



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
3014 Bern
Nachstehend bezeichnet mit "Auftragnehmerin" oder "Systemführerin"



1 Ausgangslage

1.1 Vorgeschichte Systemaufgabe Kundeninformation

Seit 1906 ist die Auftragnehmerin Herausgeberin des Kursbuches. Seit 2007 beauftragt das BAV die Auftragnehmerin mit weitergehenden übergeordneten Aufgaben im Bereich der Erhebung und Publikation von Kundeninformationsdaten des öffentlichen Verkehrs. Von 2007 bis 2020 hat der Bund diese Systemaufgaben im Rahmen der Leistungsvereinbarungen (LV) bei der Auftragnehmerin bestellt. Seit 2017 besteht dazu ein expliziter Vertrag. Nach der Gesetzesrevision «Bundesgesetz über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI)» wurde 2021 der Vertrag für die Erbringung der übergeordneten Aufgaben im Bereich der Kundeninformation abgeschlossen.

1.2 Gesetzliche Anpassung ab 01.07.2020

Das Parlament hat am 28. September 2018 der Gesetzesrevision «Bundesgesetz über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI)» zugestimmt. Das BAV kann gemäss [Art. 37 EBG](#)¹ übergeordnete Aufgaben für den Eisenbahnverkehr oder den gesamten öffentlichen Verkehr (Systemaufgaben) an Infrastrukturbetreiberinnen oder Dritte übertragen, wenn dadurch die Effizienz oder die Interoperabilität verbessert, einheitliche Lösungen für die Kundschaft erreicht oder die gesunde Entwicklung des Wettbewerbs im Eisenbahnverkehr gefördert werden. Das BAV und die Beauftragten vereinbaren Inhalt und Umfang der Systemaufgabe schriftlich. Sie vereinbaren nach Art. 37 Abs. 2 EBG insbesondere:

- die Vergütung (Kapitel 8 [Kosten und Finanzierung](#));
- den Einbezug der betroffenen Unternehmen und Anspruchsgruppen sowie gegebenenfalls die Bildung eines Ausschusses (Kapitel 5 [Organe der Systemaufgabe sowie Einbezug der betroffenen Unternehmen und Anspruchsgruppen](#));
- die Rechte an Informatiksystemen und -applikationen (Kapitel 7 [Eigentum und Nutzungsbedingungen](#));
- die Art und den Umfang einer allfälligen Weiterverrechnung von Leistungen an die betroffenen Unternehmen (Kapitel 9 [Weiterverrechnung von Leistungen](#)).

Das BAV veröffentlicht den Vertrag. Dies erfolgt auf der Homepage des BAV.

Gemäss Art. 37 Abs. 4 EBG werden die geplanten ungedeckten Kosten für die Erfüllung der übertragenen Systemaufgaben aus dem Fonds nach [Art. 1 BIFG](#)² finanziert. Die detaillierte Vergütung sowie der entsprechende jährliche Prozess werden im entsprechenden Kapitel erläutert.

Gemäss Art. 37 Abs. 5 EBG schliessen die Beauftragten (vorliegend: Auftragnehmerin) und alle betroffenen Unternehmen einen schriftlichen Vertrag über die Systemaufgaben, die Mitsprache und die Kostenaufteilung. Die Unternehmen sind zur Mitarbeit verpflichtet. Sie sind regelmässig zu informieren und in geeigneter Weise bei der weiteren Entwicklung einzubeziehen. Diese Verträge werden von der Systemführerin den konzessionierten Transportunternehmen innerhalb von sechs Monaten nach der Unterzeichnung des vorliegenden Vertrages zugestellt und nach Unterzeichnung für die Dauer der Systemaufgabe mindestens elektronisch aufbewahrt. Treten neue konzessionierten Transportunternehmen in die Systemaufgabe ein meldet dies das BAV umgehend der Auftragnehmerin. Diese stellt dem Unternehmen unverzüglich den Vertrag zur Unterzeichnung zu.

Gemäss Art. 37 Abs. 6 EBG haben die Beauftragten die diskriminierungsfreie Wahrnehmung ihrer Systemaufgaben sicherzustellen. Auf diese Anforderung wird im Kapitel zum Einbezug der betroffenen Unternehmen und Anspruchsgruppen und im Inhalt und Umfang der Leistungen eingegangen. Gemäss Art. 40a^{ter} EBG entscheidet die RailCom über Streitigkeiten betreffend die Wahrnehmung von Systemaufgaben und überwacht die diskriminierungsfreie Ausübung der Systemaufgaben. Das BAV ist

¹ Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG ; SR 742.101)

² Bundesgesetz vom 21. Juni 2013 über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (BIFG ; SR 742.140)

zuständig, die Erfüllung der Verpflichtungen aus dem vorliegenden Vertrag mit der Systemführerin zu überprüfen und die erforderlichen Massnahmen zur Durchsetzung zu ergreifen.

Die Übertragung von Systemaufgaben gilt gemäss Art. 37 Abs. 7 EBG nicht als öffentlicher Auftrag im Sinne des [BöB](#)³ und unterliegt nicht der Beschwerde.

2 Ziel und Zweck des Vertrages

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

Als befristeter Vertragsbestandteil wird im Rahmen des Programms «Nutzung von Daten für ein effizientes Mobilitätssystem» temporär auch der Austausch von Informationen gefördert, welche die Vernetzung des öffentlichen Verkehrs mit weiteren Mobilitätsangeboten im Sinne der multimodalen Mobilität erleichtern (SKI+). Gewisse spezifische Inhalte sind im Anhang zu diesem Vertrag geregelt: «Befristete Vertragsbestandteile im Sinne der Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit weiteren Angeboten (SKI+)», nachfolgend als «Anhang SKI+» bezeichnet.

3 Ziel der Systemaufgabe

Die Systemführerschaft Kundeninformation soll Voraussetzungen schaffen, damit die nachfolgend aufgeführten Ziele erreicht werden.

Grundziele und Ableitung der rechtlichen Pflichten der Systemaufgabe

Mit der Systemaufgabe Kundeninformation verfolgt das BAV das folgende Ziel: Der öffentliche Verkehr Schweiz gewährleistet eine weitestgehend standardisierte, auf einheitlicher Datengrundlage basierende, adressatengerechte, präzise und inhaltlich konsistente Information für die Kundinnen und -Kunden des konzessionierten Personenverkehrs vor, während und nach der Reise, an den Haltestellen und Bahnhöfen wie auch in den Verkehrsmitteln. Dabei wird die gesamte Informations- und Reisekette berücksichtigt, sowohl im Regel- als auch im Störfall. Dazu werden unter anderem Daten für den gesamten konzessionierten Personenverkehr in der Schweiz gesammelt, aufbereitet und interessierten Abnehmerinnen und Abnehmern als Open Data zur Verfügung gestellt.

Konzessionierte Transportunternehmen unterstehen der Fahrplanpflicht und der Informationspflicht. Diese beiden Pflichten bilden die Grundlage für die Systemaufgabe Kundeninformation, deren rechtliche Einbettung im Folgenden erläutert wird. Die Fahrplanpflicht 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, hauptsächlich beim Daten-Handling, Koordinations- und Abstimmungsbedarf zwischen den konzessionierten Transportunternehmen, die regelmässige und gewerbsmässige, der Personenbeförderung dienende Fahrten anbieten. Dieser ergibt sich aus der Fahrplanverordnung (insbesondere Artikel 8 und 13 FPV).

Die Rechte und Pflichten ergeben sich aus den folgenden Rechtsgrundlagen:

- Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (PBG; SR 745.1)
insbesondere:
 - Art. 13, 15a und 18 Abs. 1 Bst. a
- Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung (VPB ; SR 745.11)
insbesondere:
 - Art. 23, 52, 55b
- Fahrplanverordnung vom 4. November 2009 (FPV; SR 745.13) (aktuell in Revision, Inkraftsetzung des neuen Rechts 01.02.2025)
- BAV-Richtlinie 581 betreffend die Lieferung und Publikation von Fahrplandaten sowie Erstellung der Fahrplanfelder

³ Bundesgesetz vom 21. Juni 2019 über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB ; SR 172.056.1)

- BAV-Richtlinie 582 betreffend die Festlegung der Liniennummern und Linienbezeichnungen
- BAV-Terminbrief

Im Bereich der Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen ergeben sich für die Kundeninformation direkte oder indirekt folgende Vorgaben:

- Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG; SR 151.3)
- Verordnung des UVEK vom 23. März 2016 über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV; SR 151.342)
- BAV-Erläuterungen zur Verordnung des UVEK vom 23. März 2016 über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV; SR 151.342) mit den Erläuterungen SN EN16584
- BAV-Interpretationshilfen VAböV
- BAV-Leitfaden für BehiG-Sachverständige Zulassungsverfahren nicht interoperable Schienenfahrzeuge
- BAV-Leitfaden «BehiG-konformes Layout von Linienbussen»
- BAV-Leitfaden Zulassungsverfahren Schiffe
- BAV-Checkliste Pendelbahnen BehiG-Anforderungen
- BAV-Checkliste Umlaufbahnen BehiG-Anforderungen
- BAV-Checkliste Standseilbahnen BehiG-Anforderungen

Im Rahmen des QMS-RPV macht das BAV, für die TU-Qualitätsberichte (Q.Berichte) und die Bewertungsrichtlinien gemeinsam mit den Kantonen, Vorgaben zur Qualität innerhalb des regionalen Personenverkehrs, welcher teilweise auch die Kundeninformation betrifft:

- Verordnung vom 11. November 2009 über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV; SR 745.16)
- BAV-Bewertungsrichtlinien zum Qualitätssystem für die Testkunden

Teil der Systemaufgabe Kundeninformation ist auch die Information über die Vernetzung des öffentlichen Verkehrs mit weiteren Mobilitätsangeboten, vgl. dazu Anhang SKI+.

4 Aufgaben der Systemaufgabe

4.1 Aufgaben der Systemführerin

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

- a) Betrieb, Unterhalt und Weiterentwicklung eines Basisinformationssystems
 - zur Dokumentation aller Dienststellen des konzessionierten Verkehrs in der Schweiz gestützt auf Art. 34 GeoNV⁴, einschliesslich der Anforderungen gemäss Art. 3a VböV⁵, sowie Durchführung des internationalen Datenaustausches betreffend die Leistungen (Datenbank ERSAD Accessibility data to collect for the Inventories of Assets for Infrastructure);
 - als Datenbasis für das Station Board für Haltestellen auf den Swisstopo Karten;
 - zur Dokumentation aller Geschäftsorganisationen der konzessionierten Transportunternehmen;
 - zur Dokumentation aller Linien, Teillinien.
- b) Betrieb, Unterhalt und Weiterentwicklung eines digitalen Systems zur Sammlung und Verteilung der Fahrplandaten des konzessionierten Verkehrs in der Schweiz mittels gängiger oder europäisch standardisierter Datenformate. Darüber hinaus werden in Abstimmung mit SKI+ Fahrplandaten der grenznahen Gebiete für die CH-Fahrplansammlung gesammelt und integriert.
- c) Betrieb, Unterhalt und Weiterentwicklung eines digitalen Systems zur Sammlung und Verteilung von Echtzeitinformationen für den konzessionierten Verkehr in der Schweiz mittels gängiger oder europäisch standardisierter Datenformate.

⁴ Verordnung vom 21. Mai 2008 über die geografischen Namen (GeoNV ; SR 510.625)

⁵ Verordnung vom 12. November 2003 über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VBöV; SR 151.34)

- d) Betrieb, Unterhalt und Weiterentwicklung eines digitalen Systems zur Erfassung sowie Sammlung und Verteilung von Ereignisdaten für den konzessionierten Verkehr in der Schweiz mittels gängiger oder europäisch standardisierter Datenformate.
- e) Bereitstellung der Daten nach a. bis d. auf einer vom BAV zu bestimmenden Open Data Plattform in gängigen Datenformaten und Lieferung der Anforderungen für die Entwicklung, den Betrieb und die Erweiterung dieser Open Data Plattform.
- f) Betrieb, Unterhalt und Weiterentwicklung der Webseite <https://www.oev-info.ch>. Diese hat folgende Grundfunktionalitäten zu bieten:
 - Zur Erstellung und Publikation der offiziellen Fahrplanpublikation in Form von Fahrplanfeldern
 - Bereitstellung einer Fahrplanauskunft mittels einer Verbindungslogik für den öffentlichen Verkehr der Schweiz.
 - Die Fahrplanfelder sollen auch als Druckvorlage für regionale Fahrplanhefte und dergleichen dienen können.
 - Öffentlich zugängliche Internetplattform zur Anhörung interessierter Kreise, Kommunikation von Informationen, insbesondere über den Branchenstandard zur Kundeninformation in der Branche.
- g) Realisierung eines Datenaustauschs, der ein barrierefreies Reisen in den digitalen Systemen ermöglicht.
- h) Überwachung der fachlichen und systemtechnischen Qualität der Datenerfassungs- und -Datenübertragungsprozesse sowie Unterstützung und Beratung der konzessionierten Transportunternehmen und Sicherstellung der Qualität der eigenen Produkte und Dienstleistungen.
- i) Standardisierungs- und Gremienarbeiten zur Umsetzung der Vorgaben aus der delegierten Verordnung EU 2024/490 für Daten aus dem konzessionierten Bereich.
- j) Umsetzung der Anforderungen an einen «National Access Point (NAP)» gemäss delegierter Verordnung 2024/490 für Daten aus dem konzessionierten Bereich als Input für den vom BAV bezeichneten multimodalen NAP.
- k) Aufgaben der Systemführerin gemäss Anhang SKI+.

Die Systemführerin nimmt ihre Aufgaben in Absprache mit der Kommission für Kundeninformation (KKI) wahr. Dies mit Ausnahme der befristeten Aufgaben unter Bst. k, wo die Absprache allein mit dem BAV erfolgt. Die Systemführerin unterstützt die Geschäftsführung der KKI und das BAV proaktiv und stellt alle notwendigen Informationen, insbesondere zu Entscheidungen, zur Verfügung.

4.2 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) Erteilen von Auskünften zu hoheitlichen Vorgaben.
- c) Ausführen von spezifischen Dienstleistungsmandaten zur Unterstützung der Infrastrukturbetreiberinnen, Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Dritter (mit Ausnahme von 4.1 h).
- d) Gewährleistung der Datenqualität der konzessionierten Transportunternehmen.
- e) IT-Entwicklungen / Schnittstellenanpassungen über die Systemgrenze der Auftragnehmerin hinaus bei den konzessionierten Transportunternehmen oder Anspruchsberechtigten, sofern diese die Leistungen nicht bei der Auftragnehmerin bestellen und entschädigen und diese nicht innerhalb einer abgestimmten Planung erfolgen.
- f) Entwicklung von nicht standardisierten Schnittstellen für die Anspruchsberechtigten.
- g) Bereitstellen von Hardware, zusätzlicher Software sowie Endgeräten für die Anspruchsberechtigten.
- h) Durchführung von Kundeninformationstätigkeiten für konzessionierte Transportunternehmen an Bahnhöfen, Haltestellen oder in Verkehrsmitteln.

4.3 Aufgaben BAV

Die Aufgaben des BAV ergeben sich aus dem Eisenbahngesetz, dem Subventionsgesetz und dem Personenbeförderungsgesetz und den jeweils geltenden Leistungsvereinbarungen. Aufgaben des BAV sind:

- a) Information der betroffenen Unternehmen sowie des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV), des Seilbahnverbandes (SBS), die Konferenz der kantonalen Delegierten des öffentlichen Verkehrs (KKDöV), der Alliance Swiss Pass (ASP) sowie der KKI über den vorliegenden Vertrag.
- b) Aufnahme der hoheitlich zu regelnden Grundlagen und Vorgaben der Systemführerin in die entsprechenden Bestimmungen bzw. deren Erlass in geeigneter Form (insbesondere gemäss publiziertem Eskalationsprozess).
- c) Aufnahme eines Passus in die LV mit den Infrastrukturbetreiberinnen, der auf die Systemaufgabe Kundeninformation verweist und die Finanzierung von SKI-Leistungen im Bereich Kundeninformationen aus der jeweiligen LV ausschliesst.
- d) Wacht darüber, dass die Aufgaben von der Auftragnehmerin diskriminierungsfrei wahrgenommen werden.
- e) Wirkt auf die Finanzierung der Systemaufgabe hin, vorbehalten bleiben die jährlichen Kreditanträge und -beschlüsse der zuständigen Organe des Bundes zu Voranschlag und Finanzplan.
- f) Hinwirken auf den Anschluss der konzessionierten Transportunternehmen an die Kundeninformationsplattformen oder eine regionale Datendrehscheibe.

5 Organe der Systemaufgabe

In diesem Abschnitt werden die Organe der Systemaufgabe sowie die Einbeziehung der betroffenen Unternehmen und Anspruchsgruppen geregelt.

5.1 Steuergremium BAV – Systemführerin – Geschäftsführung KKI

Das BAV, die Systemführerin sowie die Geschäftsführung KKI stimmen sich regelmässig zu den Jahreszielen (Detailvereinbarung), der inhaltlichen, terminlichen und finanziellen Zielerreichung und zu den zu treffenden Massnahmen der Systemaufgabe Kundeninformation ab. Dies gilt mit Ausnahme der befristeten Vertragsbestandteile vgl. dazu Anhang SKI+ und den Ausführungen zum Übergangsrat SKI+.

5.2 KKI als Management Board Kundeninformation

Die KKI koordiniert und entwickelt als Management Board die Kundeninformation im konzessionierten Verkehr. Sie erarbeitet mit Hilfe von ständigen Arbeitsgruppen und temporären Arbeitsgruppen die fachlichen und technischen Anforderungen für den nationalen Branchenstandard Kundeninformation. Der Branchenstandard wird zusammen mit dem Newsletter und den Sitzungsunterlagen der KKI auf der Website <https://www.oev-info.ch/de> veröffentlicht. Ziel ist es, die Kundeninformation der konzessionierten Transportunternehmen Schweiz im Sinne des Zielbildes weiterzuentwickeln. Zu diesem Zweck muss sie für alle konzessionierten Transportunternehmen in der Schweiz Lösungen erarbeiten, die geeignet sind, für alle konzessionierten Transportunternehmen zu gelten. Bei Bedarf beantragt sie zu diesem Zweck Verfügungen vom BAV.

Das Management Board vertritt die Interessen der beteiligten konzessionierten Transportunternehmen. Die Vertretung erfolgt nach einem Sparten- und Verkehrsträgermodell, das eine gute Interessenvertretung gewährleistet. Als Beisitzer nehmen der Generalsekretär KKI, das BAV, der VöV, SBS sowie die Systemführerin Kundeninformation teil.

Das [Organisationsreglement der KKI](#)⁶ regelt die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten sowie die Zusammensetzung der KKI. Das Reglement ist auf <https://www.oev-info.ch> publiziert. Das BAV genehmigt das Organisationsreglement der KKI und dessen Änderungen.

Für die Koordination der Arbeiten der KKI sowie der Arbeitsgruppen im Rahmen der Systemaufgabe kann das BAV gemäss Art. 37 Abs. 1 EBG Dritte beauftragen. Das BAV regelt diese Tätigkeit in einem separaten Vertrag. Die Kosten für diese Koordination werden ganz oder teilweise durch das Budget der Systemaufgabe gedeckt.

⁶ www.oev-info.ch – Organisation - Nationale Kommission Kundeninformation (KKI) - Aufgaben und Verantwortungen

6 Rechte und Pflichten

6.1 Rechte und Pflichten der Systemführerin

Die Systemführerin

- a) trifft die operativen Entscheide auf der Basis der strategischen Entscheide der KKI und in Absprache mit dem BAV;
- b) erarbeitet auf der Grundlage dieses Vertrages die Nutzungsbestimmungen (Datenverwendung) und unterbreitet diese dem BAV zur Genehmigung;
- c) kann Schnittstellen basierend auf dem mit dem BAV vereinbarten Eskalationsprozess vorübergehend sperren, wenn
 - diese zu einer erheblichen Systembeeinträchtigung führen oder grobe Fehler in den Daten vorliegen; oder
 - die Nutzungsbestimmungen gemäss Nutzungsvertrag nicht eingehalten werden; oder
 - Daten geliefert werden, die nicht der Schnittstellendefinition entsprechen oder fehlerhaft sind.
 - Die Sperrung ist aufzuheben, sobald der Mangel behoben ist;
- d) verpflichtet sich zur sorgfältigen, getreuen und sachkundigen Vertragserfüllung. Sie sorgt dafür, dass alle erbrachten Leistungen den vertraglichen Bedingungen und Spezifikationen sowie den gesetzlichen Vorschriften entsprechen;
- e) nimmt die Funktionen gemäss der Geschäftsordnung der nationale Kommission Kundeninformation und des Organisationsreglements Übergangsrat SKI+ wahr;
- f) stellt sicher, dass alle Beteiligten neutral und diskriminierungsfrei behandelt werden (Art. 37 Abs. 6 EBG), indem insbesondere jegliche Sonderstellung anderer Organisationseinheiten (inkl. anderer Fach- und Führungsebenen der SBB) ausser der Systemführerin Kundeninformation vermieden wird und die beteiligten Mitarbeitenden der SBB bei der Erfüllung der Aufgaben für die Systemaufgabe Kundeninformation ausschliesslich den Zielen dieses Vertrages verpflichtet sind; die beteiligten Mitarbeitenden der SBB werden entsprechend geschult;
- g) informiert das BAV regelmässig im Rahmen der periodischen Gespräche sowie der jährlichen Berichterstattung über die Erfüllung der übertragenen Aufgaben und meldet ihm unverzüglich schriftlich alle Umstände, welche die vertragsgemässe Erfüllung beeinträchtigen oder gefährden;
- h) übermittelt dem BAV über das Webinterface Daten Infrastruktur (WDI)
 - Grundofferten, definitive Offerte und Detailvereinbarungen;
 - Jahresberichte;
 - allfällige unterjährige Meldungen von zu genehmigenden Anpassungen des Investitionsplans (Programmänderungen);
 - allfällige Gesuche zu Anpassungen der Betriebsabgeltungen oder Erhöhungen der Investitionsbeiträge (Nachträge);
- i) stellt sicher, dass bei Massnahmen im Rahmen ihrer Aufgaben die möglichen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Instandhaltung, den Betrieb, die Unabhängigkeit von anderen Systemen der SBB und allfällige Rückwirkungen auf angrenzende Systeme beurteilt und in Absprache mit dem BAV geeignete Massnahmen getroffen werden;
- j) legt verbindliche Wartungstermine und Releases für die IT-Systeme fest und publiziert diese;
- k) schliesst mit den betroffenen Unternehmen schriftliche Verträge über die Systemaufgabe, die Mitsprache und die Kostenaufteilung gemäss Art. 37 Abs. 5 EBG ab; diese Verträge regeln insbesondere auch die standardisierte Datenlieferung und die Datennutzung durch die Berechtigten in Nutzungsbestimmungen;
- l) informiert die konzessionierten Transportunternehmen frühzeitig und in geeigneter Form über geplante Anpassungen, insbesondere an den Schnittstellen, und stimmt sich regelmässig über die Kundeninformationsdatenschnittstelle (KIDS) mit den konzessionierten Transportunternehmen der Schweiz ab;
- m) Tnimmt an nationalen und internationalen fachlichen Gremien teil in Absprache mit der KKI oder des BAV für SKI+;
- n) stellt Hilfsmittel (Definitionen, Richtlinien, Schulungsunterlagen) zur Verfügung, damit die KTU ihre Änderungen korrekt vornehmen. Durchführung von Querchecks, um zu überprüfen, ob die KTU ihre Aufgabe wahrnehmen;

- o) [publiziert](#)⁷ Standardschnittstellen – (technische Standards) welche durch die KKI weiterentwickelt wurden;
- p) veröffentlicht für jedes System die zu gewährleistenden Betriebszeiten, die Geschwindigkeit der Fehlerbehebung und die Vorlaufzeit für Konfigurationsanpassungen;
- q) unterstützt bei der Qualität der eingelieferten Daten, indem
 - sie messbare Qualitätsmerkmale definiert (z.B. Einhaltung der festgelegten Standards, Korrektheit, Konsistenz, Vollständigkeit, Genauigkeit, Aktualität, Redundanzfreiheit, Eindeutigkeit);
 - sie beschreibt, auf welche Art und Weise und zu welchen Zeitpunkten die Qualität der eingelieferten Daten geprüft wird, und sie die Prüfung vornimmt;
 - sie im Falle der Nichteinhaltung der definierten Anforderungen an die Datenqualität sicherstellt, dass die entsprechenden Datensätze bereinigt und die Anforderungen erfüllt werden (Eskalationsprozess).

Die Auftragnehmerin stellt sicher, dass im Rahmen der Datennutzung durch die Nutzungsberechtigten folgende Grundsätze eingehalten werden:

- a) Die konzessionierten Transportunternehmen, insbesondere die Betreiber der regionalen Datendrehscheiben, stellen die Integrität der Daten sicher.
- b) Bei der Nutzung der Daten ist die Datenintegrität zu beachten, d.h. die Daten sind entsprechend dem Verwendungszweck vollständig, unverändert und konsistent zu nutzen.
- c) Eine Anreicherung der Daten ist in dem Sinne zulässig, dass weitere Inhalte (z.B. Belegungszahlen etc.) zu den bestehenden Daten hinzugefügt werden dürfen.

6.2 Nicht Rechte und Pflichten der Systemführerin

Die Systemführerin ist nicht für die Umsetzung der Grundlagen und Vorgaben an die konzessionierten Transportunternehmen verantwortlich.

6.3 Rechte und Pflichten des BAV

Die Rechte und Pflichten ergeben sich aus dem Eisenbahngesetz, dem Personenbeförderungsgesetz dem Subventionsgesetz sowie den dazugehörigen Verordnungen und dem hier vorliegenden Vertrag. Dies sind im Rahmen dieser Systemaufgabe insbesondere

- a) Aufsicht über die regulatorischen Grundlagen, welche unter Punkt 3 Ableitung der rechtlichen Pflichten der Systemaufgabe aufgeführt sind;
- b) Prüfung der durch die Kommission KKI erarbeiteten Stossrichtungen auf regulatorische Relevanz;
- c) Absprache bei finanziellen Auswirkungen mit der KKdöV sowie mit den Besteller-Sektionen des BAV.

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

7 Eigentum und Nutzungsbedingungen

Die für die Leistungserbringung notwendigen IT-Systeme stehen im Eigentum oder Nutzungsrecht der Auftragnehmerin. Der Ausbau der Systeme hat so zu erfolgen, dass diese unabhängig von den SBB-Systemen betrieben und bei Bedarf organisatorisch getrennt werden können.

Die Auftragnehmerin ist berechtigt, die IT-Systeme Dritten gegen Entgelt zur Nutzung anzubieten. Die Erlöse fließen als Nebenerlöse gemäss Art. 2 der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen⁸ (RKV) in die Erfolgsrechnung der Systemaufgabe.

⁷ <https://www.oev-info.ch/de> – Branchenstandard - Branchenstandard Kundeninformation (BS-KI)

⁸ Die RKV wird per 1. Januar 2025 aufgelöst. Die relevanten Artikel werden in die Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV) übernommen.

Beim Übergang von Anlagen (z.B. IT-Systeme SKI+) an eine andere Systemführerin sind die entsprechenden Teile zeitnah, ohne Daten- oder Serviceverlust, zum Buchwert zu übergeben oder zu übertragen.

Das BAV erwartet, dass die Systemführerin bei Beschaffung, Betrieb und Weiterentwicklung von Informatiksystemen inkl. derer Schnittstellen darauf achtet, dass unter Gewährleistung des vollen Betriebs aus dem bestehenden System herausgelöst und unabhängig, zweckmässig und kostengünstig weiter betrieben werden können. Vorbehalten bleiben die Kosten für die technische Überführung bzw. Ablösung der alten Software/Systeme.

Werden die IT-Systeme während der Vertragsdauer ersetzt, sind diese den betroffenen Parteien zu den gleichen Bedingungen wie im vorliegenden Vertrag beschrieben, zur Verfügung zu stellen. Eine externe Beschaffung ist zulässig. Die Auftragnehmerin hat im Rahmen der Beschaffung sicherzustellen, dass die Nutzung der IT-Systeme für die Beteiligten (für die Daten liefernden Unternehmen und den Auftraggeber sowie den von diesem bestimmten Dritten) ohne Kostenfolge möglich ist.

Die Daten sind Eigentum der konzessionierten Transportunternehmen. Die konzessionierten Transportunternehmen sind für die Qualität der Daten (Richtigkeit, Vollständigkeit, Aktualität, Integrität) verantwortlich. Die konzessionierten Transportunternehmen stellen sicher, dass die Daten frei von Schutzrechten sind. Die Daten werden von der Auftragnehmerin über eine Open Data Plattform allen Interessierten öffentlich zugänglich gemacht.

8 Kosten und Finanzierung

8.1 Allgemein

Das BAV finanziert die geplanten ungedeckten Kosten der Systemaufgabe. Insgesamt wird für die kommenden Jahre mit einem durchschnittlichen Finanzbedarf von 25 Mio. CHF (einschliesslich der aus diesen Abgeltungen geschuldeten Mehrwertsteuer) pro Jahr gerechnet. 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) 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 SBB belastet werden. Die Systemführerin verrechnet die vollen Kosten, die durch Aufträge / Leistungsbezüge von Dritten entstehen, direkt den betroffenen Dritten.

Sobald Vertragsbestandteile von der Systemführerin nicht mehr erbracht werden, entfällt die Vergütung für diese Vertragsbestandteile automatisch.

8.2 Offerte und jährliche Detailvereinbarung

Die Leistungen und die voraussichtlichen Kosten der Systemaufgabe werden von der Auftragnehmerin jährlich rechtzeitig in einem detaillierten Angebot zu diesem Vertrag festgelegt. Dabei werden pro Jahr die zu erreichenden Ziele, die konkreten Ergebnisse (Lieferobjekte), die zu entschädigenden Kosten und die entsprechenden Termine vereinbart. Zudem wird festgehalten, wie viele Stellenprozente im betreffenden Jahr für die Erarbeitung der Ergebnisse eingesetzt werden. Das eingereichte Angebot wird erst mit der Annahme durch das BAV gültig.

Zudem müssen jährlich die IST-Werte der Leistungen aktualisiert werden. Der diesbezügliche Informationsaustausch erfolgt über WDI. 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.

In der Offerte und in den Detailvereinbarungen ist separat aufzuführen, welche Beträge für Betriebsabgeltungen und Investitionsbeiträge für die Kernaufgaben (SKI) bzw. für die befristeten Vertragsbestandteile (SKI+) vorgesehen sind.

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

8.3 Ressourcen

Für die im Rahmen der Systemaufgabe anfallenden Tätigkeiten werden die erforderlichen Ressourcen (insbesondere Personal, Material, Fremdleistungen) von der SBB zugunsten der Systemaufgabe zur Verfügung gestellt.

8.4 Jahresabschluss

Sofern ein Investitionsbeitrag ausbezahlt wurde, wird dieser nach den Bestimmungen von Art. 25 KPFV⁹ abgerechnet. Die Kosten und Erlöse der Systemaufgabe werden nach den Grundsätzen der Spartenrechnung abgerechnet. Das Ergebnis wird einer Spezialreserve im Sinne des Art. 67 EBG zugewiesen. Die SBB stellt sicher, dass die Abschreibungen der Systemaufgabe nachvollziehbar von den über die LV finanzierten Abschreibungen getrennt verbucht werden.

9 Weiterverrechnung von Leistungen

Der Bezug, die Anbindung sowie die Nutzung von Open Data unterliegen keiner Beschränkung und dürfen nicht mit einer Gebühr belegt werden. Falls die Anspruchsberechtigten Leistungen verlangen, welche über die abgeltungsberechtigten Leistungen des Bundes hinausgehen, hat der Anspruchsberechtigte diese gesondert zu bestellen und die anfallenden Kosten zu übernehmen.

Alle manuell zu pflegenden Fahrplandaten werden dort, wo eine elektronische und automatische Eingabe möglich ist, nach Aufwand verrechnet. Der einheitliche Kostensatz für manuelle Arbeiten beträgt CHF 133.00 (exkl. MwSt.) pro Stunde.

Im Rahmen ihrer Beratungstätigkeit, deren Umfang im Rahmen der jährliche Detailvereinbarung geregelt wird, erarbeitet die Systemführerin Kundeninformation einen jährlichen Linienschlüssel, der die Anzahl der Beratungsstunden pro konzessioniertes Transportunternehmen festlegt. Darüberhinausgehende Beratungsleistungen werden mit einem entsprechenden Kostensatz verrechnet. Der einheitliche Kostensatz für beratende Arbeiten beträgt CHF 190.00(exkl. MwSt.) pro Stunde.

Weiterverrechnete Leistungen werden im Jahresabschluss brutto (mit Aufwänden und Erlösen) ausgewiesen.

10 Schutzrechte

Im Falle der Vertragsbeendigung überträgt die Auftragnehmerin der neuen Systemführerin alle für die Erfüllung der Systemaufgabe erforderlichen IT-Systeme, Schutzrechte und Nutzungsrechte (Immaterialgüter- und Leistungsschutzrechte sowie Anwartschaften auf solche) an den im Rahmen der Vertragserfüllung entstandenen Arbeitsergebnissen (inkl. Vorverträge zur Systemaufgabe Kundeninformation). Rechte Dritter bleiben vorbehalten. Sie verzichtet auf die Geltendmachung von nicht übertragbaren Persönlichkeitsrechten. Dieselben Vorgaben gelten bei Ablösung der befristeten

⁹ Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV ; SR 742.120)

Vertragsbestandteile SKI+ bei Übertragung an die Betriebsorganisation der MODI. Materielle und immaterielle Anlagegüter werden zum Buchwert übertragen.

Alle Schutzrechte an Arbeitsergebnissen, die Vertragsgegenstand sind und nicht im Rahmen der Vertragserfüllung (einschliesslich früherer Verträge zur Systemaufgabe Kundeninformation) entstanden sind (vorbestehende Arbeitsergebnisse), verbleiben bei der Auftragnehmerin. Sie räumt der neuen Systemführerin ein zeitlich, räumlich und sachlich unbeschränktes und unkündbares unentgeltliches Nutzungsrecht ein. Dieses umfasst alle gegenwärtigen und zukünftig möglichen Nutzungsarten, das Recht zur Unterlizenzierung und Abtretung sowie das Recht zur Bearbeitung.

Die Auftragnehmerin steht dafür ein, dass sie und von ihr eingeschaltete Dritte über alle zur vertragsgemässen Leistungserbringung erforderlichen Rechte verfügen. Sie verpflichtet sich, Ansprüche Dritter wegen Verletzung von Schutzrechten unverzüglich abzuwehren und sämtliche Kosten (inkl. Schadenersatz) zu übernehmen, die der Auftraggeberin daraus entstehen.

Alle Systeme, Entwicklungen und Aufgaben sind so zu gestalten, dass sie ohne relevanten Mehraufwand unabhängig von den SBB-eigenen Systemen und ausserhalb der SBB als Organisation betrieben werden können. Die bestehenden und neu angeschafften Systeme können innerhalb von einem Jahr von den SBB-Applikationen entkoppelt und einer neuen Systemführerin übergeben werden können.

11 Geheimhaltung, Datenschutz und Datensicherheit

Die Parteien behandeln alle Tatsachen und Informationen vertraulich, die weder offenkundig noch allgemein zugänglich sind und an deren Geheimhaltung nach Treu und Glauben ein Interesse besteht. Im Zweifel sind Tatsachen und Informationen vertraulich zu behandeln. Die Geheimhaltungspflicht besteht bereits vor Vertragsabschluss und auch nach Beendigung des Vertragsverhältnisses.

Die Parteien verpflichten sich, die Bestimmungen der schweizerischen Datenschutzgesetzgebung einzuhalten und die im Rahmen der Vertragsabwicklung anfallenden Daten wirksam vor unbefugter Kenntnisnahme Dritter zu schützen. Im Falle eines Cyber-Angriffs ist unverzüglich die zuständige Stelle für Cybersicherheit im BAV und das Bundesamt für Cybersicherheit zu informieren. Die Auftragnehmerin verpflichtet sich alle zweckmässigen Massnahmen zur Sicherheit und Gewährleistung des Betriebs der Systeme und zu den Daten zeitnah umzusetzen sowie regelmässig zu überprüfen.

Die Systemführerin gewährleistet die Vertraulichkeit von Sachverhalten 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 die von ihr an das BAV abgegebenen Dokumente gemäss BGÖ zu behandeln sind. Sofern die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind, können die Dokumente auf Anfrage an Dritte herausgegeben werden.

Ohne schriftliche Zustimmung der Auftraggeberin darf die Auftragnehmerin nicht damit werben, dass eine Zusammenarbeit mit der Auftraggeberin besteht oder bestanden hat, oder die Auftraggeberin als Referenz nennen.

12 Haftung der Systemführerin

12.1 Umfang

Die Systemführerin erfüllt den vorliegenden Auftrag nach bestem Wissen und Gewissen mit der erforderlichen Sorgfalt und unter Beachtung der einschlägigen Sicherheitsbestimmungen. Die Systemführerin haftet für alle Schäden, die sie der Auftraggeberin zufügt, sofern sie nicht beweist, dass sie kein Verschulden trifft.

Die Parteien haften für das Verhalten ihrer Hilfspersonen und beigezogenen Dritten (z.B. Lieferanten, Subunternehmer, Ersatzpersonen) wie für eigenes Verschulden.

12.2 Einschränkungen

Die Systemführerin haftet nur für vorsätzlich oder grob fahrlässig verursachte Schäden. Die Systemführerin haftet nicht für Schäden, die auf das Verhalten eines Dritten, für den sie nicht einzustehen hat, zurückzuführen sind.

Die Haftung ist ferner ausgeschlossen, wenn Schäden auf Umständen beruhen, die 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 sich daraus ergebenden Folgen, soweit sie bei der Implementierung und dem Betrieb die übliche Sorgfalt angewendet hat.

13 Änderungen

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

14 Salvatorische Klausel

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

15 Inkrafttreten, Geltungsdauer, Kündigung

Der Vertrag tritt mit Unterzeichnung aller Vertragsparteien in Kraft und gilt auf unbestimmte Zeit. Er löst den bisherigen Vertrag für die Erbringung von übergeordneten Aufgaben im Bereich Kundeninformation vom Januar 2021 ab.

Für die befristeten Vertragsbestandteile gemäss Anhang SKI+ gilt der Vertrag bis zur rechtskräftigen Überführung in die Betriebsorganisation der MODI, vorbehaltlich anderer übergeordneter Entscheide zum weiteren Vorgehen im Programm zur Nutzung von Daten für ein effizientes Mobilitätssystem.

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 bleibt vorbehalten. Ausgeschlossen ist der Ersatz entgangenen Gewinns. Auf Verlangen der Auftraggeberin stellt die Auftragnehmerin ihre Leistungen umgehend ein.

16 Anwendbares Recht

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

Ausschliesslicher Gerichtsstand ist Bern.

17 Ausfertigung und Unterzeichnung

Jede Vertragspartei erhält ein elektronisch unterzeichnetes Exemplar.

Für die Auftraggeberin
Bundesamt für Verkehr

Christa Hostettler, Direktorin

 Hostettler Christa NDPI3E
27.08.2024
Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Martin von Känel, Vizedirektor

 von Känel Martin ONQG8P
27.08.2024
Info: admin.ch/esignature | validator.ch ...

Für die Auftragnehmerin
Schweizerische Bundesbahnen AG

Joachim Schöpfer, Leiter Fahrplan und Betrieb


Joachim Schöpfer, Leiter Planung
Bern, 26.08.2024
 Qualifizierte elektronische Signatur - Schweizer Recht
Signiert auf Scribble.com

Harald Döbele, Leiter Finanzen Infrastruktur


26.08.2024
 Qualifizierte elektronische Signatur - Schweizer Recht
Signiert auf Scribble.com



Anhang zum Vertrag für die Erbringung von übergeordneten Aufgaben im Bereich Kundeninformation - Befristete Vertragsbestandteile im Sinne der Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit weiteren Angeboten (SKI+)

1 Ziel und Zweck der befristeten Ergänzung der Systemaufgabe Kundeninformation

Der Bundesrat will die Nutzung von Daten im gesamten Mobilitätssystem fördern. Dazu ist ein neues verkehrsträgerübergreifendes Bundesgesetz (MODIG) in Erarbeitung. Dieses sieht die Schaffung einer Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) vor, welche als Basisinfrastruktur auf technischer Ebene die Vernetzung von Mobilitätsdaten aus allen Mobilitätsbereichen fördern soll.

Mit Blick auf die künftige MODI sind im Rahmen der Systemaufgabe Kundeninformation (SKI) und damit auch im entsprechenden Vertrag seit 2021 auch Aufgaben enthalten, die schrittweise eine bessere Information über die Vernetzung des öffentlichen Verkehrs mit weiteren Mobilitätsangeboten beinhalten¹. Diese Bestandteile werden als SKI+ bezeichnet. Sie sind insofern befristet, als sie zu gegebenem Zeitpunkt von der Betriebsorganisation der künftigen MODI übernommen werden sollen.

2 Inhalte des vorliegenden Anhangs SKI+

Der vorliegende Anhang zum Vertrag für die Erbringung von übergeordneten Aufgaben im Bereich Kundeninformation vom Juli 2024 beinhaltet einige spezifische Inhalte dieser befristeten Vertragsbestandteile im Bereich SKI+. Es handelt sich dabei um die konkreten spezifischen Aufgaben in Ausführung von Ziff. 4.1 Bst. k des Vertrages, die spezifischen Organe für den Bereich SKI+ und einige ergänzende Themen.

3 Aufgaben der Systemführerschaft im Bereich SKI+

3.1 Aufgaben der Systemführerin

- a) Standardisierungs- und Gremienarbeiten zur Umsetzung der Vorgaben aus der delegierten Verordnung EU2024/490 für Daten aus dem nichtkonzessionierten Bereich.
- b) Entwicklung, Betrieb und Erweiterung der Open Data Plattform für Mobilitätsangebote, in Ergänzung des konzessionierten Personenverkehrs und in Koordination mit Verkehrsnetz CH bis zur Herauslösung in die MODI. Eine Roadmap SKI+ legt per Anfang 25 die Umsetzung der Anforderungen für die Periode 25 bis zur Überführung in die MODI fest (als Ersatz des Anhanges 5 des Vertrages für die Erbringung von übergeordneten Aufgaben im Bereich Kundeninformation vom Januar 2021).
- c) Aufbau, Weiterentwicklung sowie Betrieb und Unterhalt eines neutralen Routenplaners des öffentlichen Verkehrs in Verbindung mit anderen Mobilitätsangeboten unter Koordination mit Verkehrsnetz CH, bis zur Ablösung durch MODI. Eine Roadmap SKI+ legt per Anfang 25 die

¹ Bundesratsentscheide vom 1. Juli 2020 und 2. Februar 2022 zur Förderung des Datenaustausches im Programm zur Nutzung von Daten für ein effizientes Mobilitätssystem; Botschaft zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und zu Investitionsbeiträgen an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2021–2024 und 2025–2028



Umsetzung der Anforderungen für die Periode 25 bis zur Überführung in die MODI fest (als Ersatz des Anhanges 6 des Vertrages für die Erbringung von übergeordneten Aufgaben im Bereich Kundeninformation vom Januar 2021).

- d) Umsetzung der Anforderungen an einen «National Access Point (NAP)» gemäss delegierter Verordnung 2024/490 zu den multimodalen Reiseinformationsdiensten bis zur Ablösung durch MODI. Dies erfolgt koordiniert mit dem separaten Auftrag des ASTRA zum NAP Strassendaten. Eine Roadmap SKI+ legt per Anfang 25 die Umsetzung der Anforderungen für die Periode 25 bis zur Überführung in die MODI fest (als Ersatz des Anhanges 6 des Vertrages für die Erbringung von übergeordneten Aufgaben im Bereich Kundeninformation vom Januar 2021.).

Die Systemführerin nimmt ihre Aufgaben in Absprache mit dem BAV wahr. In Absprache mit dem BAV wird der Übergangsrat SKI+ als beratendes Gremium informiert und einbezogen. Die Systemführerin unterstützt das BAV proaktiv und stellt alle notwendigen Informationen, insbesondere zu Entscheidungen, zur Verfügung.

4 Organe der Systemführerschaft im Bereich SKI+

4.1 Steuerung BAV - Systemführerin

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

4.2 Übergangsrat Erweiterte Systemführerschaft Kundeninformation SKI+ (Übergangsrat SKI+)

Der Übergangsrat SKI+ begleitet als beratendes Organ das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Besteller zur Umsetzung der Arbeiten im Rahmen der SKI+. Er besteht aus Vertretern der betroffenen Akteure und des BAV sowie der Systemführerin als fachliche Unterstützung.

Der Übergangsrat SKI+ soll insbesondere dazu beitragen, dass die Entwicklung bzw. Erprobung von Elementen bzw. Konzepten der künftigen MODI während der Übergangsphase bei der SKI+ entsprechend den vom Bundesrat im Juli 2020 festgelegten Grundsätzen neutral, diskriminierungsfrei und entsprechend den Bedürfnissen der verschiedenen Anspruchsgruppen als künftige Nutzende der MODI (Mobilitätsbranche, öffentliche Hand, Plattformbetreiber, etc.) erfolgt.

Das BAV berücksichtigt bei der Bestellung im Bereich SKI+ die vom Übergangsrat SKI+ als prioritär eingestuften Use- und Business Cases im Rahmen der rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten und unter Vorbehalt übergeordneter Priorisierungen im Gesetzgebungsprozess zum MODIG.

Der Übergangsrat SKI+ handelt unabhängig von der nationalen Kommission Kundeninformation KKI.

Das BAV erlässt das «Organisationsreglement Übergangsrat SKI+», welches Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten sowie die Zusammensetzung des Übergangsrates SKI+ regelt.

5 Übergangsregelungen Personal SKI+

Das BAV stellt sicher, dass bei der Überführung der Aufgaben gemäss Anhang SKI+ dieses Vertrages zur Betriebsorganisation MODI zweckmässige Übergangsregelungen zugunsten des im Bereich SKI+ bestehenden Personals der GS SKI getroffen werden. Davon nicht betroffen ist das im Bereich SKI tätige Personal der GS SKI, welches die Aufgaben im Bereich SKI als Systemaufgabe öV weiterführen wird, insbesondere zur Konsolidierung der Daten des konzessionierten Personenverkehrs.