

Vertrag für die Erbringung von übergeordneten Aufgaben im Bereich ETCS

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
Geschäftsbereich Sicherungsanlagen und Zugbeeinflussung
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, wenn dadurch die Effizienz oder die Interoperabilität verbessert oder einheitliche Lösungen für die Kundschaft oder die gesunde Entwicklung des Wettbewerbs im Eisenbahnverkehr erreicht werden können. Das BAV hat neben Inhalt und Umfang der Systemaufgabe, insbesondere auch die Vergütung, den Einbezug der betroffenen Unternehmen und Anspruchsgruppen, die Rechte der Informatiksysteme und -applikationen zu regeln (Art. 37 Abs. 2 EBG). Die Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom entscheidet über Streitigkeiten betreffend die Wahrnehmung von Systemaufgaben (Art. 40a^{ter} Abs. 1 Bst. e EBG).

1.2. Entwicklung ETCS

Für die Umsetzung und Weiterentwicklung von ETCS auf dem Schweizer Eisenbahn-Normalspurnetz vergibt das BAV eine Systemführerschaft, welche die erforderlichen Grundlagen und Vorgaben zuhanden der verschiedenen Akteure erarbeitet.

Seit 2005 wird die Systemführerschaft ETCS durch die Division Infrastruktur der SBB AG wahrgenommen. Die Umsetzung der Grundlagen und Vorgaben der Systemführerschaft obliegt den jeweils betroffenen Akteuren.

In der Schweiz kommt ETCS in der Ausprägung ETCS Level 2 (L2) (ca 280km) und praktisch flächendeckend auf allen normalspurigen Strecken in der Ausprägung ETCS Level 1 Limited Supervision (L1 LS) zum Einsatz.

Die Bahnbranche in der Schweiz hat 2017-2020 unter der Leitung der SBB im Rahmen des Branchenprogrammes smartrail4.0 Konzepte erarbeitet, in denen unter Einbezug neuester Technologien und Verfahren u.a. eine kostengünstige Migration zu ETCS mit Führerstandsignalisierung geprüft wurde. In Übereinstimmung mit der Vorgabe des BAV an die SBB zum weiteren Vorgehen und mit der Zustimmung des BAV zur Bewerbung von SBB Infrastruktur als Gründungsmitglied von Shift2Rail2, ist ein aktives Engagement der Schweiz für die künftige Innovation im europäischen Eisenbahnsektor von grosser Bedeutung. Es geht grundsätzlich um das Einbringen der langjährigen Betriebserfahrungen mit ETCS und die aktive Mitgestaltung der künftigen Innovationen. Die Vorgabe zur engen Abstimmung zwischen der Systemführerin ETCS und den Schweizer Vertretern von S2R2 bzgl. europäischen Tätigkeiten wird in separaten Verträgen geregelt.

1.3. ERTMS-Strategie des BAV

Auf Basis des mit ETCS erreichten Standes, der dabei gewonnenen Erkenntnisse und unter Berücksichtigung der Konzeptarbeiten der Bahnbranche legt das BAV die ERTMS-Strategie 2030 und damit weitere Grundsatzentscheide zur Weiterentwicklung bezüglich ETCS fest. Diese ERTMS Strategie, welche im Februar 2021 publiziert wird, ist für die Systemführerin verbindlich.

2. Ziel und Zweck des Vertrages

Mit der Systemführerschaft ETCS verfolgt das BAV das Ziel, den Aufbau und Betrieb, die Interoperabilität sowie die Weiterentwicklung von ETCS in der Schweiz mit verhältnismässigem Aufwand für die Nutzer des Systems wahrzunehmen. Dies unter Einhaltung der Diskriminierungsfreiheit (Art. 37 Abs. 5 und 6 EBG) und unter

Berücksichtigung der Rahmenbedingungen, sowie der notwendigen Koordination zwischen den Akteuren des Systems.

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

3. Ziel der Systemführerschaft

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

- I. Sicherer, zuverlässiger und interoperabler Eisenbahnbetrieb mit ETCS im Normalspur-Eisenbahnnetz (inkl. Grenzbetriebsstrecken) der Schweiz.
- II. Wirtschaftliche, sicherheits- und kapazitätsfördernde Umsetzung und Weiterentwicklung von ETCS unter Berücksichtigung der unternehmerischen Interessen der Eisenbahnunternehmungen.
- III. Förderung der hierfür notwendigen Weiterentwicklung Normierung und Standardisierung von ETCS. Sicherstellen der Vertretung in internationalen Gremien der diesbezüglichen Interessen zur Umsetzung von ETCS in der Schweiz

4. Aufgaben

4.1. Grundlagenarbeiten der Systemführerin

- a. Erarbeiten / Konsolidieren / Pflegen der erforderlichen technischen und betrieblichen Grundlagen und Vorgaben für die Umsetzung von ETCS Anwendungen (Infrastruktur und Fahrzeuge).
 - Dies beinhaltet Konzepte, Regeln und Prozesse zur Realisierung, Prüfung, Betrieb und Migration von ETCS
 - Konzepte und Vorgaben, welche eine wirtschaftliche Migration konventionell signalisierter Strecken hin zu ETCS FSS ermöglichen.
 - Vorgaben an die Prozesse zur Sicherheitsnachweisführung bei Fahrzeugen und Infrastruktur in Bezug auf ETCS.
 - Gemeinsame Weiterentwicklung von KPI's mit der Auftraggeberin zur Überwachung der Qualität (Performance) und Sicherheit von ETCS
 - Vorgaben zur Security in Bezug auf die Anwendung von ETCS
- b. Weiterentwicklung der technischen und betrieblichen Grundlagen im Rahmen der Optimierung heutiger ETCS Systeme. Dabei sind folgende Rahmenbedingungen zu berücksichtigen:
 - die ERTMS-Strategie des BAV für das Normalspur-Eisenbahnnetz der Schweiz;
 - die Kompatibilität und Diskriminierungsfreiheit der Grundlagen und Vorgaben mit den EU-Vorschriften (u.a. TSI¹, NNTV²);
 - die Anwendung bestehender Standards und Normen
 - der aktuelle Stand der Technik;
 - den Änderungs- und Ergänzungsbedarf der betroffenen Akteure.

¹ Technische Spezifikationen der Interoperabilität

² notifizierte nationale Vorschriften

- c. Sicherstellen der Vertretung der Schweizer Interessen in den nationalen und internationalen Fachgremien zu ETCS in Abstimmung mit dem BAV. Dazu gehören insbesondere die folgenden Aspekte:
 - Ausarbeiten von Stellungnahmen zu Entwürfen neuer Vorschriften (u.a. TSI, NNTV) der ERA, EEIG, CER, UIC, 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 Projekten³.
- d. Angemessener Einbezug und Information der betroffenen Akteure ⁴. Dies beinhaltet insbesondere:
 - Organisieren und Durchführen von Informationsanlässen Unterstützung der Akteure bei der Anwendung und Umsetzung der Vorschriften.
- e. Führen-und Weiterentwickeln eines generischen Risikomanagements in Abstimmung mit dem Risikomanagement des BAV.

Die Systemführerin hat bei der Erfüllung seiner 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 Bst. 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

- f. Betreiben und Weiterentwicklung des schweizerischen Key Management Centers.
- g. Betrieb des Störmelderechners und Auswertung von ETCS-Störungsinformationen für alle Infrastrukturbetreiberinnen und Netzbenutzerinnen.
- h. Betreiben der Auskunftsstelle für allgemeine technische und betriebliche Fragen. (sf.etcs@sbb.ch)
- i. Koordinieren der Sicherheitsnachweisführung von Fahrzeugen durch einen Single Point of Contact (SPOC).
- j. Entwicklung und Beschaffung von Tools zur Unterstützung einer wirtschaftlichen Umsetzung von ETCS im Auftrag des BAV.
- k. Erstellung der IOP Nachweis III im Rahmen einer Fahrzeugzulassung.

4.3. Nicht Aufgabe der Systemführerin

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

- a. Durchsetzen von Entscheidungen der Systemführerin.
- b. Das Ausführen von spezifischen Dienstleistungsmandaten zur Unterstützung der Infrastrukturbetreiberinnen, Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Dritter.

³ Bsp S2R2

⁴ Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Infrastrukturen (ISB), VöV

- c. Die Nachweise von anforderungsgerechter, implementierter Safety, Reliability, Availability, Maintainability (RAMS).
- d. Die Projektführung oder Projektarbeit bei der Umsetzung der ETCS-Technologie in Anwendungsprojekten.
- e. Die Beschaffung von Ausrüstungen bei der Umsetzung der ETCS-Technologie in konkreten Projekten oder Programmen.
- f. Die Beschaffung, das Betreiben und das Instandhalten von Hard- und Software der Akteure zum Anschliessen an das schweizerische Key Management Center.
- g. Die Rolle des Systemintegrators.

4.4. Aufgaben BAV

Die Aufgaben des BAV ergeben sich aus dem Eisenbahngesetz⁵, dem Subventionengesetz⁶, 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 sollen entgegen und entscheidet über eine geeignete Publikation bzw. Aufnahme in die entsprechenden Vorschriften und stellt damit deren Verbindlichkeit sicher.
- nimmt in der Leistungsvereinbarung mit der Infrastrukturbetreiberin (SBB) einen Passus auf, der auf die Systemaufgabe (im vorliegenden Fall *ETCS*) verweist und die Erbringung dieser Leistungen durch die SBB sowie die Finanzierung dieser Leistungen aus der LV ausschliesst.
- finanziert die Systemführerschaft.
- stellt sicher, dass die Aufgaben von der Auftragnehmerin diskriminierungsfrei wahrgenommen werden.
- gibt die Zielsetzung für die internationale Arbeit der Systemführerin in Abgrenzung zu den Tätigkeiten in europäischen Initiativen und Projekten vor.
- vertritt die Schweizer Interessen in den internationalen Gremien zu ETCS in Abstimmung mit der Systemführerin

5. Organe der Systemführerschaft

5.1. Steuergremium BAV – Systemführerin ETCS

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

5.2. Management Board ETCS

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 Eisenbahngesetz (EBG) vom 20. Dezember 1957, SR 742.101

⁶ Bundesgesetz vom 5. Oktober 1990 über Finanzhilfen und Abgeltungen (Subventionengesetz, SuG), SR 616.1

5.3. Gremien, Arbeitsgruppen

Das Management Board kann notwendige Gremien und Arbeitsgruppen zur Behandlung spezifischer Themen (Bsp. Design Authority Team DAT) 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

- leistet ihren Beitrag dazu, dass die unter Ziffer 3 definierten Ziele erreicht werden;
- verpflichtet sich zu einer sorgfältigen, getreuen und sachkundigen Vertragserfüllung;
- nimmt die Aufgaben gemäss Ziffer 4.1 und 4.2 wahr;
- leitet das Management Board ETCS gestützt auf das Organisationsreglement im Anhang 1;
- setzt die strategischen Entscheide des Management Boards und nach Abstimmung mit dem BAV in ihrem Wirkungsbereich um;
- stellt sicher, dass alle Akteure neutral und diskriminierungsfrei behandelt werden (Art. 37 Abs. 6 EBG);
- sofern durch die Systemführerin im Rahmen ihrer Aufgaben Leistungen gegenüber anderen Unternehmen erbracht werden, schliesst sie mit den betroffenen Unternehmen schriftliche Verträge über die Systemaufgabe, die Mitsprache und die Kostenaufteilung gemäss Art. 37 Abs. 5 EBG;
- vereinbart mit dem BAV die Grundlagen und Vorgaben zu ETCS welche hoheitlich geregelt werden sollen und übermittelt diese inkl. Begründung zur Publikation;
- informiert das BAV regelmässig über die Umsetzung der beauftragten Aufgaben im Rahmen der jährlichen Berichterstattung und zeigt ihr zeitnah schriftlich alle Umstände an, welche die vertragsgemässe Erfüllung beeinträchtigen oder gefährden;
- stellt sicher, dass für die im Rahmen ihrer Aufgaben (Ziffer 4.1 und 4.2) erarbeiteten Vorgaben, die mögliche Folgen auf Sicherheit, Performance, Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Instandhaltung, Betrieb und allfällige Rückwirkungen auf angrenzende Systeme beurteilt und adäquate Begleitmassnahmen getroffen werden.

6.2. Nicht Pflichten der Systemführerin

Die Systemführerin ist nicht für die Umsetzung der Grundlagen und Vorgaben durch die Akteure verantwortlich. Sie ist daher auch nicht für die rechtzeitige und erfolgreiche Inbetriebnahme von ETCS-Projekten verantwortlich.

6.3. Rechte und Pflichten des BAV

Die Rechte und Pflichten ergeben sich aus dem Eisenbahngesetz, dem Subventionengesetz⁷, und den jeweils geltenden Leistungsvereinbarungen und dem hier vorliegenden Vertrag.

Die Auftraggeberin vereinbart die Jahresziele, bestellt die entsprechende Leistung auf Basis der Detailvereinbarung (vgl. 8.2) und genehmigt die jährliche Berichterstattung (vgl. 6.1). der Systemführerin

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

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

7. Eigentum und Nutzungsbedingungen

Hard- und Software des schweizerischen Key Management Centers sind Eigentum der Systemführerin.

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

8. Kosten und Finanzierung

8.1. Allgemein

Das BAV finanziert die geplanten ungedeckten Kosten der Systemführerschaft und die Investitionen. Insgesamt wird für die kommenden Jahre mit einem durchschnittlichen Finanzbedarf von 2.3 Mio. CHF 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 Infrastruktur) 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.

8.2. Offerte und jährliche Detailvereinbarung

Die Leistungen und die geplanten Kosten der Systemführerschaft 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. 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. 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.

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 der SBB Infrastruktur zugunsten der Systemaufgabe bereitgestellt.

⁸ In der Regel im 1. Quartal für das folgende Jahr

8.4. Jahresabschluss

Sofern ein Investitionsbeitrag geleistet wurde, wird dieser nach den Vorschriften von Art. 25 KPFV⁹ 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.

9. 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. Vorbehalten bleiben Rechte Dritter.

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.

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 Vertragsschluss und dauert nach Beendigung des Vertragsverhältnisses fort.

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

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

Die Systemführerin nimmt zur Kenntnis, dass Dokumente, die sie dem BAV überreicht gemäss dem BGÖ¹⁰ 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.

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

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

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 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.

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

Ort und Datum Ittigen, den
Peter Füglistaler, Direktor

Anna Barbara Remund, Vizedirektorin
Abteilung Infrastruktur

Unterschrift:

Unterschrift:

.....

.....

Für die Auftragnehmerin

Schweizerische Bundesbahnen AG

Ort und Datum
Michel Kunz, SBB I-NAT

Christophe Monnin, SBB I-NAT-SAZ

Unterschrift:

Unterschrift:

.....

.....

Anhang 1

Organisationsreglement Management Board ETCS