

# **Vertrag für die Erbringung von übergeordneten Aufgaben im Bereich ZBMS (Zugbeeinflussung Meterspur)**

**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:**

Rhätische Bahn AG  
Bahnhofstrasse 25  
7001 Chur  
Nachstehend bezeichnet mit "Auftragnehmerin" oder "Systemführerin"

## 1. Ausgangslage

### 1.1. Bedeutung der Zugbeeinflussung Meterspur

Gestützt auf Artikel 38 EBV<sup>1</sup> sind Sicherungsanlagen 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 Sicherungsanlagen zum Einsatz kommen sowie inwieweit die Sicherungsanlagen mit anderen Anlagen oder Anwendungen und mit Fahrzeugen kompatibel sein müssen.

Verkehrsdichte und Geschwindigkeiten haben in den vergangenen Jahren bei den Meter- und Spezialspurbahnen zugenommen. Die verwendeten Systeme der Zugbeeinflussung müssen zur Aufrechterhaltung des Sicherheitsniveaus aufgerüstet werden. Bei älteren Systemen stellt sich die Frage der Systemablösung.

Die Zugbeeinflussungssysteme der Meter- und Spezialspurbahnen sind standardisiert. Dies spart Kosten, indem die Standardisierung nachhaltige Beschaffungs- und Unterhaltsprozesse gewährt sowie den Wettbewerb ermöglicht. Zusätzlich wird dabei die Austauschbarkeit von Rollmaterial zwischen den Bahnen erleichtert.

### 1.2. Bisherige Regelung ZBMS

Das Bundesamt für Verkehr erarbeitete zusammen mit dem Verband öffentlicher Verkehr und der Industrie den Standard für die Zugbeeinflussung bei Meter- und Spezialspurbahnen.

Gestützt auf Artikel 38 Abs. 4 EBV legte das Bundesamt für Verkehr den gemeinsam erarbeiteten ZBMS-Standard als Vorgabe für die Zugbeeinflussung derjenigen Eisenbahninfrastrukturen fest, die nicht bereits auf ETCS migriert sind bzw. auf ETCS migrieren werden. Der Standard gilt seit 15. August 2013.

Bei der Umsetzung des ZBMS-Standards leistet eine Systemführerschaft, welche die erforderlichen Grundlagen erarbeitet, die Bahnunternehmungen unterstützt und die verschiedenen Akteure koordiniert, eine wichtige Schlüsselrolle.

Mit der Leistungsvereinbarung (LV) hat der Bund bisher diese übergeordnete Aufgabe der ZBMS-Systemführung bei der Rhätischen Bahn (RhB) bestellt. Damit wird die laufende Migration auf ZBMS bei den betroffenen Bahngesellschaften wirksam unterstützt. Das mit der Migrationsplanung des RhB-Netzes aufgebaute Fachwissen bildet die Grundlage für eine kompetente Systemführung ZBMS, welche allen interessierten Bahnen diskriminierungsfrei zugutekommt. Für die kommenden Jahre muss auch die sinnvolle Weiterentwicklung des ZBMS-Standards koordiniert werden.

### 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<sup>2</sup> 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).

<sup>1</sup> Verordnung vom 23. November 1983 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung, EBV), SR 742.141.1 2/10

<sup>2</sup> Eisenbahngesetz (EBG) vom 20. Dezember 1957, SR 742.101

Aufgrund der guten Erfahrungen in der Periode von 2017 bis 2020 will das BAV diese Systemaufgabe unter den neuen Rahmenbedingungen weiterführen.

## **2. Ziel und Zweck des Vertrages**

Bereitstellen von Vorgaben zur Implementierung einer einheitlichen Zugbeeinflussung für diejenigen Bahnen, welche nicht zu ETCS migrieren müssen. Die Grundlagen hierfür bilden Art. 38 Abs. 4 Bst. a und b der Eisenbahnverordnung sowie der definierte ZBMS-Standard.

Die Systemführerin übernimmt die Aufgabe, die für die Einführung, Umsetzung und Weiterentwicklung des ZBMS-Standards notwendigen Massnahmen, Vorgaben und Entscheidungen zu erarbeiten und als Anträge dem BAV vorzulegen. Massnahmen, Vorgaben und Entscheidungen sind sachlich zu begründen.

Das BAV übernimmt die Aufgabe, die Vorgaben und Entscheidungen der Systemführerin und des Management Boards ZBMS zu prüfen und für verbindlich zu erklären.

Die Bahnunternehmen und Ersteller erhalten die vom BAV geprüften und für verbindlich erklärten Vorgaben von der Systemführerin. Ihnen kommt die Aufgabe zu, die entsprechenden Beschaffungen zu tätigen und durch Beachtung der Vorgaben und Entscheidungen der Systemführerin ihren Beitrag zur erfolgreichen Umsetzung des Zugssicherungsstandards zu leisten.

Allfällige Abweichungen von den Vorgaben sind zu begründen und dem BAV zur Genehmigung vorzulegen. Das BAV entscheidet unter Mitberücksichtigung folgender Aspekte:

- Der Aufwand zur Harmonisierung soll nicht den Nutzen aus der Austauschbarkeit des Rollmaterials übersteigen.
- Die Um-Parametrisierung des Fahrzeuggeräts soll gegebenenfalls in Kauf genommen werden.
- Testkriterien müssen soweit erfüllt werden, dass die angestrebte Harmonisierung bei der Zugbeeinflussung von Meter- und Spezialspurbahnen erreicht wird.
- Die Projektverantwortung für alle Phasen des System-Lebenszyklus bleibt bei den einzelnen Bahnunternehmen und Erstellern.

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

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

## **3. Aufgaben**

### **3.1. Aufgabe der Systemführerin**

Im Auftrag des BAV übernimmt die Auftragnehmerin die folgenden Aufgaben:

#### **3.1.1. Allgemeine Aufgaben**

Zur Erreichung der unter Kapitel 2 genannten Ziele ist es Aufgabe der Systemführerin zu eruieren, welche Probleme oder Risiken für die Bahnunternehmen bei der Umsetzung des ZBMS-Standards entstehen. Sie entwickelt entsprechende Lösungen und bereitet die notwendigen Vorgaben und Entscheidungen vor, soweit erforderlich unter Beizug des Management Boards ZBMS.

Die Systemführerin übernimmt Aufgaben, um unnötigen, mehrfachen Aufwand der Bahnunternehmen bei der Umsetzung des ZBMS-Standards während allen Phasen des System-Lebenszyklus in der Schweiz zu vermeiden und den Koordinationsaufwand zwischen den Bahnunternehmen und beteiligten Dritten zu minimieren.

Die Systemführerin ist für die Ausführung der Vorgaben während allen Phasen des System-Lebenszyklus nicht zuständig.

Der System-Lebenszyklus umfasst die folgenden Phasen<sup>3</sup>:

- a. Projektierung
- b. Beschaffung
- c. Installation / Montage
- d. Systemabnahme
- e. Betrieb
- f. Instandhaltung

### 3.1.2. Spezielle Aufgaben der Systemführerin

#### 3.1.2.1. Überwachen der Harmonisierung

Überwachen der Einhaltung folgender Ziele:

- a. Verhindern des Entstehens nicht kompatibler Lösungen.
- b. Austauschbarkeit des Rollmaterials zwischen Bahnunternehmen.
- c. Unabhängigkeit von einem einzigen Lieferanten.
- d. Langfristige Verfügbarkeit von Komponenten mehrerer Lieferanten.

#### 3.1.2.2. Projektierung

- a. Erstellen der allgemeinen Projektierungsgrundlagen.
- b. Klären der Frage, welche Projektierungsgrundlagen in das nicht hoheitliche Regelwerk RTE des VöV gehören.

#### 3.1.2.3. Betrieb

- a. Erarbeiten der notwendigen Vorgaben (z.B. Betriebsprozesse), welche von den Bahnunternehmen in ihre Betriebsvorschriften aufgenommen werden.
- b. Erarbeiten der Vorgaben für die Regelung der Systempflege über den gesamten Lebenszyklus (z.B. Schulung, Change-, Release- und Konfigurationsmanagement, Diagnostik, Wartung, Testkonzepte, Testspezifikationen für die Interoperabilität).
- c. Klären der Frage, ob die Ergebnisse der Aktivität a. und Aktivität b. in die RTE des VöV gehören.

#### 3.1.2.4. Konsolidierung und Weiterentwicklung des ZBMS-Standards

Unter Einbezug des Management Boards ZBMS erarbeitet die Systemführerin Anträge zu Händen des BAV betreffend die hoheitlichen strecken- und fahrzeugseitigen Vorgaben (inkl. Zulassungsprozesse) in publikationsreifer Form an die Ersteller und Betreiber im Zusammenhang mit der Umsetzung des ZBMS-Standards, welche vom BAV in geeigneter Form in Kraft gesetzt werden (z.B. EBV, AB-EBV, Fahrdienstvorschriften, Richtlinien).

#### 3.1.2.5. Querschnittsaufgaben

- a. Leitung des Management Boards ZBMS und des Technical Boards ZBMS.
- b. In Abstimmung mit dem BAV informieren der Bahnen über neue Erkenntnisse und Know-how bei der Einführung und Anwendung des ZBMS-Standards.

---

<sup>3</sup> gemäss EN 50126

- c. Wahrnehmen der Koordination zwischen den verschiedenen Rollenträgern (Bahnunternehmen, Lieferanten, Ingenieurunternehmen, Verbände, BAV).
- d. Organisieren und Durchführen von Informationsanlässen.

### **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.
- d. Die Beschaffung der notwendigen Infrastruktur- und Fahrzeugausrüstungen erfolgt durch die einzelnen Bahnunternehmungen bzw. deren Verkehrs- und Infrastrukturbereiche und die Erstellergesellschaften.
- e. ZBMS ist abgegrenzt von möglichen künftigen CBTC-Lösungen (Communications Based Train Control).

### **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 ZBMS 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 ZBMS-Systemführerschaft ab.

### **4.2. Management-Board**

Das Management-Board vertritt die Interessen der Unternehmen. Es koordiniert die Grundsatzanliegen der Anspruchsberechtigten sowie die Entwicklung und Umsetzung der Systemaufgaben und legt innerhalb des durch Gesetz und Auftrag gegebenen Rahmens die strategische Stossrichtung fest. Es stellt die gegenseitige Information sicher. Zusammensetzung und Arbeitsweise ist in einem Organisationsreglement des ZBMS Ma-

nagement-Boards (Version 26.2.2015, siehe Anhang) geregelt. Änderungen können durch das Management-Board beschlossen werden.

### **4.3. Technical Board**

Das Technical-Board ist das Fachgremium unter Führung des Management-Boards. Es stellt im Rahmen des Vertrags 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. Zusammensetzung und Arbeitsweise ist im Organisationsreglement des ZBMS Management-Boards (Version 4.9.2015, 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 ZBMS Management Board und das Technical Board gestützt auf das Organisationsreglement;
- 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;
- 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>4</sup> und dem hier vorliegenden Vertrag.

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

## **6. Eigentum und Nutzungsbedingungen**

---

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

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 ZBMS-Systemführerschaft und die Investitionen. Insgesamt wird für die kommenden Jahre mit einem Finanzbedarf von jährlich ca. 260'000 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>5</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.

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>6</sup> abgerechnet. Kosten und Erlöse der Systemführerschaft werden nach den Grundsätzen der Spartenrechnung abgerechnet. Das Ergebnis wird einer Spezialreserve zugewiesen. Die RhB achtet darauf, dass die Abschreibungen der Systemführerschaft von den aus der LV finanzierten Abschreibungen nachvollziehbar abgegrenzt sind.

---

<sup>5</sup> In der Regel im 1. Quartal für das folgende Jahr

<sup>6</sup> Verordnung vom 14. Oktober 2015 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV; SR 742.120)

## **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 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 RhB, d.h. gegenüber anderen Divisionen/Abteilungen und Tochtergesellschaften der RhB.

Die Systemführerin nimmt zur Kenntnis, dass Dokumente, die sie dem BAV überreicht gemäss dem BGÖ<sup>7</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**

### **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**

---

<sup>7</sup> Bundesgesetz vom 17. Dezember 2004 über das Öffentlichkeitsprinzip der Verwaltung (Öffentlichkeitsgesetz, BGÖ), SR 152.3



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**

Rhätische Bahn AG

Chur, den

Renato Fasciati  
Direktor

Christian Florin  
Leiter Infrastruktur

Unterschrift:

Unterschrift:

.....

.....

Anhänge:

Organisationsreglement Management-Board, Version 26.02.2015

Organisationsreglement Technical-Board, Version 4.9.2015