



Vertrag für die Erbringung von übergeordneten Aufgaben im Bereich Zugkommunikation

Abgeschlossen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, handelnd durch:

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

und dem Unternehmen:

Schweizerische Bundesbahnen (SBB)
Division Infrastruktur
Geschäftsbereich Telecom
Hilfikerstrasse 3
3000 Bern
Nachstehend bezeichnet mit "Auftragnehmerin" oder "Systemführerin"



1. Ausgangslage

1.1. 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 kann das BAV die diskriminierungsfreie Wahrnehmung von übergeordneten Aufgaben (Systemaufgaben) an Infrastrukturbetreiberinnen oder Dritte vertraglich übertragen. 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^{ter} Abs. 1 lit. e EBG).

1.2. Entwicklung Zugkommunikation

Für die Umsetzung und Weiterentwicklung der Zugkommunikation (GSM-R, FRMCS) auf dem Schweizer Eisenbahn-Normalspurnetz vergibt das BAV eine Systemführerschaft, welche die erforderlichen Grundlagen und Vorgaben zu Handen der verschiedenen Akteure erarbeitet.

Im Bereich des Bahnfunksystems GSM-R¹ und des künftigen Standards FRMCS² besteht ein Koordinations- und Abstimmungsbedarf zwischen den konzessionierten Transportunternehmen, dem VöV³ sowie internationalen Institutionen und Gremien. Das BAV informierte die Infrastrukturbetreiberinnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen (im Folgenden: Unternehmen) 2002 über seine Absicht, GSM-R als Ersatz für die analogen Funksysteme einzuführen. 2005 hat es gestützt auf Art. 22 EBG⁴ in Verbindung mit dem damaligen Art. 42 Abs. 2 EBV⁵ festgelegt, dass bei Normalspurbahnen mit Netzzugang der Ersatz der bisherigen Funkanlagen auf der Basis des Systems GSM-R zu erfolgen habe. Für Meter-spurbahnen und Normalspurbahnen ohne Netzzugang sind auch andere Systeme möglich.

Seit 2003 nehmen die SBB, auf entsprechenden Auftrag des BAV hin, als Systemführerin GSM-R übergeordnete Aufgaben wahr. Sie planen und dimensionieren die zentralen Systemkomponenten der für die Zugkommunikation relevanten Mobilfunknetze der Schweiz.

Im Rahmen der ERTMS⁶-Strategie Stand 2021 hält das BAV fest, dass FRMCS als Nachfolger von GSM-R die langfristige Grundlage für die mobile, betriebsrelevante Daten- und Sprachkommunikation (Zugfunk) bildet. Entsprechend ist die Systemführerschaft auch auf das neu definierte FRMCS zu erstrecken.

Auf Basis des mit der Zugkommunikation erreichten Standes, der dabei gewonnenen Erkenntnisse und unter Berücksichtigung der Konzeptarbeiten der Bahnbranche legt das BAV die ERTMS-Strategie Stand 2021 und damit weitere Grundsatzentscheide zur Weiterentwicklung bezüglich Zugkommunikation fest. Die ERTMS-Strategie ist für die Systemführerin verbindlich.

2. Ziel und Zweck des Vertrages

Mit der Systemführerschaft Zugkommunikation verfolgt das BAV das Ziel, die Interoperabilität sowie die Weiterentwicklung der Kommunikation GSM-R und FRMCS in der Schweiz mit verhältnismässigem Aufwand für die Nutzer des Systems wahrzunehmen. Dies unter Einhaltung der Diskriminierungsfreiheit (Art. 37 Abs. 6 EBG) und unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen, sowie der notwendigen Koordination zwischen den Akteuren des Systems und Europa.

¹ Global System for Mobile Communications – Rail.

² Future Railway Mobile Communications System.

³ Verband öffentlicher Verkehr.

⁴ Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101).

⁵ Verordnung vom 23. November 1983 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung, EBV; SR 742.141.1).

⁶ European Rail Traffic Management System.

Der vorliegende Vertrag regelt die Aufgaben, Rechte und Pflichten der Vertragsparteien, die sich aus der Systemführerschaft Zugkommunikation ergeben. Er ersetzt den Vertrag betreffend übergeordnete Aufgaben im Bereich GSM-R vom 19. Juni 2018.

3. Ziel der Systemführerschaft

Die Systemführerschaft Zugkommunikation unterstützt die Auftraggeberin zur Umsetzung der von ihr festgelegten ERTMS-Strategie. Dafür sind Voraussetzungen zu schaffen, damit folgende Ziele erreicht werden können:

1. Sicherer, zuverlässiger und interoperabler Eisenbahnbetrieb mit GSM-R, zukünftig FRMCS im Normalspur-Eisenbahnnetz (inkl. Grenzbetriebsstrecken) der Schweiz.
2. Wirtschaftliche, sicherheits- und kapazitätsfördernde Umsetzung mit adäquater Funktionalität und Weiterentwicklung der Zugkommunikation unter Berücksichtigung der unternehmerischen Interessen der Eisenbahnunternehmen sowie im Einklang mit der Systemführerschaft ETCS.
3. Förderung der hierfür notwendigen Weiterentwicklung, Normierung und Standardisierung der Zugkommunikation innerhalb der UIC und ERA. Sicherstellen der Vertretung in internationalen Gremien der diesbezüglichen Interessen zur Umsetzung der Zugkommunikation in der Schweiz.

4. Aufgaben

4.1. Grundlagenarbeiten der Systemführerin

- a. Erarbeiten, Konsolidieren und Pflegen der erforderlichen technischen und betrieblichen Grundlagen und Vorgaben für die Umsetzung der Zugkommunikation im Radio Access Network (RAN), dem Kernnetz (Core) sowie den direkten Umsystemen und Terminals resp. Endgeräten. Dies beinhaltet:
 - Konzepte, Regeln und Prozesse zu Realisierung, Prüfung, Betrieb und Migration der Zugkommunikation (von GSM-R hin zu FRMCS);
 - Konzepte und Vorgaben, die eine wirtschaftliche Migration konventionell signalisierter Strecken hin zur FSS⁷ ermöglichen – immer in engem Austausch mit der Systemführerschaft ETCS, die hierzu der Treiber ist;
 - Vorgaben zur Verfügbarkeit (Redundanz, Sicherheit, etc.) in Bezug auf die Anwendung der missions- und performancekritischen Zugkommunikation.
- b. Weiterentwicklung der technischen und betrieblichen Grundlagen im Rahmen der Optimierung des heutigen GSM-R Mobilfunknetzes und der dazugehörigen Systeme. Dabei sind folgende Rahmenbedingungen zu berücksichtigen:
 - die ERTMS-Strategie des BAV für das Normalspur-Eisenbahnnetz der Schweiz;
 - die Kompatibilität der Grundlagen und Vorgaben mit den EU-Vorschriften (u. a. TSI⁸, NNTV⁹) sowie deren Diskriminierungsfreiheit;
 - die Anwendung bestehender Standards und Normen;
 - der aktuelle Stand der Technik;
 - der zukünftige Stand der Technik (Migration);
 - der Änderungs- und Ergänzungsbedarf der betroffenen Akteure¹⁰.

⁷ Führerstandssignalisation.

⁸ Technische Spezifikationen Interoperabilität.

⁹ Notifizierte Nationale Technische Vorschriften.

¹⁰ Insbesondere Infrastrukturbetreiberinnen (ISB), Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Verband öffentlicher Verkehr (VöV).

- c. Sicherstellen der Vertretung der Schweizer Interessen in den nationalen und internationalen Fachgremien zur Zugkommunikation in Abstimmung mit dem BAV. Dazu gehören insbesondere die folgenden Aspekte:
 - Ausarbeiten von Stellungnahmen zu Entwürfen neuer Vorschriften (u. a. TSI, NNTV) der ERA, UIC, CER, ETSI und 3GGP usw.;
 - Abschätzen möglicher Konsequenzen auf die bestehenden Anlagen und Fahrzeuge in der Schweiz;
 - Einbringen von Grundlagen sowie Änderungsanträgen (Change Requests) zur Weiterentwicklung der europäischen Vorschriften in Abstimmung mit den durch das BAV beauftragten Vertretern in europäischen Initiativen und Projekten (z. B. S2R2).
- d. Angemessener Einbezug und Information der betroffenen Akteure. Dies beinhaltet insbesondere:
 - Organisieren und Durchführen von Informationsanlässen sowie Unterstützung der Akteure bei der Anwendung und Umsetzung der Vorschriften.

Die Systemführerin hat bei der Erfüllung ihrer Aufgaben sowohl technologische als auch rechtliche, betriebliche und wirtschaftliche Aspekte der betroffenen Akteure angemessen zu berücksichtigen. Hierzu gehört insbesondere die diskriminierungsfreie Wahrnehmung der Systemaufgabe, die Verpflichtung zum Einbezug der betroffenen Unternehmen und Anspruchsgruppen, sowie gegebenenfalls die Bildung eines Ausschusses (vgl. Art. 37 Abs. 2 lit. b EBG). Zudem ist die Art und der Umfang einer allfälligen Weiterverrechnung von Leistungen an die betroffenen Unternehmen auszuweisen.

4.2. Operative Aufgaben der Systemführerin

- a. Vorgaben zu Planung, Bau und Betrieb der zentralen und dezentralen Systemkomponenten des Bahnfunksystems GSM-R sowie der Nachfolgesysteme in der Schweiz (inkl. Abschluss der Roamingverträge mit konzessionierten Mobilfunkanbietern) sowie dem Sicherstellen, dass eine Standardschnittstelle zu einer Betriebs-Telefonie-Anlage (BTA) zur Verfügung gestellt wird;
- b. Beistellen derjenigen Systemkomponenten, die gemäss Ziffer 4.2.a vorgegeben werden, maximal zu Selbstkosten durch die SBB Infrastruktur an die beteiligten Infrastrukturbetreiberinnen in der Schweiz;
- c. Technologische und betriebliche Weiterentwicklung der Zugkommunikation. Sicherstellung der zeitgerechten Migration von GSM-R zu FRMCS sowie der Abstimmung mit der ERTMS-Strategie des BAV und der ERA;
- d. Abstimmen der Roll-out-Planung, des Betriebs und der Weiterentwicklung der Zugkommunikation auf die Bedürfnisse der Kunden (EVU mit Netzzugang in der Schweiz), Partnerunternehmen (ISB der Schweiz), des VöV sowie der Auftraggeberin (BAV);
- e. Vertretung der Interessen der Schweiz in internationalen Gremien betreffend Zugkommunikation;
- f. Regelung der Nutzungsbestimmungen für die und mit den direkt beteiligten Unternehmen (national und international in Bezug auf den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr);
- g. Vorgaben betreffend Funkmessfahrten und Vorgaben zur Erbringung der Nachweise (z. B. EIRENE-Bericht);
- h. Durchführen von Applikationstests und Vorarbeiten zur Typenzulassung von Endgeräten sowie Begleiten der BAV-Vertreter bei Kontrollen in der Rolle als Sach- und Fachexperten zuhanden des BAV;
- i. Führen des Management Board Zugkommunikation gemäss Organisationsreglement (siehe Anhang);
- j. Betreiben der Auskunftsstelle für allgemeine technische und betriebliche Fragen.

Die Systemführerin nimmt ihre Aufgaben in Abstimmung mit dem Management Board Zugkommunikation wahr. Sie nimmt Einsitz in das Branchen-Board Bahnsteuerung und in den Fachzirkel Connectivity (Sounding Board).

4.3. Nicht Aufgaben der Systemführerin

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

- a. Das Durchsetzen von Entscheidungen der Systemführerin, für die Verfügungen der Aufsichtsbehörden erforderlich sind.
- b. Das Erteilen von Auskünften zu hoheitlichen Vorgaben.
- c. Das Ausführen von spezifischen Dienstleistungsmandaten zur Unterstützung der Infrastrukturbetreiberinnen, Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Dritter.
- d. Die Erstellung von Nachweisen von anforderungsgerechter, implementierter Safety, Reliability, Availability, Maintainability (z. B. RAMS, EIRENE).
- e. Bau und Betrieb
 - Die Projektführung oder Projektarbeit bei der Umsetzung von neuen Mobilfunkstandorten oder ähnlichen Ausbauprojekten und Anwendungsprojekten, die der Zugkommunikation dienen.
 - Die Beschaffung, das Betreiben und das Instandhalten von Hard- und Software, die der Zugkommunikation dienen, obliegt der SBB Infrastruktur als Anlagebesitzerin, unter Vorbehalt der nachstehenden Ziffern g und h.
- f. Die Rolle des Systemintegrators.
- g. Die Finanzierung, Planung, der Bau und Betrieb der Basisinfrastruktur (Antennenmasten, Kabinen, Festnetzkommunikation, Tunnelausrüstung, usw.) liegt für ihre jeweiligen Strecken in der Verantwortung der Infrastrukturbetreiberinnen.
- h. Die Finanzierung, Beschaffung, der Betrieb und Unterhalt der Endgeräte (Cab Radio, Handgeräte) obliegt den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen.
- i. Das Durchführen von Messungen im Auftrag von Infrastrukturbetreiberinnen oder Eisenbahnverkehrsunternehmen.

4.4. Aufgaben BAV

Die Aufgaben des BAV ergeben sich aus dem Eisenbahngesetz, dem Subventionsgesetz¹¹ und dem vorliegenden Vertrag.

Das BAV

- a. informiert die betroffenen Unternehmen sowie den Verband öffentlicher Verkehr (VöV) über den vorliegenden Vertrag;
- b. nimmt die Grundlagen und Vorgaben der Systemführerin, die hoheitlich geregelt werden müssen, in die entsprechenden Vorschriften auf bzw. erlässt sie in geeigneter Form;
- c. setzt sich dafür ein, dass die Ziele, Anforderungen und Rahmenbedingungen der Systemführungsleistung Zugkommunikation grundsätzlich geschützt werden;
- d. nimmt in den Leistungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreiberinnen einen Passus auf, der auf die Systemaufgabe Zugkommunikation verweist und die Erbringung dieser Leistungen durch die Infrastrukturbetreiberinnen sowie die Finanzierung dieser Leistungen aus der Leistungsvereinbarung ausschliesst;
- e. wirkt auf die Finanzierung der Systemführerschaft hin, vorbehalten bleiben die jährlichen Kreditanträge und -beschlüsse der zuständigen Organe des Bundes zu Voranschlag und Finanzplan;
- f. stellt sicher, dass die Systemführerin ihre Aufgaben diskriminierungsfrei wahrnimmt;

¹¹ Bundesgesetz vom 5. Oktober 1990 über Finanzhilfen und Abgeltungen (Subventionsgesetz, SuG; SR 616.1).

5. Organe der Systemführerschaft

5.1. 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 Systemführerschaft Zugkommunikation ab.

5.2. Management Board Zugkommunikation

Das Management Board vertritt die Interessen der betroffenen Akteure und besteht aus Vertretern der Systemführerin und Vertretern der weiteren Akteure. Im Organisationsreglement gemäss Anhang 1 sind die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortungen sowie die Zusammenstellung des Management Boards geregelt. Das BAV genehmigt das vom Management Board beschlossene Organisationsreglement und dessen Änderungen.

5.3. Gremien, Arbeitsgruppen

Das Management Board kann Gremien oder Arbeitsgruppen mit der Behandlung spezifischer Themen beauftragen.

Das Organisationsreglement regelt die Mindestanforderungen, welche zur Beauftragung und Führung eines Gremiums oder einer Arbeitsgruppe nötig sind.

6. Rechte und Pflichten

6.1. Rechte und Pflichten der Systemführerin

Die Systemführerin

- a. 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;
- b. leistet ihren Beitrag dazu, dass die unter Ziffer 3 definierten Ziele erreicht werden;
- c. nimmt die Aufgaben gemäss Ziffer 4.1 und 4.2 wahr;
- d. leitet das Management Board Zugkommunikation gestützt auf das Organisationsreglement in Anhang 1;
- e. trifft die operativen Entscheide auf Basis der strategischen Entscheide des Management Boards und nach Abstimmung mit dem BAV;
- f. unterbreitet dem BAV grundlegende Meilensteine in der technologischen und betrieblichen Weiterentwicklung des GSM-R-Systems sowie der Nachfolgesysteme zum Entscheid;
- g. schliesst mit den betroffenen Unternehmen schriftliche Verträge über die Systemaufgabe, die Mitsprache und die Kostenaufteilung gemäss Art. 37 Abs. 5 EBG;
- h. stellt sicher, dass alle Akteure neutral und diskriminierungsfrei behandelt werden (Art. 37 Abs. 6 EBG);
- i. stellt sicher, dass für die im Rahmen ihrer Aufgaben (Ziffer 4.1 und 4.2) erarbeiteten Vorgaben die möglichen Folgen auf Sicherheit, Performance, Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Instandhaltung, Betrieb und allfällige Rückwirkungen auf angrenzende Systeme beurteilt und adäquate Begleitmassnahmen in Abstimmung mit dem BAV getroffen werden;
- j. informiert das BAV regelmässig über die Umsetzung der beauftragten Aufgaben im Rahmen der jährlichen Berichterstattung und zeigt ihm sofort schriftlich alle Umstände an, welche die vertragsgemässe Erfüllung beeinträchtigen oder gefährden.

6.2. Nicht Rechte und Pflichten der Systemführerin

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

6.3. Rechte und Pflichten des BAV

Die Rechte und Pflichten ergeben sich aus dem Eisenbahngesetz, dem Subventionsgesetz und dem vorliegenden Vertrag.

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

7. Eigentum und Nutzungsbedingungen

Die Systemführerin besitzt keine Anlagen. Anlagen der SBB wie das GSM-R- und FRMCS-Kernnetz, die durch andere Infrastrukturbetreiberinnen mitgenutzt werden, sind Eigentum der SBB Infrastruktur.

Die Systemführerin erstellt die Nutzungsbedingungen, falls von ihr im Rahmen ihrer Aufgaben Instrumente und Tools für die EVU und ISB zur Verfügung gestellt werden. Die Instrumente und Tools sind keine Arbeitsergebnisse.

8. Kosten und Finanzierung

8.1. Allgemein

Das BAV finanziert die geplanten ungedeckten Kosten der Systemführerschaft. Insgesamt wird für die kommenden Jahre mit einem Ausbau der Systemführerschaft (Parallelbetrieb mit FRMCS) gerechnet. Dabei wird zu Beginn mit einem Finanzbedarf von 1 Mio. CHF gerechnet, welcher sich nach dem Aufbau bei einem durchschnittlichen Finanzbedarf von 2.2 Mio. CHF pro Jahr stabilisieren soll. Die Vertragsparteien bemühen sich, grosse Abweichungen von diesem Rahmen zu vermeiden, es sei denn, diese seien frühzeitig 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, haben die Unternehmen diese gesondert zu bestellen und die anfallenden Kosten zu übernehmen. Die Kosten dürfen nicht der Sparte Infrastruktur der SBB belastet werden.

8.2. Offerte und jährliche Detailvereinbarung

Die Leistungen und die geplanten Kosten der Systemführerschaft werden von der Auftragnehmerin jährlich frühzeitig¹² 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 dem Ziel oder für die Erarbeitung des Ergebnisses zugewiesen werden. Die übermittelte Offerte der Auftragnehmerin 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 Datenaustausch erfolgt über das Webinterface Daten Infrastruktur (WDI) des BAV. Die vom BAV geforderten Daten müssen inhaltlich vollständig und termingerecht geliefert werden und den Branchenstandard zur finanziellen Führung und Controlling der Leistungsvereinbarung¹³ grundsätzlich anwenden. Die Offerte und die über WDI übermittelten Daten gelten zusammen als Detailvereinbarung. Diese Daten sind Basis für das Controlling der Leistungen und der zu entschädigenden Kosten.

¹² In der Regel im 1. Quartal für das folgende Jahr.

¹³ www.voev.ch ⇒ Service ⇒ Publikationen ⇒ Branchenstandards.

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

8.4. Jahresabschluss

Sofern ein Investitionsbeitrag geleistet wurde, wird dieser nach den Vorschriften von Art. 25 KPFV¹⁴ abgerechnet. Kosten und Erlöse der Systemführerschaft werden nach den Grundsätzen der Spartenrechnung abgerechnet. Das Ergebnis wird einer Spezialreserve zugewiesen. Die SBB achten darauf, dass die Abschreibungen der Systemführerschaft von den aus der LV finanzierten Abschreibungen nachvollziehbar abgegrenzt sind.

9. Schutzrechte

Sollte der Vertrag gekündigt werden, überträgt die Auftragnehmerin der neuen Systemführerin alle Schutzrechte (Immateriälgüter- und Leistungsschutzrechte sowie Anwartschaften auf solche) an Arbeitsergebnissen, die im Rahmen der Vertragserfüllung 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 entstanden sind (vorbestehende Arbeitsergebnisse), verbleiben bei der Auftragnehmerin. Sie erteilt einer 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.

10. 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 Vertragsabschluss 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.

¹⁴ Verordnung vom 14. Oktober 2015 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV; SR 742.120).

Die Systemführerin nimmt zur Kenntnis, dass Dokumente, die sie dem BAV überreicht gemäss dem BGÖ¹⁵ 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.

11. Haftung der Systemführerin

11.1. 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.

11.2. 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 einstehen 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.

12. Änderungen

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

13. Salvatorische Klausel

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

14. Inkrafttreten, Geltungsdauer, Kündigung

Der Vertrag tritt mit Unterzeichnung aller Vertragsparteien in Kraft und gilt auf unbestimmte Zeit. Der vorliegende Vertrag löst den bisherigen Vertrag vom 19. Juni 2018 ab.

Er kann jederzeit mit einer Frist von 1 Jahr auf Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden, frühestens jedoch per 31. Dezember 2024. 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.

15. Anwendbares Recht

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

Ausschliesslicher Gerichtsstand ist Bern, Schweiz.

¹⁵ Bundesgesetz vom 17. Dezember 2004 über das Öffentlichkeitsprinzip der Verwaltung (Öffentlichkeitsgesetz, BGÖ; SR 152.3).

16. Ausfertigung / Unterzeichnung

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

Für die Auftraggeberin

Bundesamt für Verkehr

Ittigen, 1.11.22

Dr. Peter Füglistaler,
Direktor



.....

Abteilung Infrastruktur

Anna Barbara Remund,
Vizedirektorin



.....

Für die Auftragnehmerin

Schweizerische Bundesbahnen AG

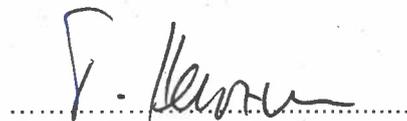
Bern, 8.11.22

Beat Deuber, SBB I-NAT



.....

Thomas Henzmann, SBB I-NAT-TC



.....

Anhang:

1. Organisationsreglement Management-Board Zugkommunikation