht.

Sämtliche Systeme, Entwicklungen und Aufgaben sind so zu gestalten, dass diese ohne relevanten zusätzlichen Aufwand unabhängig von den SBB-eigenen Systemen und ausserhalb der SBB als Organisation betrieben werden können. Dies gilt insbesondere für die Aufgaben e sowie h-j. In den jährlichen Offerten gemäss Punkt 7.2 ist auf diesen Aspekt jeweils speziell einzugehen. Zudem legt die Systemführerin bis Mitte 2021 ein Konzept vor (Vorgehen, Termine, Kostenschätzungen), wie die bestehenden Systeme von den SBB-Anwendungen innert 3 bis 4 Jahren entflochten werden können.

Die Systemführerin nimmt ihre Aufgaben in Abstimmung mit dem Management Board Kundeninformation und mit dem Übergangsrat Kundeninformation multimodale Mobilität wahr. Die Systemführerin unterstützt das BAV dabei aktiv und stellt ihm alle notwendigen Informationen zur Verfügung.

### **3.2. Nicht Aufgabe der Systemführerin**

Folgendes gehört nicht zu den Aufgaben der Systemführerin im Rahmen dieses Vertrages:

- a. Durchsetzen von Entscheidungen der Systemführerin, für welche Verfügungen der Aufsichtsbehörden erforderlich sind.
- b. Gewährleistung der Datenqualität anderer Datenlieferanten unter Vorbehalt der vorgenannten Ziff. 3.1 g.
- c. IT-Entwicklungen / Schnittstellenanpassungen über die Systemgrenze der Auftragnehmerin hinaus bei den Datenlieferanten oder Anspruchsberechtigten, sofern diese die Leistungen nicht bei der Auftragnehmerin bestellen und entschädigen und diese nicht innerhalb einer abgestimmten Planung erfolgen.
- d. Entwicklung von nicht standardisierten Schnittstellen für die Anspruchsberechtigten.
- e. Bereitstellen von Hardware, zusätzlicher Software sowie Endgeräten für die Anspruchsberechtigten.
- f. Pflege der Bewegungs- und Stammdaten.
- g. Durchführung von Kundeninformationstätigkeiten oder Kundenlenkung an Bahnhöfen, Haltestellen oder in Verkehrsmitteln.

### **3.3. Aufgaben BAV**

Die Aufgaben des BAV ergeben sich aus dem Eisenbahngesetz, dem Subventionsgesetz<sup>5</sup>, und den jeweils geltenden Leistungsvereinbarungen:

- a. Information der betroffenen Unternehmen sowie des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV), Alliance Swiss Pass (ASP) und des Seilbahnverbands (SBS) über den vorliegenden Vertrag.
- b. Aufnahme der Grundlagen und Vorgaben der Systemführerin, welche hoheitlich geregelt werden müssen, in die entsprechenden Vorschriften bzw. deren Erlass in geeigneter Form.
- c. Aufnahme eines Passus in den Leistungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreiberinnen, der auf die Systemaufgabe Kundeninformation verweist und die Erbringung dieser Leistungen durch die ISB sowie die Finanzierung dieser Leistungen aus der LV ausschliesst.
- d. Einbringen der Finanzierungsbedürfnisse der Systemaufgaben in die Budgetierung und Finanzplanung des Bundes bzw. des BIF.
- e. Hinwirkung darauf, dass Anspruchsberechtigte des öffentlichen Verkehrs sich der Kundeninformationsplattform oder einer regionalen Datendrehscheibe anschliessen.

## **4. Organe der Systemaufgabe**

### **4.1. Steuergremium BAV – Systemführerin**

BAV und Systemführerin stimmen sich regelmässig zu den Jahreszielen (Detailvereinbarung), der inhaltlichen, terminlichen und finanziellen Zielerreichung und zu den zu treffenden Massnahmen der Systemaufgabe Kundeninformation ab.

### **4.2. Management Board Kundeninformation**

Das Management Board vertritt die Interessen der betroffenen Akteure und besteht aus Vertretern der Systemführerin und Vertretern der übrigen konzessionierten Transportunternehmen. Um die Interessen der einzubeziehenden Transportunternehmen möglichst gut zu wahren, wirkt der Verband öffentlicher Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Seilbahnverband bei der Besetzung des Management Boards mit.

Das Management Board kann den Verband öffentlicher Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Seilbahnverband beauftragen, operative und technische Fragestellungen insbesondere hinsichtlich Normierung, Branchenstandards, Umsetzung von Massnahmen, Technologiewechseln und Ähnlichem in Fachgremien zu behandeln.

Im Organisationsreglement Management Board gemäss Anhang 7 ex 6 sind die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortungen sowie die Zusammenstellung des Management Boards geregelt.

Das BAV genehmigt das Organisationsreglement des Management Boards und dessen Änderungen.

### **4.3. Übergangsrat Kundeninformation multimodale Mobilität**

Der Übergangsrat handelt unabhängig vom Management Board und vertritt die Interessen der betroffenen Akteure der gesamten Mobilitätsbranche spezifisch bezüglich der Weiterentwicklung der Systemaufgabe im Bereich multimodale Mobilität (SKI+). Er besteht aus Vertretern der Systemführerin, Vertretern der betroffenen Akteure und des BAV.

Im Organisationsreglement Übergangsrat gemäss Anhang 8 sind die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten sowie die Zusammensetzung des Übergangsrates und dessen Abgrenzung und Koordination zum Management Board geregelt.

Das BAV erlässt das Organisationsreglement Übergangsrat (SKI+).

<sup>5</sup> Bundesgesetz vom 5. Oktober 1990 über Finanzhilfen und Abgeltungen (Subventionsgesetz, SuG), SR 616.1

## 5. Rechte und Pflichten

### 5.1. Rechte und Pflichten der Systemführerin

Die Systemführerin

- a. trifft die operativen Entscheide auf Basis der strategischen Entscheide des Management Boards, des Übergangsrates und nach Abstimmung mit dem BAV;
- b. erstellt basierend auf dem vorliegenden Vertrag die Nutzungsbestimmungen (Datenverwendung) und legt sie dem BAV zur Genehmigung vor;
- c. kann Schnittstellen temporär sperren, wenn
  - diese zu einer erheblichen Systembeeinträchtigung führen oder grobe Fehler in den Daten vorhanden sind, oder
  - die Nutzungsbestimmungen gemäss Nutzungsvertrag zwischen Auftragnehmerin und Anspruchsberechtigten nicht eingehalten werden oder
  - nicht der Schnittstellendefinition entsprechende oder fehlerhafte Daten geliefert werden.

Die Sperrung ist rückgängig zu machen, sobald der Missstand behoben ist;

- d. verpflichtet sich zu einer sorgfältigen, getreuen und sachkundigen Vertragserfüllung. Sie wirkt darauf hin, dass alle erbrachten Leistungen den vertraglichen Bedingungen und Spezifikationen sowie den gesetzlichen Vorgaben entsprechen;
- e. nimmt die Funktionen gemäss Organisationsreglement Management Board und Organisationsreglement Übergangsrat wahr (vgl. Anhänge 7 und 8);
- f. schliesst mit den betroffenen Unternehmen soweit erforderlich schriftliche Verträge über die Systemaufgabe, die Mitsprache und die Kostenaufteilung gemäss Art. 37 Abs. 5 EBG;
- g. stellt sicher, dass alle Akteure neutral und diskriminierungsfrei behandelt werden (Art. 37 Abs. 6 EBG), indem insbesondere jegliche Sonderstellung anderer Organisationseinheiten (inklusive andere Fach- und Führungsebenen der SBB) ausserhalb der Systemführerin Kundeninformation verhindert wird und die Beteiligten Mitarbeitenden der SBB bei der Aufgabenerfüllung für die SKI ausschliesslich den Zielen dieses Vertrages verpflichtet sind;
- h. informiert das BAV regelmässig über die Umsetzung der beauftragten Aufgaben im Rahmen von periodischen Gesprächen sowie der jährlichen Berichterstattung und zeigt ihm sofort schriftlich alle Umstände an, welche die vertragsgemässe Erfüllung beeinträchtigen oder gefährden;
- i. stellt sicher, dass für die im Rahmen ihrer Aufgaben (Ziffer 3) ergriffenen Massnahmen die möglichen Folgen auf Performance, Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Instandhaltung, Betrieb, Unabhängigkeit von anderen Systemen der SBB und allfällige Rückwirkungen auf angrenzende Systeme beurteilt und adäquate Begleitmassnahmen in Abstimmung mit dem BAV getroffen werden;
- j. legt verbindliche Wartungstermine und Releases betreffend die IT-Systeme fest;
- k. schliesst mit den Datenlieferanten standardisierte Verträge zur Datenlieferung ab und regelt die Datennutzung durch die Anspruchsberechtigten in Nutzungsbestimmungen;
- l. informiert die Datenlieferanten und Anspruchsberechtigten frühzeitig in geeigneter Form über geplante Anpassungen insbesondere bei den Schnittstellen und stimmt sich regelmässig mit diesen ab.

### 5.2. Nicht Rechte und Pflichten der Systemführerin

Die Systemführerin ist nicht für die Umsetzung der Grundlagen und Vorgaben durch die Akteure verantwortlich.

### **5.3. Rechte und Pflichten des BAV**

Die Rechte und Pflichten ergeben sich aus dem Eisenbahngesetz, dem Personenbeförderungsgesetz<sup>6</sup>, dem Subventionengesetz, und dem hier vorliegenden Vertrag.

Der Auftraggeberin steht jederzeit ein Kontroll- und Auskunftsrecht über alle Teile des Auftrags zu.

## **6. Eigentum und Nutzungsbedingungen**

Die IT-Systeme, die für die Erbringung der Leistungen notwendig sind, befinden sich im Eigentum oder Nutzungsrecht der SBB. Bei Übergang zu NaDIM sind die entsprechenden Teile kostenlos zu übergeben oder zu übertragen. Das BAV erwartet, dass die Systemführerin bei der Beschaffung von IT-Systemen darauf achtet, dass diese kostenlos aus dem bestehenden System ausgelöst werden können. Vorbehalten sind Kosten bezüglich technischer Überführung bzw. Herauslösung der alten Software/Systeme und allfällige Kosten des Lieferanten. Die SBB darf die IT-Systeme unter Vorbehalt von Ziffer 8 anderweitig zur Nutzung anbieten. Erlöse fliessen als Nebenerträge (SBB Nebengeschäft) nach der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV<sup>7</sup>) der Infrastrukturrechnung (SBB I-Netz) zu. Die Erweiterung der Systeme ist so vorzunehmen, dass diese unabhängig von SBB-Systemen betrieben und bei Bedarf organisatorisch herausgelöst werden können.

Werden während der Dauer dieses Vertrages die IT-Systeme gemäss den Anhängen 1 – 5 ersetzt, müssen diese den betroffenen Parteien zu den gleichen Bedingungen wie in den Anhängen beschrieben zur Verfügung gestellt werden. Eine externe Beschaffung ist möglich. Die Auftragnehmerin muss im Rahmen der Beschaffung sicherstellen, dass die Nutzung der IT-Systeme für die betroffenen Parteien ohne Kostenfolge möglich ist.

Die Daten sind Eigentum der Datenlieferanten. Die Datenlieferanten sind für die Qualität der Daten (Richtigkeit, Vollständigkeit, Aktualität, Integrität) verantwortlich. Die Datenlieferanten stellen sicher, dass auf den Daten keine Schutzrechte bestehen. Die Daten werden durch die Auftragnehmerin mit Hilfe einer Open-Data-Plattform allen Interessierten öffentlich zugänglich gemacht.

Die Auftragnehmerin hat für die Einhaltung der folgenden Grundsätze im Rahmen der Datennutzung durch die Anspruchsberechtigten zu sorgen:

- a. Die Datenlieferanten, insbesondere die Betreiber regionaler Datendreh scheiben, sorgen für die Datenintegrität.
- b. Bei der Nutzung der Daten ist die Datenintegrität zu respektieren, das heisst, die Daten müssen entsprechend dem Verwendungszweck vollständig, unverändert und konsistent genutzt werden.
- c. Eine Anreicherung der Daten ist in dem Sinn gestattet, dass weitere Inhalte (Bsp. Belegungszahlen, etc.) zu den bestehenden Daten hinzugefügt werden dürfen.

## **7. Kosten und Finanzierung**

### **7.1. Allgemein**

In der Botschaft vom 13. Mai 2020 zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und zu Investitionsbeiträgen an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2021–2024 sind die entsprechenden Finanzmittel enthalten.

Das BAV finanziert die geplanten ungedeckten Kosten der Systemaufgabe und die Investitionen. Insgesamt wird für die kommenden Jahre mit einem durchschnittlichen Finanzbedarf von rund 20 Mio. CHF pro Jahr gerechnet. Aufgrund der befristeten Aufgaben

<sup>6</sup> Personenbeförderungsgesetz (PBG) vom 20. März 2009, SR 745.1

<sup>7</sup> Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) vom 18. Januar 2011, SR 742.221

im Sinne von Ziffer 1.4 ist eine Erhöhung um 3 Mio. CHF pro Jahr angezeigt. Die Vertragsparteien bemühen sich, grosse Abweichungen von diesem Rahmen zu vermeiden, es sei denn, dies sei frühzeitig so vereinbart worden.

Der Systemführerin dürfen unter Berücksichtigung der vom Bund geleisteten Entschädigungen weder direkt noch indirekt ungedeckte Kosten durch die Erbringung der Systemführerleistung verursacht werden.

Falls Unternehmen (oder andere Unternehmensbereiche der SBB ausserhalb der Systemführerin Kundeninformation) Leistungen verlangen, welche über die in diesem Vertrag definierten Leistungen hinausgehen, hat das Unternehmen diese gesondert zu bestellen und die anfallenden Kosten zu übernehmen. Die Kosten dürfen nicht der Sparte Infrastruktur der Systemführerin belastet werden. Diese Leistungen dürfen nicht dazu führen, dass die Systeme der SKI einseitig auf Systeme anderer Unternehmen oder Unternehmensbereiche der SBB ausgerichtet werden.

SBB IT (Konzernbereich) verrechnet variable Kosten, die durch Aufträge / Leistungsbezug von Dritten anfallen, direkt den betroffenen Dritten. Bei der Sparte Infrastruktur (I-Netz) dürfen diesbezüglich keine Kosten anfallen.

## **7.2. Offerte und jährliche Detailvereinbarung**

Die Leistungen und die geplanten Kosten der Systemaufgabe werden von der Auftragnehmerin jährlich frühzeitig<sup>8</sup> in einer Offerte zu diesem Vertrag festgelegt. Dabei werden pro Jahr die zu erreichenden Ziele, die konkreten Ergebnisse (Lieferobjekte), die zu entschädigenden Kosten und die diesbezüglichen Termine vereinbart. Zudem wird festgehalten, wie viele Stellenprozente im betrachteten Jahr für die Erarbeitung des Ergebnisses zugewiesen werden. Die übermittelte Offerte ist erst gültig, wenn sie vom BAV angenommen wurde. Zudem müssen mindestens jährlich die IST-Werte der Leistungen und die rollende Planung aktualisiert werden. Der diesbezügliche Informationsaustausch erfolgt über die Webinterface Daten Infrastruktur (WDI) des BAV. Die vom BAV geforderten Angaben müssen inhaltlich vollständig und termingerecht geliefert werden. Die Offerte und die über WDI übermittelten Informationen gelten zusammen als Detailvereinbarung. Diese Daten sind Basis für das Controlling der Leistungen und der zu entschädigenden Kosten.

Die Festlegung der Kosten pro Jahr erfordert keine Anpassung des Vertrages. Ergeben sich im Verlaufe des Jahres wesentliche Abweichungen von den zugrunde gelegten Annahmen für die geplanten ungedeckten Kosten, so nehmen die Parteien Verhandlungen zur Anpassung der Detailvereinbarung auf.

## **7.3. Ressourcen**

Für die im Rahmen der Systemaufgabe anfallenden Tätigkeiten werden die notwendigen Ressourcen (insbesondere Personal, Material, Finanzmittel, Fremdleistungen) von der SBB zugunsten der Systemaufgabe bereitgestellt.

## **7.4. Jahresabschluss**

Sofern ein Investitionsbeitrag geleistet wurde, wird dieser nach den Vorschriften von Art. 25 KPFV<sup>9</sup> abgerechnet. Kosten und Erlöse der Systemführerschaft werden nach den Grundsätzen der Spartenrechnung abgerechnet. Das Ergebnis wird einer Spezialreserve zugewiesen. Die SBB achtet darauf, dass die Abschreibungen der Systemführerschaft von den aus der LV finanzierten Abschreibungen nachvollziehbar abgegrenzt sind.

## **8. Schutzrechte**

Sollte der Vertrag gekündigt werden, überträgt die Auftragnehmerin der neuen Systemführerin alle für die Erfüllung der Systemaufgabe erforderlichen IT-Systeme,

---

<sup>8</sup> In der Regel im 1. Quartal für das folgende Jahr

<sup>9</sup> Verordnung vom 14. Oktober 2015 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV), SR 742.120

Schutzrechte und Nutzungsrechte (Immaterialgüter- und Leistungsschutzrechte sowie Anwartschaften auf solche) an Arbeitsergebnissen, die im Rahmen der Vertragserfüllung (eingeschlossen frühere Verträge zur Systemaufgabe Kundeninformation) entstehen. Vorbehalten bleiben Rechte Dritter. Sie verzichtet auf die Ausübung nicht übertragbarer Persönlichkeitsrechte.

Alle Schutzrechte an Arbeitsergebnissen, die Vertragsinhalt bilden und nicht im Rahmen der Vertragserfüllung (eingeschlossen frühere Verträge zur Systemaufgabe Kundeninformation) entstanden sind (vorbestehende Arbeitsergebnisse), verbleiben bei der Auftragnehmerin. Sie erteilt der neuen Systemführerin ein zeitlich, räumlich und sachlich uneingeschränktes, unkündbares Verwendungsrecht. Dieses umfasst sämtliche aktuellen und zukünftig möglichen Verwendungsarten, das Recht zur Unterlizenzierung und Abtretung sowie das Recht zur Bearbeitung.

Die Auftragnehmerin gewährleistet, dass sie und von ihr beigezogene Dritte über alle Rechte verfügen, um ihre Leistungen vertragsgemäss zu erbringen. Sie verpflichtet sich, Forderungen Dritter wegen Verletzung von Schutzrechten unverzüglich abzuwehren und sämtliche Kosten (inklusive Schadenersatzleistungen) zu übernehmen, welche der Auftraggeberin daraus entstehen. Das BAV sorgt dafür, dass bei der beabsichtigten Gründung einer «unabhängigen Organisation» gemäss Punkt 1.4 dieses Vertrags, Übergangsbestimmungen zu Gunsten des bestehenden Personals erlassen werden (vgl. Trassenvergabestelle).

## **9. Geheimhaltung, Datenschutz und Datensicherheit**

Die Parteien behandeln alle Tatsachen und Informationen vertraulich, die weder offenkundig noch allgemein zugänglich sind und an denen aufgrund ihrer Natur nach Treu und Glauben ein Geheimhaltungsinteresse besteht. Im Zweifelsfall sind Tatsachen und Informationen vertraulich zu behandeln. Die Geheimhaltungspflicht besteht schon vor Vertragsschluss und dauert nach Beendigung des Vertragsverhältnisses fort.

Die Parteien verpflichten sich, die Bestimmungen der schweizerischen Datenschutzgesetzgebung einzuhalten und die im Rahmen der Vertragsabwicklung anfallenden Daten gegen unbefugte Kenntnisnahme Dritter wirksam zu schützen.

Die Systemführerin gewährleistet die Vertraulichkeit von Tatsachen und Informationen nicht nur gegenüber Dritten, sondern auch innerhalb der SBB, d.h. gegenüber anderen Divisionen/Abteilungen und Tochtergesellschaften der SBB.

Die Systemführerin nimmt zur Kenntnis, dass Dokumente, die sie dem BAV überreicht gemäss dem BGÖ<sup>10</sup> zu behandeln sind. Sind die gesetzlichen Anforderungen erfüllt, können die Dokumente Dritten auf Gesuch hin herausgegeben werden.

Ohne schriftliche Einwilligung der Auftraggeberin darf die Auftragnehmerin mit der Tatsache, dass eine Zusammenarbeit mit der Auftraggeberin besteht oder bestand, nicht werben und die Auftraggeberin auch nicht als Referenz angeben.

## **10. Haftung der Systemführerin**

### **10.1. Umfang**

Die Systemführerin erfüllt den vorliegend geregelten Auftrag nach bestem Wissen und Gewissen mit der hierfür notwendigen Sorgfalt unter Beachtung der hierzu relevanten Sicherheitsbestimmungen. Die Systemführerin haftet für alle Schäden, die sie der Auftraggeberin verursacht, sofern sie nicht beweist, dass sie kein Verschulden trifft.

Die Parteien haften für das Verhalten ihrer Hilfspersonen und beigezogener Dritter (z. B. Zulieferanten, Subunternehmer, Substituten) wie für ihr eigenes.

---

<sup>10</sup> Bundesgesetz vom 17. Dezember 2004 über das Öffentlichkeitsprinzip der Verwaltung (Öffentlichkeitsgesetz, BGÖ), SR 152.3

## **10.2. Einschränkungen**

Die Systemführerin haftet nur für durch Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit verursachte Schäden. Die Systemführerin haftet nicht für Schäden, die auf das Verhalten einer anderen Vertragspartei oder eines Dritten, für den sie nicht eintreten muss, zurückzuführen sind.

Die Haftung ist ebenfalls ausgeschlossen, wenn Schäden auf Umstände zurückzuführen sind, welche die Systemführerin nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden konnte.

Die Auftragnehmerin haftet nicht für den Ausfall oder die Fehlfunktion von IT-Systemen und die daraus entstehenden Folgen, soweit sie bei der Implementierung und beim Betrieb ihrer üblichen Sorgfaltspflicht nachgekommen ist.

## **11. Änderungen**

Änderungen und Ergänzungen des Vertrages sowie dessen Aufhebung bedürfen der Schriftform. Dies gilt auch für die Aufhebung dieses Schriftlichkeitsvorbehaltes.

## **12. Salvatorische Klausel**

Erweisen sich einzelne Bestimmungen des Vertrages als ungültig oder rechtswidrig, so wird die Gültigkeit des Vertrages davon nicht berührt.

## **13. Inkrafttreten, Geltungsdauer, Kündigung**

Der Vertrag tritt mit Unterzeichnung aller Vertragsparteien in Kraft und gilt auf unbestimmte Zeit. Er löst den bisherigen Vertrag «Sammlung und Publikation von Daten der Kundeninformation des öffentlichen Verkehrs» vom 23. Dezember 2016 ab und basiert auf den bisherigen Bestellungen im Rahmen der Leistungsvereinbarungen Bund/SBB.

Für die befristeten Vertragsbestandteile zur multimodalen Mobilität (vgl. insbesondere Ziff. 3.1 e, h, i, j und Anhänge 5, 6, 8) gilt der Vertrag bis zur rechtlich verbindlichen Überführung in die NaDIM.

Der Vertrag kann jederzeit mit einer Frist von 1 Jahr auf Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden. Bei schwerwiegender Vertragsverletzung einer Partei kann die andere das Vertragsverhältnis fristlos kündigen. Ein Schadenersatzanspruch wegen Kündigung zur Unzeit ist ausgeschlossen. Auf Verlangen der Auftraggeberin stellt die Auftragnehmerin ihre Leistungen umgehend ein.

## **14. Anwendbares Recht**

Auf Streitigkeiten aus diesem Vertragsverhältnis ist ausschliesslich schweizerisches Recht anwendbar unter Ausschluss des Kollisionsrechts.

Ausschliesslicher Gerichtsstand ist Bern, Schweiz.

## **15. Ausfertigung / Unterzeichnung**

Die vorliegende Vertragsurkunde wird zweifach ausgefertigt. Jede Vertragspartei erhält ein unterzeichnetes Exemplar.

**Für die Auftraggeberin**

Bundesamt für Verkehr

Ittigen, den

Dr. Peter Füglistaler, Direktor

Pierre-André Meyrat, Stv. Direktor

Unterschrift:

Unterschrift:

.....

.....

**Für die Auftragnehmerin**

Schweizerische Bundesbahnen AG

Bern, den

Nicolas Germanier  
Leiter Fahrplan und Betrieb

Harald Döbele  
Leiter Finanzen Infrastruktur

Unterschrift:

Unterschrift:

.....

.....

**Beilagen:**

- Anhang 1 ex 4<sup>11</sup>: Aufbau, Betrieb und Erhalt eines IT-Systems betreffend die Dokumentation der nationalen Dienststellen des öffentlichen Verkehrs der Schweiz sowie Durchführen des internationalen Datenaustauschs betreffend die Dienststellen
- Anhang 2: Betrieb, Erhalt und Weiterentwicklung einer Plattform zur Sammlung der SOLL-Fahrplandaten des öffentlichen Verkehrs der Schweiz
- Anhang 3: Aufbau, Betrieb, Erhaltung und Weiterentwicklung einer Applikation zur Erstellung und Veröffentlichung der offiziellen Fahrplanpublikation und Bereitstellen einer Verbindungslogik für den öffentlichen Verkehr der Schweiz
- Anhang 4 ex 1<sup>12</sup>: Betrieb, Erhalt und Weiterentwicklung einer Kundeninformationsplattform für den öffentlichen Verkehr der Schweiz
- Anhang 5: Aufbau, Betrieb, Erhalt und Weiterentwicklung einer Open-Data-Plattform mit SOLL-, IST- und PROGNOSE-Daten des öffentlichen Verkehrs, privater Mobilitätsanbieter sowie mit weiteren mobilitätsrelevanten Daten der Schweiz
- Anhang 6: Aufbau, Betrieb, Erhalt und Weiterentwicklung von Journey-Planner-Services auf Basis der Open API for distributed journey planning (OJP)
- Anhang 7: Organisationsreglement Management-Board Kundeninformation SOLL / IST / PROGNOSE (Version 1.15)
- Anhang 8: Organisationsreglement «Übergangsrat» Kundeninformation multimodale Mobilität (SKI+)
- Anhang 9: Aufbau, Betrieb, Erhalt und Weiterentwicklung einer zentralen Datendrehscheibe Ereignis-informationen für den öffentlichen Verkehr der Schweiz inkl. einer Erfassungsplattform für Transportunternehmen ohne Ereignismanagementsystem
- Anhang 10: Business Consulting und Qualitätssicherung für den öffentlichen Verkehr und für weitere Datenlieferanten im Bereich der multimodalen Mobilität der Schweiz
- Anhang 11: Aufbau, Betrieb, Erhaltung und Weiterentwicklung einer e2e-Dienstleistungsplattform zur Digitalisierung von SKI-Geschäftsprozessen zwischen BAV, Infrastrukturbetreibern, Transportunternehmen und der Systemaufgabe Kundeninformation.

---

<sup>11</sup> Version 2016 des Vertrags

<sup>12</sup> Version 2016 des Vertrags