

Vertrag für die Erbringung von übergeordneten Aufgaben im Bereich Eisenbahnlärm

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

Division Infrastruktur, Geschäftsbereich Bahntechnik

Hilfikerstrasse 3

3000 Bern

Nachstehend bezeichnet mit «Auftragnehmerin» oder «Systemführerin»

1 Ausgangslage

1.1 Rechtslage ab dem 01.07.2020

Gemäss Art. 37 EBG¹ 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. 40^ater Abs. 1 Bst. e EBG) und überwacht die diskriminierungsfreie Ausübung der Systemaufgaben, soweit dies nicht durch das BAV im Rahmen des Auftrags sichergestellt wird (Art. 40^ater Abs. 2 Bst. e EBG).

1.2 Gesetzliche Grundlagen für den Lärmschutz der Eisenbahn

Der Lärmschutz bei der Eisenbahn ist über das Umweltschutzgesetz (USG), die Lärmschutzverordnung (LSV), das Eisenbahngesetz (EBG) und die BAV-Amtrichtlinie Lärmschutz bei Eisenbahnanlagen geregelt. Zusätzlich ist bis zum 31.12.2028 das befristete Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (BGLE) in Kraft.

Gewisse Aspekte die mit dem Vollzug der Lärmschutzgesetzgebung zusammenhängen, sollen zum Vorteil des Bahnsystems Schweiz von einer fachlich kompetenten Stelle zentral geführt werden. Dazu bedarf es eines neuen Steuerinstruments, der **Systemaufgabe Eisenbahnlärm**.

Diese Systemaufgabe soll hiermit den SBB übertragen werden. Sie hat Fachpersonen, die das Thema Eisenbahnlärm seit längerer Zeit bearbeiten und bereits heute im Auftrag des BAV für weitere Bahnen Aufgaben übernehmen.

2 Ziel und Zweck des Vertrages

Mit der Systemaufgabe Eisenbahnlärm verfolgt das BAV das Ziel, den Bahnlärm auf dem Schweizer Normalspurnetz anhaltend systematisch zu überwachen und Ansätze zur weiteren Lärmreduktion zu erarbeiten, sodass Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge nach den Anforderungen des Verkehrs, des Umweltschutzes und gemäss dem Stande der Technik erstellt, betrieben, unterhalten und erneuert werden (Art. 17 Abs. 1 EGB).

Im Verlauf der Umsetzung des BGLE wurde bei der SBB-Infrastruktur ein Instrumentarium und Fachwissen zur Aufbereitung und Entwicklung von Lärmgrundlagen erarbeitet. Diese Fachkompetenz soll auch nach Aufhebung des BGLE weiter zur Verfügung stehen. Davon soll das ganze Bahnsystem und sollen alle Infrastrukturbetreiber (ISB) auf Normalspur in der Schweiz profitieren. Dies umso mehr, als das Thema Lärm bei den Bahnen in Zukunft als Daueraufgabe zu betrachten ist (Direktionsgeschäft BAV zu strategischen Grundsätzen im Bereich Lärmschutz bei der Eisenbahn vom 27.01.2025, Direktionsgeschäft BAV zur Zukunft Lärmschutz bei der Eisenbahn vom 28.11.2022).

Die im Rahmen der Systemaufgabe zum Tragen kommenden Hauptkompetenzen der SBB-Infrastruktur liegen im Bereich der netzweiten Emissions- und Immissionsberechnungen von betroffenen Normalspurbahnen, der Anwendung von Modellen und Messsystemen und der Gesamtoptimierung der Fahrbahn in Interaktion mit dem Rollmaterial. Dazu verfügt die SBB über ein nationales und internationales Netzwerk im Fachbereich Eisenbahnlärm.

¹ Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG), RS 742.101

Die Eisenbahnlärmforschung liegt federführend beim Bundesamt für Umwelt (BAFU). Die Systemführerin unterstützt das BAFU darin, die relevanten Forschungsthemen zu identifizieren.

Zur Sicherstellung der fachgerechten Umsetzung der Systemaufgabe wird das Bundesamt für Umwelt (BAFU) als Fachbehörde des Bundes in die Organe der Systemaufgabe einbezogen.

Die Systemaufgabe Eisenbahnlärm gilt für den Eisenbahnfahrlärm, den Rangierlärm und den Standlärm (Abstellung) von Normalspurbahnen.

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

3 Ziel der Systemaufgabe Eisenbahnlärm

Die Systemaufgabe Eisenbahnlärm soll Voraussetzungen schaffen, damit folgende Ziele erreicht werden:

1. Die Lärmemissionen und Lärmimmissionen des Schienenverkehrs der betroffenen Normalspurbahnen werden in der Schweiz nach einheitlichem Standard ermittelt und dokumentiert. Emissionen und Immissionen werden anhand von Berechnungen ermittelt. Eine Überprüfung mittels Messungen bleibt möglich (vgl. Art. 38 Abs. 1 LSV).
2. Hauptinstrumente für die Überwachung der Lärmbelastung durch die Eisenbahn sind der Emissionskataster, der Lärmbelastungskataster und das Lärmmonitoring. Diese Palette an Instrumenten wird laufend überprüft und an die aktuellen Entwicklungen angepasst.
3. Die Systemführerin beobachtet den Markt und prüft konkrete Massnahmen und Konzepte zur Lärmreduktion, basierend auf dem Bericht «Empfehlungen für den Lärmschutz bei der Bahn nach 2025» vom 18.06.2024 (V10) und der aktuellsten Forschung. Dazu wird eine kooperative Zusammenarbeit aller Akteure angestrebt (BAV, BAFU, SBB, andere Bahnen).
4. Aktivitäten zur Lärminderung sollen innerhalb einer Gesamtsystembetrachtung ein gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis ausweisen und dürfen die Wettbewerbsfähigkeit des Bahnsystems nicht unverhältnismässig belasten.
5. Die Systemführerin vertritt in nationalen und internationalen Gremien zum Thema Bahnlärm die Interessen eines optimierten Lärmschutzes.

Ziele und Zweck des Vertrages werden unter Beachtung des Diskriminierungsverbots verfolgt (Art. 37 Abs. 5 und 6 EBG).

4 Aufgaben

4.1 Begriffsklärung

Einige der in diesem Kapitel verwendeten Begriffe werden im Anhang 1 (Organisationsreglement Systemaufgabe Eisenbahnlärm) erklärt.

4.2 Aufgabe der Systemführerin

Die Systemführerin ...

Modell- und Datenpflege

- a. unterhält ein EDV-System zur Berechnung von Emissionen nach einem standardisierten Emissionsmodell für das betroffene Normalspurnetz in der Schweiz.
- b. ermittelt und bereitet netzweite Eingangsdaten für die Berechnung der tatsächlichen und zukünftigen Emissionen auf (Verkehrsdaten, Fahrbahndaten).

- c. stellt eine Schnittstelle für Normalspur-ISB zur Verfügung, um netzweite Emissionsberechnungen für diese durchführen zu können.
- d. unterhält eine Berechnungsumgebung (GIS) inkl. Basisdaten zur Berechnung von tatsächlichen und zukünftigen Immissionen auf Basis der Emissionsberechnungen.
- e. pflegt die Emissionsparameter von Oberbau und Rollmaterial und sorgt bei Bedarf für eine Aktualisierung.
- f. unterstützt das BAV bei der Datenpflege und der Nachführung der festgelegten Emissionen und der zulässigen Immissionen (Art. 37a LSV)
- g. unterstützt das BAFU bzw. direkt die EMPA als dessen Auftragnehmerin bei der Weiterentwicklung des Emissionsmodells mit Verbesserungsvorschlägen.
- h. wählt ein für die geforderten Berechnungen geeignetes Modell und spricht sich dazu mit den Mitgliedern der Steuerungsgruppe ab.

Emissions- und Immissionsberechnung

- i. pflegt einen Leitfaden für Berechnungsaufgaben zur Sicherstellung eines transparenten und einheitlichen Vorgehens für alle teilnehmenden ISB.
- j. spezifiziert Inhalt und Format der notwendigen Eingangsdaten für Berechnungen.
- k. führt Emissions- und Immissionsberechnungen für alle Normalspur-ISB durch, vorbehaltlich Ausführungen unter Kapitel 6.2. Ausnahmen sind in der Steuerungsgruppe zu besprechen.
- l. dokumentiert die Ergebnisse.

Messmonitoring und Modellvalidierung

- m. pflegt einen Leitfaden für Messaufgaben zur Sicherstellung eines transparenten und einheitlichen Vorgehens.
- n. validiert mit Hilfe von einem Messmonitoring die Emissionen aus Modellen.
- o. stellt sicher, dass bisher aufgezeigte Emissionsentwicklungen im Rahmen des Lärmmonitorings BAV sinngemäss weiter dokumentiert werden. Dazu bereitet sie die Messungen jährlich auf und publiziert den Monitoringbericht. Das BAV wird vor dessen Publikation angehört
- p. hilft mit bei der Erarbeitung eines Verfahrens zur Bestimmung der Transferfunktionen für das Rollgeräusch von neuen Schienenfahrzeugen und Oberbauten.
- q. bestimmt die Wirkung von in bestehenden Berechnungsverfahren noch nicht integrierten Lärmschutzmassnahmen mit Hilfe von geeigneten Messungen und/oder Modellen.
- r. stellt systematisch erhobene Messdaten interessierten Fachkreisen auf Wunsch zur Verfügung und verrechnet Dritten die Selbstkosten für die Datenbereitstellung. Den Bundesbehörden werden die Daten als Teil der Systemaufgabe kostenlos zur Verfügung gestellt, respektive der für die Bereitstellung nötige Aufwand wird aus den Mitteln der Systemaufgabe finanziert.

Lärmstrategie

- s. nutzt das im Rahmen der üblichen Gremieneinsitze (bspw. Arbeitsgruppen bei UIC und CER, Normengruppen bei CEN oder ISO) der Branche bestehende nationale und internationale Netzwerk zur Beeinflussung und Berücksichtigung von Vorgaben und Konzepten im Sinne eines optimierten Lärmschutzes.
- t. erarbeitet mit Berechnungen und/oder Erprobungen Grundlagen für zusätzliche Lärmschutzmassnahmen. Dabei soll ein integraler Systemansatz (Gesamtsystemoptimierung) berücksichtigt werden. Damit ist gemeint, dass bei Lärmschutzmassnahme auch die Auswirkungen auf andere Fachbereiche der Bahn (z.B. Erschütterungen und Assetmanagement) bedacht werden sollen. Sie berät das BAV und das BAFU betreffend Auswahl von Themen für die Ressortforschung.

- u. macht Vorschläge für Massnahmenkonzepte insbesondere unter Berücksichtigung der nationalen Branchensicht.
- v. entwickelt und berechnet netzweite Szenarien als Entscheidungsgrundlagen.
- w. entwickelt ein Emissionsszenario unter Berücksichtigung absehbarer und bekannter Veränderungen hinsichtlich Oberbau, Rollmaterial, Verkehr, Geschwindigkeiten und rechtlichen Vorgaben. Neue Streckenführungen werden ausserhalb dieses Emissionsszenarios im Rahmen konkreter Ausbauprojekte beurteilt.

Management der Systemaufgabe

- x. definiert in Rücksprache mit der Steuerungsgruppe kurzfristige und längerfristige Arbeitsschwerpunkte mit dazugehörigen Jahreszielen.
- y. tauscht sich mit den anderen betroffenen Normalspur-ISB und dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) zum Thema Eisenbahnlärm aus. Der Austausch kann je nach Thema mit Sitzungen (Koordinationsgruppe), über Informationen im Internet (Koordinationsplattform) oder einen (jährlichen) Newsletter erfolgen.
- z. Die Aufgabenbereiche der Systemaufgabe können in Absprache zwischen der Systemführerin, dem BAV und der Steuerungsgruppe ergänzt werden.

4.3 Nicht Aufgabe der Systemführerin

Folgendes gehört nicht zu den Aufgaben der Systemführerin im Rahmen dieses Vertrags (Liste nicht abschliessend):

- 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, insbesondere die Unterstützung anderer Bahnen in Plangenehmigungsverfahren oder bei Anwohnerbeschwerden.
- d. Die Publikation der Daten des Lärmbelastungskatasters gemäss LSV und Geoinformationsgesetz (GeolG), sowie des Emissionskatasters.
- e. Information der Öffentlichkeit zum Thema Eisenbahnlärm.
- f. Federführung bei der Eisenbahnlärmforschung.
- g. Umsetzung konkreter Lärmschutzmassnahmen.
- h. Archivierung und Dokumentation von genehmigten Lärmwerten.

4.4 Aufgaben BAV

Die Aufgaben des BAV ergeben sich aus dem Eisenbahngesetz², dem Umweltschutzgesetz³, dem Subventionsgesetz⁴ und den jeweils geltenden Leistungsvereinbarungen.

Das BAV ...

- a. informiert die betroffenen Unternehmen (Normalspur-ISB), die Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom, sowie den Verband öffentlicher Verkehr (VöV) über den vorliegenden Vertrag.
- b. nimmt die Grundlagen und Vorgaben der Systemführerin, welche hoheitlich geregelt werden müssen, in die entsprechenden Vorschriften auf bzw. erlässt sie in geeigneter Form.
- c. nimmt in den Leistungsvereinbarungen (LV) mit den Infrastrukturbetreiberinnen einen Passus auf, der auf die Systemaufgabe Eisenbahnlärm verweist und die Erbringung

² Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG), RS 742.101

³ Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) vom 7. Oktober 1983, SR 814.01

⁴ Bundesgesetz vom 5. Oktober 1990 über Finanzhilfen und Abgeltungen (Subventionsgesetz, SuG), SR 616.1

dieser Leistungen durch die ISB sowie die Finanzierung dieser Leistungen aus der LV ausschliesst.

- d. wirkt auf die Finanzierung der Systemaufgabe hin, vorbehalten bleiben die jährlichen Kreditanträge und -beschlüsse der zuständigen Organe des Bundes zu Voranschlag und Finanzplan.
- e. stellt sicher, dass die Aufgaben von der Auftragnehmerin diskriminierungsfrei wahrgenommen werden.
- f. informiert die betroffenen Unternehmen (Normalspur-ISB) auf deren Anfrage über die Funktionsweise und den Inhalt der Systemaufgabe, über die jährlichen Detailvereinbarungen und die erzielten Ergebnisse.
- g. publiziert basierend auf Auswertungen der Systemführerin einen Bericht zu den Lärm-messungen des vergangenen Jahres. Dabei werden die Messungen auch verglichen mit den Monitoring-Messungen aus der Vergangenheit.
- h. ist verantwortlich für die Nachführung der festgelegten Emissionen und zulässigen Im-missionen basierend auf Plangenehmigungsverfahren von Projekten.

5 Organe der Systemaufgabe

5.1 Steuerungsgruppe

Die Steuerungsgruppe begleitet die Umsetzung dieses Vertrages betreffend die Systemaufgabe Eisenbahnlärm. Sie kümmert sich um die inhaltlichen, terminlichen und administrativen Vorgaben und Zielsetzungen. Die Vertragsbeteiligten stimmen sich regelmässig zu den Jahreszielen (Detailvereinbarung) ab.

Die Steuerungsgruppe besteht aus der Systemführerin und dem BAV, unter Leitung des BAV. Das BAFU nimmt als Fachbehörde des Bundes beratend in der Steuerungsgruppe Einsitz.

5.2 Koordinationsgruppe Bahnen / -plattform / Newsletter

Mit der Koordinationsgruppe, der Koordinationsplattform und dem Newsletter wird sichergestellt, dass die betroffenen Normalspur-ISB und der VöV über die Arbeiten im Zusammenhang mit der Systemaufgabe informiert sind und Anliegen einbringen können.

Nach dem Start der Systemaufgabe Eisenbahnlärm ist von der Systemführerin eine Start-sitzung mit den betroffenen Normalspur-ISB und dem VöV vorzusehen. Dabei soll die Systemaufgabe vorgestellt werden und es sollen gegenseitig Ansprechpartner definiert werden.

Für die anschliessende Kommunikation zwischen der Systemführerin und den anderen Normalspur-ISB sind folgende Kommunikationsformen vorzusehen:

- a. Koordinationsgruppe: Diese Gruppe wird von der Systemführerin bei Bedarf einberufen. Dies kann sein, wenn wichtige Informationen zu möglichen Massnahmen gegen den Lärm kommuniziert werden sollen, Abstimmungsbedarf für Datenaustausch besteht oder Normalspur-ISB dies verlangen.
- b. Koordinationsplattform: Durch die Systemführerin wird eine Website gepflegt, auf welcher Kontaktmöglichkeiten und Informationen aufgeschaltet werden. Insbesondere sind die aktuellen Tätigkeiten und beabsichtigten Ziele dargestellt. Die Plattform ist keine Anlaufstelle für Lärmreklamationen.
- c. Jährlicher Newsletter: Mindestens einmal jährlich werden die Ansprechpartner bei den Bahnen von der Systemführerin per Newsletter über Neuigkeiten im Zusammenhang mit der Systemaufgabe Eisenbahnlärm informiert.

Weitere Informationen sind dem Organisationsreglement (Anhang 1) zu entnehmen.

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. nimmt die Aufgaben gemäss Ziffer 4.2 wahr (für die Emissions- und Immissionsberechnungen gilt der in Abbildung 1 definierte Verantwortungsbereich).
- c. kommuniziert mit den anderen Normalspur-ISB via Koordinationsgruppe / Koordinationsplattform / Newsletter.
- d. trifft die operativen Entscheide nach Abstimmung mit den Mitgliedern der Steuerungsgruppe.
- e. schliesst mit den betroffenen Bahnunternehmen (Normalspur-ISB) schriftliche Verträge über die Systemaufgabe, die Mitsprache und eine allfällige Kostenaufteilung gemäss Art. 37 Abs. 5 EBG.
- f. stellt sicher, dass alle Akteure neutral und diskriminierungsfrei behandelt werden (Art. 37 Abs. 6 EBG).
- g. informiert das BAV regelmässig über die Umsetzung der beauftragten Aufgaben im Rahmen der Besprechungen in der Steuerungsgruppe, sowie der jährlichen Berichterstattung; und zeigt dem BAV sofort schriftlich alle Umstände an, welche die vertragsgemässe Erfüllung beeinträchtigen oder gefährden.
- h. berichtet dem BAV im Rahmen der Jahresberichterstattung. Diese erfolgt über das Webinterface Daten Infrastruktur (WDI) und enthält zumindest: WDI-Investitionsplan, WDI-Finanzdaten und einen Bericht in kompakter Form mit Finanzdaten und Angaben zur Zielerreichung.
- i. stellt sicher, dass für die im Rahmen ihrer Aufgaben (Ziffer 4.2) ergriffenen Massnahmen, die mögliche 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. kann mit Drittfirmen schriftliche Verträge zur Systemaufgabe abschliessen und beachtet dabei die vergaberechtlichen Vorgaben sinngemäss (Art. 37 Abs. 7 EBG: Die Übertragung von Systemaufgaben nach 37 EBG gilt nicht als öffentlicher Auftrag im Sinne des BöB).
- k. erhält als Hauptnutzerin bei der Verwendung des Berechnungsmodells «sonRAIL» die Kompetenz beim Modelleigner Massnahmen zur Modellpflege zeitnah einzufordern, respektive nach Rücksprache mit dem Modelleigner solche Massnahmen zur Modellpflege direkt bei Dritten zu beauftragen.
- l. kann Schnittstellen, Datenformate und Dateninhalte spezifizieren, welche für die systematische Berechnung durch ISB angewendet werden müssen.

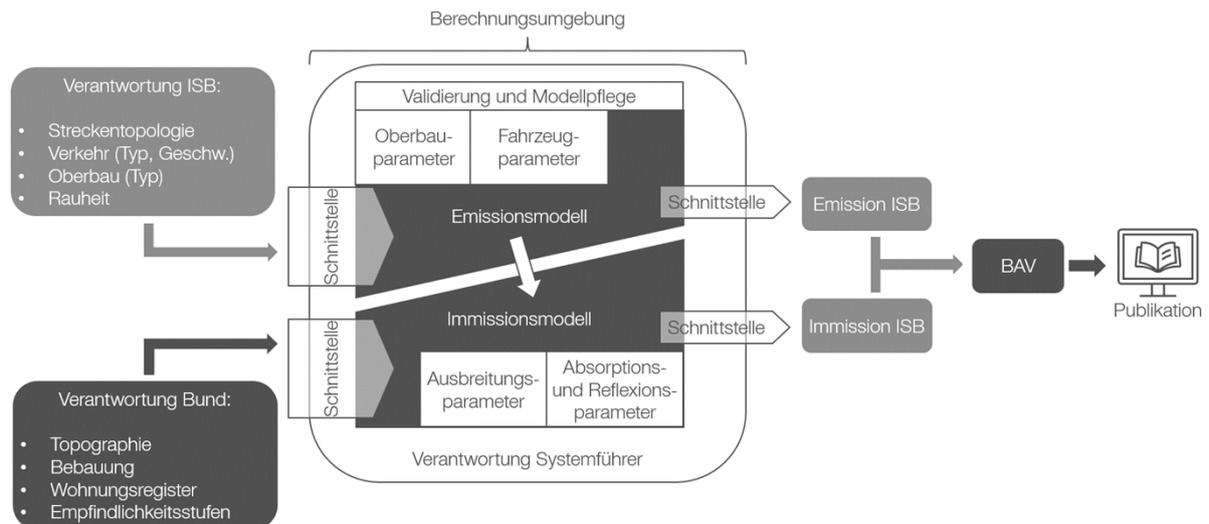


Abbildung 1: Schematische Darstellung der Prozesse und Verantwortungsbereiche für die Emissions- und Immissionsberechnung. Der Systemführer verantwortet den Bereich der Berechnungsumgebung inkl. der Spezifikation der notwendigen Schnittstellen.

6.2 Nicht Rechte und Pflichten der Systemführerin

Die Systemführerin ist nicht für die Umsetzung der Grundlagen und Vorgaben durch die Akteure verantwortlich. Sie stellt lediglich Entscheidungsgrundlagen zur Verfügung und ist nicht dafür verantwortlich, dass die gelieferten Grundlagen von den Akteuren richtig verstanden und in gesetzeskonforme und sinnvolle Massnahmen umgesetzt werden.

Sie ist zudem nicht verantwortlich für die lückenlose Bereitstellung der Lärm-Emissionen aller ISB der Normalspur, sollten die ISB die für die Berechnungen nötigen Angaben nicht liefern. Die Nutzung der Dienste der Systemführerin ist für andere ISB nicht verpflichtend.

6.3 Rechte und Pflichten des BAV

Die Rechte und Pflichten ergeben sich aus dem Eisenbahngesetz⁵, dem Umweltschutzgesetz⁶, dem Subventionsgesetz⁷ und dem hier vorliegenden Vertrag.

Dem BAV als Auftraggeberin steht jederzeit ein Kontroll- und Auskunftsrecht über alle Teile des Auftrags zu.

Die Publikation der Bahnlärm-Emissionsdaten und der Lärmbelastung (Immissionen) wird vom BAV sichergestellt (s. Kap. 4.3).

7 Eigentum und Nutzungsbedingungen

Dateneigentümerin der im Zusammenhang mit der Systemaufgabe erarbeiteten Daten ist die Schweizerische Eidgenossenschaft (vertreten durch das Bundesamt für Verkehr). Die Dateneigentümerin macht der Systemführerin keine Einschränkungen bei der Nutzung der Daten aus der Systemaufgabe.

Die erhobenen Messdaten des Bahnlärm-Monitorings sind interessierten Fachkreisen auf Wunsch zur Verfügung zu stellen. Bundesexternen Interessenten werden maximal die Aufwände für die Datenbereitstellung verrechnet. Den Bundesbehörden werden die Daten kostenlos zur Verfügung gestellt, respektive wird der für die Bereitstellung nötige Aufwand aus den Mitteln der Systemaufgabe finanziert. (s. Kap. 4.2).

⁵ Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG), RS 742.101

⁶ Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (USG), SR 814.01

⁷ Bundesgesetz vom 5. Oktober 1990 über Finanzhilfen und Abgeltungen (Subventionsgesetz, SuG), SR 616.1

Bei einer Auflösung des Vertrags hat das BAV das Recht die erhobenen Messdaten und Modelldaten einzufordern und so sicherzustellen, dass sie zugänglich bleiben. Die Systemführerin verpflichtet sich diese Daten dem BAV auf Verlangen unentgeltlich zu liefern.

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 rund 900'000 CHF (einschliesslich der aus diesen Abgeltungen geschuldeten Mehrwertsteuer) pro Jahr gerechnet. In diesem Betrag sind Aufwendungen der Systemführerin für IT-Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Verkehrszahlerfassung und für die Messtechnik im Rahmen des Lärmmonitorings eingerechnet, diese Leistungen werden vorwiegend innerhalb der Organisation der Systemführerin erbracht und in den jährlichen Abrechnungen gesondert ausgewiesen.

Die Vertragsparteien bemühen sich, grosse Abweichungen von diesem Rahmen zu vermeiden, es sei denn, dies sei frühzeitig so vereinbart worden.

Im Fall der Vertragskündigung durch das BAV hat die Systemführerin Anrecht auf die Vergütung von Betriebskosten aus zum Kündigungszeitpunkt bestehenden, mehrjährigen Verträgen mit Unterlieferanten. Es werden maximal die Kosten für vier Jahre nach Vertragsauflösung vergütet.

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

Falls dritte Bahnunternehmen (oder andere Unternehmensbereiche der Systemführerin) von der Systemführerin Leistungen im Zusammenhang mit dem Thema Lärm fordern, welche über die in diesem Vertrag definierten Leistungen hinausgehen, hat das Bahnunternehmen diese Leistungen gesondert zu bestellen und die anfallenden Kosten zu übernehmen. Die Kosten dürfen nicht der Sparte *Infrastruktur* der *SBB* belastet werden.

Aufgaben der ISB (inkl. SBB) im Zusammenhang mit dem Eisenbahnlärm, die aufgrund der ordentlichen Lärmgesetzgebung zu erbringen sind, werden nicht über diese Systemaufgaben entschädigt.

8.2 Periodische Detailvereinbarung und Aufwandabschätzung

Die Leistungen und die geplanten Kosten der Systemaufgabe werden von der Auftragnehmerin jährlich frühzeitig⁸ 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.

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 Leistungsvereinbarung⁹ grundsätzlich anzuwenden. 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.

⁸ In der Regel im 3. Quartal für das folgende Jahr

⁹ <https://www.voev.ch/de/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 Systemaufgabe anfallenden Tätigkeiten werden die notwendigen Ressourcen (insbesondere Personal, Material, Finanzmittel, Fremdleistungen) von der Auftragnehmerin zugunsten der Systemaufgabe bereitgestellt. Diese sind in der Aufwandsschätzung der Detailvereinbarung auszuweisen.

8.4 Jahresabschluss

Sofern ein Investitionsbeitrag geleistet wurde, wird dieser nach den Vorschriften von Art. 25 KPFV¹⁰ abgerechnet. Kosten und Erlöse der Systemaufgabe werden nach den Grundsätzen der Spartenrechnung abgerechnet. Das Ergebnis wird einer Spezialreserve zugewiesen. Die Auftragnehmerin achtet darauf, dass die Abschreibungen der Systemaufgabe von den aus der LV finanzierten Abschreibungen nachvollziehbar abgegrenzt sind.

9 Schutzrechte

Sollte der Vertrag von einer Partei gekündigt werden, überträgt die Auftragnehmerin der allfälligen neuen Systemführerin alle Schutzrechte (Immaterialgüter- 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 Vertragschluss 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 eigenen Unternehmung, d.h. gegenüber anderen Divisionen/Abteilungen und Tochtergesellschaften.

¹⁰ 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 BGÖ¹¹ 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 auf den 1. Januar 2026 in Kraft und gilt auf unbestimmte Zeit (vgl. Art. 37a KPFV). Es handelt sich um die Erstausgabe, er löst keinen bisherigen Vertrag ab.

Er kann jederzeit mit einer Frist von 1 Jahr auf Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden, frühestens jedoch per 31. Dezember 2026. 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.

¹¹ Bundesgesetz vom 17. Dezember 2004 über das Öffentlichkeitsprinzip der Verwaltung (Öffentlichkeitsgesetz, BGÖ), SR 152.3

15 Anwendbares Recht

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

Ausschliesslicher Gerichtsstand ist Bern, Schweiz.

16 Ausfertigung / Unterzeichnung

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

Für die Auftraggeberin

Bundesamt für Verkehr

Ittigen, den

Christa Hostettler
Direktorin

Dr. Rudolf Sperlich
Vizedirektor

.....

.....

Für die Auftragnehmerin

Schweizerische Bundesbahnen SBB

Bern, den

Beat Deuber
Leiter Netzdesign, Anlagen und Technologie

Anna Oprandi
Leiterin Bahntechnik

.....

.....

Anhang

Anhang 1 Organisationsreglement Systemaufgabe Eisenbahnlärm