



# **Vertrag für die Erbringung von übergeordneten Aufgaben im Bereich TSI TAF/TAP** *(Technical Specification for Interoperability relating to Telematics Applications for Freight/Passenger Services)*

**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 dem Unternehmen:**

Schweizerische Bundesbahnen (SBB) AG  
Division Infrastruktur  
Hilfikerstrasse 1  
3000 Bern

Nachstehend bezeichnet mit "Auftragnehmerin" oder "Systemführerin"



## 1. Ausgangslage

### 1.1. Bedeutung der Telematikanwendungen

Gestützt auf Artikel 38 EBV<sup>1</sup> sind Telematikanwendungen, die in direktem Zusammenhang mit der Sicherheit und der Zuverlässigkeit des Eisenbahnbetriebs stehen, so zu planen, zu erstellen, zu betreiben und instand zu halten, dass ein sicherer und zuverlässiger Eisenbahnbetrieb ermöglicht wird. Das BAV kann, soweit es dem Ziel der Sicherheit der Eisenbahnen oder anderen übergeordneten Zielen dient, verfügen, auf welchen Strecken und Fahrzeugen welche Arten von Telematikanwendungen zum Einsatz kommen sowie inwieweit die Telematikanwendungen mit anderen Anlagen oder Anwendungen und mit Fahrzeugen kompatibel sein müssen. Die technischen Vorschriften sind in Anhang 7 der EBV aufgeführt.

### 1.2. Regelung in der Leistungsvereinbarung 2017 bis 2020

Für die Übernahme von übergeordneten Aufgaben insbesondere als nationale Anlaufstelle (*National Contact Point*) für alle Anspruchsgruppen (Stakeholders) und für die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (*European Union Agency for Railways*, ERA) hat das BAV eine Systemführerschaft an die SBB vergeben.

Die Umsetzung der TSI TAF TAP<sup>2</sup> Vorgaben obliegt den jeweils betroffenen Unternehmen. Die Auftragnehmerin hat gegenüber der EU/ERA einen verbindlichen SBB-Masterplan für die Implementierung der Telematikanwendungen abgegeben und betreibt ein internes Programm für die zeitgerechte Umsetzung.

### 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 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<sup>ter</sup> Abs. 1 Bst. e EBG).

Aufgrund der guten Erfahrungen in der Periode 2017–20 möchte das BAV die Systemaufgabe unter den neuen Rahmenbedingungen weiterführen.

## 2. Ziel und Zweck des Vertrages

Mit der Systemführerschaft TSI TAF/TAP verfolgt das BAV das Ziel, dass

- die Entwicklungen betreffend die TSI-Richtlinien zu Telematikanwendungen für den Güter- und Personenverkehr kontinuierlich beobachtet und im Hinblick auf die Auswirkungen für die Schweiz beurteilt werden,
- die Auftragnehmerin die Aufgaben als nationale Anlaufstelle gemäss Kapitel 3 dieses Vertrages<sup>3</sup> wahrnimmt, und
- verschiedene Arbeiten, die den Infrastrukturbetrieb betreffen, zur Umsetzung zwischen den betroffenen Unternehmen koordiniert werden, damit eine für das betroffene interoperable Normalspurnetz abgestimmte Umsetzung gewährleistet werden kann.

Diese Ziele werden unter Einhaltung der Diskriminierungsfreiheit (Art. 37 Abs. 5 und 6 EBG) verfolgt.

<sup>1</sup> Verordnung vom 23. November 1983 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung, EBV), SR 742.141.1

<sup>2</sup> TSI: Technische Spezifikation Interoperabilität (Technical Specification for Interoperability)  
TAF: Telematikanwendungen Güterverkehr (Telematics Applications for Freight)  
TAP: Telematikanwendungen Personenverkehr (Telematics Applications for Passenger)

<sup>3</sup> Ziffer 1-3, 6,7 der Anlage III der Verordnung (EU) Nr. 1305/2014

Der vorliegende Vertrag regelt die Aufgaben sowie Rechte und Pflichten der Vertragsparteien, die sich aus der Systemführerschaft TSI TAF/TAP ergeben.

### 3. Aufgaben

#### 3.1. Aufgabe der Systemführerin

Im Auftrag des BAV übernimmt die Auftragnehmerin die folgenden Aufgaben:

- a. Überwachung der Entwicklungen sowie Ausarbeiten von Stellungnahmen zu Entwürfen neuer Vorschriften der EU oder OTIF<sup>4</sup> zu Handen des BAV betreffend die Technischen Spezifikationen Interoperabilität Telematikanwendungen für den Güter- und Personenverkehr (regulatorischer Rahmen);
- b. Ausarbeiten von Vorgaben, welche die Inkraftsetzung durch das BAV notwendig machen;
- c. Koordination der notwendigen Arbeiten, die den Infrastrukturbetrieb betreffen zur Umsetzung zwischen den betroffenen Unternehmen, damit eine für das betroffene interoperable Normalspurnetz abgestimmte Umsetzung gewährleistet werden kann;
- d. Nationale Anlaufstelle TSI TAF/TAP, d.h. insbesondere:
  - Herstellung des Kontakts zwischen ERA, CER<sup>5</sup>, RNE<sup>6</sup>, TAF/TAP-Lenkungsausschuss (*IM/RU<sup>7</sup> Telematics Steering Committee*) und den Bahnakteuren<sup>8</sup> des Mitgliedstaats, um das Engagement der Bahnakteure an TAF und TAP sicherzustellen und dafür zu sorgen, dass sie über die allgemeinen Entwicklungen und die Entscheidungen des Lenkungsausschusses (JSG/SMO<sup>9</sup>) unterrichtet sind.
  - Unterrichtung des TAF/TAP-Lenkungsausschusses (JSG/SMO) und des RNE Telematic Cluster über Anliegen und Fragen der Bahnakteure des Mitgliedstaats durch die gemeinsamen Vorsitzenden.
  - Verbindung zum BAV-Vertreter im Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC<sup>10</sup>), damit der RISC-Vertreter vor jeder RISC-Sitzung über nationale TAF/TAP-Themen informiert wird und TAF/TAP betreffende Entscheidungen des RISC den betroffenen Bahnakteuren in geeigneter Weise mitgeteilt werden.
  - Zusammenarbeit mit dem BAV zur Bezeichnung einer Stelle, die für die Einspeisung primärer Standortcodes in die zentrale Referenzdomäne verantwortlich ist.
  - Förderung des Informationsaustauschs zwischen den Bahnakteuren der Mitgliedstaaten in dem Mitgliedstaat.
  - Begleitung und Überwachung der Revisionen der EU-Richtlinien TSI TAF/TAP und der Entwicklung und Ausarbeitung der EU Richtlinien zu eFTI/DTLF<sup>11</sup>.
  - Aktive Mitarbeit in der Entwicklung und Durchführung der jährlichen TSI TAF/TAP EU Reportings und Erstellung der nationalen Berichterstattung an das BAV (siehe Kapitel 7.2) als CER Speaker in der TSI TAF/TAP Implementation Reporting Group.

<sup>4</sup> Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (*OTIF = Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires*)

<sup>5</sup> Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (*CER = Communauté européenne du rail*)

<sup>6</sup> Rail Net Europe

<sup>7</sup> IM = Infrastructure Manager, RU = Railway Undertaking

<sup>8</sup> Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Wagenhalter, Bahnhofsbetreiber, Fahrkartenverkäufer, Intermodalbetreiber, Frachtkunden und einschlägige Organisationen

<sup>9</sup> JSG = Joint Sector Group, SMO = Sector Management Office

<sup>10</sup> RISC = Rail Interoperability and Safety Committee

<sup>11</sup> eFTI = electronic Freight Transport Information, DTLF = Digital Transport & Logistics Forum

Die Systemführerin nimmt ihre Aufgaben in Abstimmung mit dem Management Board TSI TAF/TAP wahr.

### **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. Erteilen von Auskünften zu hoheitlichen Vorgaben.
- c. Das Ausführen von spezifischen Dienstleistungsmandaten zur Unterstützung der Infrastrukturbetreiberinnen, Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Dritter.

### **3.3. Aufgaben BAV**

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

Das BAV

- informiert die betroffenen Unternehmen sowie den Verband öffentlicher Verkehr (VöV) über den vorliegenden Vertrag;
- nimmt die Grundlagen und Vorgaben der Systemführerin, welche hoheitlich geregelt werden müssen, in die entsprechenden Vorschriften auf bzw. erlässt sie in geeigneter Form;
- nimmt in den Leistungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreiberinnen einen Passus auf, der auf die Systemaufgabe TSI TAF/TAP verweist und die Erbringung dieser Leistungen durch die ISB sowie die Finanzierung dieser Leistungen aus der LV ausschliesst;
- stellt sicher, dass die Aufgaben von der Auftragnehmerin diskriminierungsfrei wahrgenommen werden;
- wirkt auf die Finanzierung der Systemführerschaft hin.

## **4. Organe der Systemführerschaft**

### **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 Systemführerschaft TSI TAF/TAP ab.

### **4.2. Management Board**

Das Management Board vertritt die Interessen der Unternehmen. Es koordiniert die Entwicklung und Umsetzung der Systemaufgaben und legt innerhalb des durch Gesetz und Auftrag gegebenen Rahmens die strategische Stossrichtung fest. Zusammensetzung und Arbeitsweise ist in einem Organisationsreglement des Management-Boards TSI TAF/TAP (Version 2.0, siehe Anhang) geregelt. Änderungen können durch das Management-Board beschlossen werden.

## **5. Rechte und Pflichten**

### **5.1. Rechte und Pflichten der Systemführerin**

Die Systemführerin

- 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;
- gewährleistet, dass die Ziele gemäss Ziffer 2 erreicht werden;
- nimmt die Aufgaben gemäss Ziffer 3.1 wahr;

- leitet das Management Board TSI TAF/TAP gestützt auf das Organisationsreglement;
- trifft die operativen Entscheide auf Basis der strategischen Entscheide des Management Boards und nach Abstimmung mit dem BAV;
- stellt sicher, dass alle Akteure neutral und diskriminierungsfrei behandelt werden (Art. 37 Abs. 6 EBG);
- informiert das BAV regelmässig über die Umsetzung der beauftragten Aufgaben im Rahmen der jährlichen Berichterstattung und zeigt ihr sofort schriftlich alle Umstände an, welche die vertragsgemässe Erfüllung beeinträchtigen oder gefährden.

## **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 Subventionsgesetz<sup>12</sup>, den jeweils geltenden Leistungsvereinbarungen und dem hier vorliegenden Vertrag.

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

## **6. Eigentum und Nutzungsbedingungen**

Aus dem vorliegenden Vertrag entstehen kein Eigentum und keine Nutzungsbedingungen.

## **7. Kosten und Finanzierung**

### **7.1. Allgemein**

Das BAV finanziert die geplanten ungedeckten Kosten der Systemführerschaft und die Investitionen. Insgesamt wird für die kommenden Jahre mit einem Finanzbedarf von jährlich ca. 140'000 CHF 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 Systemführerin) 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 Systemaufgabe belastet werden.

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

Die Leistungen und die geplanten Kosten der Systemaufgabe werden jährlich frühzeitig<sup>13</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 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 die Webinterface Daten Infrastruktur (WDI) des BAV. Die vom BAV geforderten Daten müssen inhaltlich vollständig und termingerecht geliefert werden. 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.

<sup>12</sup> Bundesgesetz vom 5. Oktober 1990 über Finanzhilfen und Abgeltungen (Subventionsgesetz, SuG), SR 616.1

<sup>13</sup> In der Regel im 1. Quartal für das folgende Jahr

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.

### **7.3. Ressourcen**

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

### **7.4. Jahresabschluss**

Sofern ein Investitionsbeitrag geleistet wurde, wird dieser nach den Vorschriften von Art. 25 KPFV<sup>14</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 Schutzrechte (Immaterialgüter- und Leistungsschutzrechte sowie Anwartschaften auf solche) an Arbeitsergebnissen, die im Rahmen der Vertragserfüllung entstehen. 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 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.

## **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 nimmt zur Kenntnis, dass Dokumente, die sie dem BAV überreicht gemäss dem BGÖ<sup>15</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**

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

<sup>15</sup> Bundesgesetz vom 17. Dezember 2004 über das Öffentlichkeitsprinzip der Verwaltung (Öffentlichkeitsgesetz, BGÖ), SR 152.3

### **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 durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit 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.

### **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 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.

## **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. Der vorliegende Vertrag löst den bisherigen Vertrag von 2016 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 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

Michel Kunz,  
Leiter Netzdesign, Anlagen und Technologie

Stephan Schenk,  
Leiter Regulatory and International Affairs

Unterschrift:

Unterschrift:

.....

.....

Anhang: Organisationsreglement Management-Board, Version 2.0