

Vertrag für die Erbringung von übergeordneten Aufgaben im Bereich Fahrzeug/Fahrweg Meter-spur

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:

RAILplus AG
Hintere Bahnhofsstrasse 85
5001 Aarau
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. 40a^{ter} 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. 40a^{ter} Abs. 2 Bst. e EBG).

1.2. Problemstellung

Im Zusammenwirken Fahrzeug / Fahrweg sind in den letzten Jahren bei diversen Bahnen vermehrt massive Verschleisserscheinungen sowohl bei den Fahrzeugen als auch bei der Infrastruktur zu Tage getreten. Diese Verschleisserscheinungen betreffen insbesondere die Meterspurbahnen, auch wenn vereinzelt ähnliche Phänomene ebenso bei Normalspurbahnen aufgetreten sind. Die Auswirkungen auf den Verschleiss sind bei einzelnen Bahnen derart gravierend, dass der Aufwand und die Kosten in der Instandhaltung um ein Mehrfaches angestiegen sind und teils die Verfügbarkeit der Infrastruktur aber auch der Fahrzeuge deutlich sinken.

Beim Vergleich mit der Normalspur wurde festgestellt, dass wichtiges Wissen zur Interaktion zwischen Fahrzeug und Fahrweg für die Meterspur nicht oder nicht mehr vorhanden ist. Der Austausch unter den Bahnen hat ergeben, dass es sich weder um Einzelphänomene handelt, noch, dass die Auswirkungen aufgrund des aktuellen Kenntnisstands klaren Auslösern zugeschrieben werden können. Ersichtlich ist jedoch, dass sich durch Veränderungen an den Parametern des Fahrweges als auch am Rollmaterial eine Schere geöffnet hat, welche zu deutlich mehr Verschleiss und Lärm geführt hat.

Die Betroffenheit mehrerer Transportunternehmen und die Komplexität des Themas legen ein gemeinsames, koordiniertes Vorgehen nahe. Dies insbesondere im Hinblick auf das Zusammentragen der bestehenden Grundlagen aber auch zum Aufbau des fehlenden Wissens und der Entwicklung von Lösungen. Das BAV teilt diese Einschätzung. Es hat dieses Thema entsprechend als Forschungsschwerpunkt des Forschungsprogramms Bahninfrastruktur für die Jahre 2021-2024 formuliert. Im Rahmen der Organisation RAILplus haben sich die Meterspurbahnen zusammengefunden und mittels eines Verwaltungsratsbeschlusses, RAILplus beauftragt die Systemführerschaft für sie wahrzunehmen.

2. Gegenstand der Systemführerschaft Fahrzeug/Fahrweg Meterspur

Als geeignetes Instrument für diese angewandte Forschung wird ein Auftrag für eine Systemführerschaft erteilt. Dieser Auftrag ist Gegenstand des vorliegenden Vertrags.

Das Ziel der Systemführerschaft Fahrzeug/Fahrweg Meterspur ist es, den Meterspurbahnen mit Hilfe eines integrierten, koordinierten Wissensmanagements in der Interaktion Lösungen bereitzustellen, welche es ihnen ermöglichen die Gesamtwirtschaftlichkeit des Systems Fahrzeug/Fahrweg markant zu verbessern. Kostensenkungen in den Teilsystemen Infrastruktur und Verkehr sollen umgesetzt und künftige in diesem Zusammenhang stehende Kostenanstiege vermeiden werden.

¹ Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957, (EBG), SR 742,101

Die Systemführerschaft Fahrzeug/Fahrweg Meterspur soll Voraussetzungen schaffen, damit folgende Ziele erreicht werden:

- a. Erhöhen der Verfügbarkeit der Infrastruktur und des Rollmaterials.
- b. Vorhandenes Fachwissen Interaktion Fahrzeug/Fahrweg lokalisieren, aufbereiten und der gesamten Meterspurbranche mit Hilfe einer Dokumentationsplattform zur Verfügung stellen.
- c. Aufbau der notwendigen, fehlenden Fachkompetenz (Grundlagenwissen in der Meterspur) und Bereitstellung konkreter Schulungen (E-Learning, etc.) und Bereitstellung einer Anschlusslösung im Wissensmanagement nach Ende der Systemführerschaft.
- d. Erarbeitung von gesamtwirtschaftlichen Empfehlungen für das optimale Fahrzeug und den optimalen Fahrweg (in Abhängigkeit der Einsatzbedingungen) als Grundlagen für die RTE-Regelungen und als Basis für Anpassungen an den hoheitlichen Vorschriften.
- e. Der Rollmaterial- und Fahrwegindustrie die Kundenbedürfnisse aufzeigen, die Ausrichtung auf diese anzustossen und damit der Industrie den Weg zu innovativen Produkten aufzuzeigen, welche die Gesamtwirtschaftlichkeit Fahrzeug – Fahrweg steigern.
- f. Erarbeitung von Ausschreibungsvorlagen für Lasten- und Pflichtenhefte im Bereich Lauftechnik beim Rollmaterial, aber auch für die Erneuerung der Infrastruktur und deren Instandhaltung.
- g. Sichtbarkeit der Meterspurbranche bei den Hochschulen und der Industrie (Gewinnung von Nachwuchspotential).

3. Ziel und Zweck des Vertrages

Mit dem vorliegenden Vertrag überträgt das BAV die Führung der Systemführerschaft an RAILplus. Der Vertrag regelt die Aufgaben sowie Rechte und Pflichten der Vertragsparteien, die sich aus der Systemführerschaft Fahrzeug/Fahrweg Meterspur ergeben. Die Meterspurbahnen haben gemeinsam RAILplus damit beauftragt diese Aufgabe für sie wahrzunehmen.

4. Aufgaben

4.1. Aufgabe der Systemführerin

Allgemeine organisatorische und administrative Aufgaben:

- a. Gesamtkoordination der Belange der Systemführerschaft in der Meterspurbranche (Infrastrukturbetreiberinnen, Bahnunternehmen, Lieferanten, Ingenieurunternehmen, Verbände, BAV).
- b. Formulierung der Kundenbedürfnisse der Infrastrukturbetreiberinnen/Bahnunternehmen/BAV gegenüber der Industrie. Diese sind mit der Industrie zu erörtern damit diese sich darauf ausrichten und innovative Lösungsansätze entwickeln kann. Die Systemführerschaft ermöglicht der Industrie erfolgversprechende Lösungen diskriminierungsfrei auf ihre Tauglichkeit zu testen.
- c. Gegenläufige Interessen der Meterspur werden transparent gemacht, Varianten bewertet und wo möglich und eine gemeinsame Haltung entwickelt.
- d. Leitung des Management Boards Fahrzeug/Fahrweg Meterspur und des Technical Boards Fahrzeug/Fahrweg Meterspur.
- e. Wahrnehmen der Koordination zwischen den verschiedenen Rollenträgern.
- f. Sicherstellen, dass die Arbeiten diskriminierungsfrei wahrgenommen werden.
- g. Umsetzung der Ziele der Systemführerschaft anhand geeigneter Strukturierung und Terminierung der Phasen und Projekte.

- h. Sicherstellung des Informationsflusses z.B. durch Organisieren und Durchführen von Informationsanlässen.

Themenspezifische Aufgaben Fahrzeug/Fahrweg Meterspur:

- i. Vorhandenes Interaktionswissen zusammentragen und aufbereiten.
- j. Anliegen (Bedürfnisse) der Infrastrukturbetreiberinnen/Bahnunternehmen/BAV/Industrie aufnehmen und strukturiert in die Projekte delegieren.
- k. Fehlendes Wissen zur Interaktion Fahrzeug/Fahrweg identifizieren.
- l. Fehlendes Interaktionswissen mit angewandter Forschung erarbeiten.
- m. Prüfung der Thesen aus der angewandten Forschung (Reproduktion, Validierung/Verifizierung).
- n. Aufzeigen von mittel- und langfristigen Lösungsansätzen und Strategien, um die Situation bei den betroffenen Bahnen zu verbessern.
- o. Fachliche Zielkonflikte sichtbar machen, adressieren und in ausgewogene Lösungsansätze integrieren.
- p. Erarbeiten der Grundlagen zu faktenbasierten Wirtschaftlichkeitsberechnungen.
- q. Bereitstellen von Schulungsunterlagen und Durchführen von Weiterbildungen (aktives Wissensmanagement).
- r. Erstellen von Grundlagen für die Neuerstellung/Aktualisierung von RTE-Regelungen und wo nötig Vorschläge dem BAV unterbreiten für Anpassungen der rechtlichen Grundlagen (EBV, AB-EBV, etc.).

Die Systemführerin nimmt ihre Aufgaben in Abstimmung mit dem Management Board und dem Technical Board Fahrzeug/Fahrweg Meterspur wahr.

4.2. Nicht Aufgabe der Systemführerin

Folgendes ist nicht Aufgabe 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.
- d. Aus den Erkenntnissen die Neuerstellung und Aktualisierung von RTE-Regelungen erarbeiten.

4.3. Aufgaben BAV

Die Aufgaben des BAV ergeben sich aus dem Eisenbahngesetz, dem Bundesgesetz über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur², dem Bundesgesetz über die Förderung der Forschung und der Innovation³, dem Subventionsgesetz⁴.

Das BAV

- leitet das Steuergremium.
- 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.

² Bundesgesetz über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (BIFG), vom 21. Juni 2013 (Stand am 26. September 2020), SR 742.140

³ Bundesgesetz über die Förderung der Forschung und der Innovation (FIFG), SR 420.1

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

- nimmt in den Leistungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreiberinnen einen Passus auf, der auf die Systemaufgabe Fahrzeug/Fahrweg Meterspur verweist und die Erbringung dieser Leistungen durch die ISB sowie die Finanzierung dieser Leistungen aus der LV ausschliesst.
- wirkt auf die Finanzierung der Systemführerschaft hin, vorbehalten bleiben die jährlichen Kreditanträge und -beschlüsse der zuständigen Organe des Bundes zu Voranschlag und Finanzplan.
- stellt sicher, dass die Aufgaben von der Auftragnehmerin diskriminierungsfrei wahrgenommen werden.
- prüft und gibt die Finanzierung der Projekte frei.
- Beaufsichtigt die inhaltlichen Fortschritte der Projekte mittels vorgängig definierter Jahresziele bzw. Meilensteine. Bei nicht zielgerichteter Entwicklung kann das BAV eine Neuausrichtung festlegen oder Projekte stoppen.
- Prüft und gibt die Finanzierung der jährlichen Betriebskosten frei.

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 Fahrzeug/Fahrweg Meterspur ab.

5.2. Management Board Fahrzeug/Fahrweg Meterspur

Das Management Board vertritt die Interessen der betroffenen Akteure und besteht aus Vertretern der Systemführerin und Vertretern der RAILplus-Bahnen, dem Verband öffentlicher Verkehr (Beobachter) und dem Leiter des Technical Boards sowie Vertretern des BAV. Im Organisationsreglement gemäss **Anhang** sind die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortungen sowie die Zusammenstellung des Management Boards geregelt.

5.3. Technical Board Fahrzeug/Fahrweg Meterspur

Das Technical-Board ist das Fachgremium unter Führung des Management-Boards. Es stellt im Rahmen des Systemführervertrags die technisch-betriebliche Unterstützung des Systemführers sicher. Durch die Betriebsnähe sollen praxistaugliche Anwendungslösungen entstehen. Damit sollen die Grundsatzanliegen des Bahnsektors sichergestellt werden. Es stellt die gegenseitige fachliche Information sicher. Die Leitung setzt sich aus den Projektleitern, dem Leiter der Systemführerschaft und dessen Stellvertreter, je einem Vertreter des VöV und einer Stabstelle zusammen. Das BAV entscheidet situativ über eine Teilnahme. Senior Experten können im Technical Board beigezogen werden.

Zusammensetzung und Arbeitsweise ist im Organisationsreglement (**Anhang**) geregelt. Änderungen müssen durch das Management-Board beschlossen werden.

Das BAV genehmigt das vom Management Board beschlossene Organisationsreglement und dessen Änderungen.

6. Rechte und Pflichten

6.1. 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.
- nimmt die Aufgaben gemäss Ziffer 4.1 wahr.

- leitet das Management Board Fahrzeug/Fahrweg Meterspur gestützt auf das Organisationsreglement im **Anhang**.
- trifft die operativen Entscheide auf Basis der strategischen Entscheide des Management Boards und nach Abstimmung mit dem BAV.
- schliesst mit den betroffenen Unternehmen schriftliche Verträge über die Systemaufgabe, die Mitsprache und die Kostenaufteilung gemäss Art. 37 Abs. 5 EBG.
- zudem ist die Art und der Umfang einer allfälligen Weiterverrechnung von Leistungen an die betroffenen Unternehmen auszuweisen.
- 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.
- stellt sicher, dass für die im Rahmen ihrer Aufgaben (Ziffer 4.1) 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.
- stellt sicher, dass das gewonnene Wissen nachhaltig gesichert wird (inkl. Wissensmanagement bis zum Ende der befristeten Systemführerschaft).

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 Bundesgesetz über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur, dem Bundesgesetz über die Förderung der Forschung und der Innovation, dem Subventionsgesetz und dem hier vorliegenden Vertrag.

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

7. Eigentum und Nutzungsbedingungen

Aus dem vorliegenden Vertrag entstehen kein Eigentum und keine Nutzungsbedingungen. Die Resultate sind frei zugänglich zu machen.

8. Kosten und Finanzierung

8.1. Allgemein

Das BAV finanziert die geplanten ungedeckten Kosten der Systemführerschaft. Insgesamt wird für die vorgesehene Vertragsdauer von sechs Jahren (2021-2026) mit Gesamtkosten von rund 12 Mio. CHF (einschliesslich der aus diesen Abgeltungen geschuldeten Mehrwertsteuer) gerechnet. Die Vertragsparteien bemühen sich, grosse Abweichungen von diesem Rahmen zu vermeiden, es sei denn, dies sei frühzeitig so vereinbart worden.

Zur Frage der Abrechnung der Mehrwertsteuer bestehen bei Vertragsabschluss noch offene Fragen, daher wurden Annahmen zur Berücksichtigung getroffen. Sollten sich durch Vorgaben der EStV diese Annahmen als falsch herausstellen, werden die Änderungen durch das BAV übernommen und der Vertrag wird entsprechend angepasst.

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 RAILplus) 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 den beteiligten Infrastrukturbetreiberinnen belastet werden.

Die finanzielle Abwicklung der Systemführerschaft von RAILplus, wird nicht durch sie selbst wahrgenommen, sondern im Auftrag durch die RhB erfüllt.

8.2. Offerte und jährliche Detailvereinbarung

Die Leistungen und die geplanten Kosten der Systemführerschaft werden von der Auftragnehmerin jährlich frühzeitig⁵ 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 Leistungsvereinbarung⁶ 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.

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 RAILplus zugunsten der Systemaufgabe bereitgestellt.

8.4. Jahresabschluss

Alle Investitionen werden direkt abgeschrieben. Entsprechend Art. 25 KPFV⁷ wird dafür ein Investitionsbeitrag in Form einer Abgeltung der effektiv angefallenen Kosten geleistet. Eine allfällige Differenz wird ins Folgejahr übertragen oder zurückgezahlt. Kosten und Erlöse der Systemführerschaft werden nach den Grundsätzen der Spartenrechnung abgerechnet. Das Ergebnis wird einer Spezialreserve zugewiesen.

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. Vorbehalten bleiben Rechte Dritter. Sie verzichtet auf die Ausübung nicht übertragbarer Persönlichkeitsrechte.

⁵ In der Regel im 1. Quartal für das folgende Jahr

⁶ <https://www.voev.ch/de/Service/Publikationen/Branchenstandards>

⁷ Verordnung vom 14. Oktober 2005 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV), SR 742.120

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 RAILplus und ihren Partnerbahnen.

Die Systemführerin nimmt zur Kenntnis, dass Dokumente, die sie dem BAV überreicht gemäss dem BGÖ⁸ 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.

⁸ Bundesgesetz vom 17. Dezember 2004 über das Öffentlichkeitsprinzip der Verwaltung (Öffentlichkeitsgesetz, BGÖ), SR 152.3

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. Der Vertrag gilt für die vereinbarte beschränkte Umsetzungsdauer von 2021-2026. Er kann bei Bedarf im gegenseitigen Einvernehmen verlängert werden.

Er kann jederzeit mit einer Frist von 1 Jahr auf Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden. Bei schwerwiegender Vertragsverletzung einer Partei kann die andere das Vertragsverhältnis fristlos kündigen. 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

Ittigen, den

Dr. P. Füglistaler, Direktor

Pierre-André Meyrat, Stv. Direktor

.....

.....

Für die Auftragnehmerin

RAILplus AG

Aarau, den

Martin von Känel, VR Präsident

Joachim Greuter, Geschäftsführer

.....

.....

17. Anhang

- Anhang 1 Organisationsreglement Systemführerschaft Fahrzeug/Fahrweg Meterspur