



**Offene Ausschreibung für die Vergabe von Bahndienstleistungen in Südtirol /
Einladung zur Konsultation gemäß der Mitteilung der Autonomen Provinz Bozen vom
24.10.23 / Antwort des Landes auf die Bemerkungen des ersten Wirtschaftsteilnehmers**

Im Folgenden werden die vom ersten Wirtschaftsteilnehmer übermittelten Bemerkungen (mit ZEP vom 14.11.2023) zur Konsultation der Wirtschaftsteilnehmer gemäß dem Beschluss der Verkehrsregulierungsbehörde Nr. 154/2019 aufgeführt. Zu jeder Bemerkung gibt die Verwaltung ihre Rückmeldung.

Nach der Antwort des Wirtschaftsteilnehmers betrachtete es die Verwaltung als angemessen, ein Ergänzungsersuchen zu stellen (ZEP vom 1.12.2023), auf das der Wirtschaftsteilnehmer geantwortet hat (ZEP vom 27.12.2023 und 9.1.2024). Im Folgenden wird auch dieser zusätzliche Schriftverkehr wiedergegeben, soweit er für die Zwecke dieser Arbeit relevant ist.

Standpunkt vom Wirtschaftsteilnehmer

A) Unterbrechungen auf der Pustertaler Strecke

Die RFI hat eine Unterbrechung der Pustertaler Strecke von mehr als 400 Tagen von Dezember 2024 bis einschließlich Februar 2026 (für den Bau der sogenannten Bahnschleife im Riggertal und für Infrastrukturarbeiten auf dieser Strecke) geplant.

Diese Unterbrechung bedeutet, dass der verbleibende Teil der Strecke (von Mühlbach bis Innichen) vollständig vom nationalen Eisenbahnnetz isoliert bleibt, mit allen damit verbundenen Behinderungen für Rettungsmaßnahmen, Reparaturen am rollenden Material, Ersatz desselben und ähnlichen Notwendigkeiten. Für diesen Zeitraum sind also besondere und weitere betriebliche Schwierigkeiten zu erwarten, die im Übrigen nicht vorhergesehen werden konnten.

Diese Unterbrechung (die in der Mitteilung 16.10.23 und den Anhängen nicht erwähnt wird) wirkt sich andererseits stark auf die effiziente Verwaltung des ausgeschriebenen Dienstes aus, und zwar in Form von höheren Kosten für Ersatzleistungen, Rettungseinsätze, Aufrechterhaltung von Kosten, die nicht wegfallen werden (vor allem die Notwendigkeit, das Personal in einem Zustand längerer Untätigkeit zu halten).

Um das öffentliche Interesse an der Erteilung des Zuschlags an das bestmögliche Angebot zu gewährleisten, ist es erforderlich eine optimale Transparenz der Ausschreibung, d. h. die vollständige Kenntnis der spezifischen Merkmale der Tätigkeit (und insbesondere der Abweichungen vom Normaldienst, wie z. B. Unterbrechungen und/oder die Ersetzung des Schienenverkehrs durch andere Verkehrsmittel, aber auch die mögliche Nichtverfügbarkeit von rollendem Material und dergleichen) zu gewährleisten.

Stehen den Wettbewerbern nicht alle erforderlichen Informationen zur Verfügung oder verfügen sie nicht über alle notwendigen Informationen, um ein wirtschaftlich strukturiertes und seriöses Angebot zu unterbreiten, besteht die Gefahr von Angeboten, die unter den Kosten liegen (mit Verlust, weil sie die tatsächlichen höheren Kosten des Dienstes nicht kennen, wenn sie nicht angemessen angegeben werden) oder von Angeboten, die die öffentliche Verwaltung übermäßig belasten (aufgrund der Preiserhöhung, die der Betreiber vorsorglich einführt, ohne die tatsächlichen Gesamtkosten des Dienstes zu kennen).

Im ersten Fall handelt es sich um ein unseriöses und notorisch inakzeptables Angebot, im zweiten Fall fehlt das dem Wettbewerb zugrunde liegende öffentliche Interesse selbst.

Dies ist hier der Fall, weil von einer durchgehenden und ununterbrochenen Dienstleistung ausgegangen wird, während Unterbrechungen bereits bekannt sind, welche die Bieter schon wissen und in Form höherer Betriebskosten genau rechnen müssen.



Es ist daher notwendig, dass der Wettbewerb keine Grauzonen oder unvollständige Informationen aufweist, die letztendlich die Angebote selbst, d.h. das Ergebnis des Wettbewerbs, verzerren.

Rückmeldung der Verwaltung

Die Verwaltung bestätigt, dass Unterbrechung der Pustertaler Strecke zwischen 2024 und 2026 für ca. 400 Tage geplant wurde.

Die Verwaltung ist der Auffassung, dass die Behauptung des Wirtschaftsteilnehmers korrekt ist: nur eine klare Beschreibung der tatsächlichen Rahmenbedingungen kann die Bieter in die Lage versetzen, ein ernsthaftes, begründetes und überlegtes Angebot zu erstellen. Dies vorausgeschickt, ist die Verwaltung der Ansicht, dass sie in der Lage ist, den genannten Rahmen in den Ausschreibungsunterlagen hinreichend genau zu beschreiben.

Zweitens erscheint es vernünftig, dass bei einer Dienstleistung wie der Eisenbahn über einen Zeitraum von zehn Jahren einige Änderungen an der Dienstleistung physiologisch sind: einige finden unabhängig vom Willen der Verwaltung statt; andere aufgrund einer anderen Bewertung des öffentlichen Interesses. In diesem Zusammenhang erscheint es sinnvoll, sich auf die Grundsätze des Gesetzbuchs für öffentliche Aufträge und der Beschlüsse der Verkehrsregulierungsbehörde zu beziehen, die geeignete Lösungen bieten. Im Hinblick auf die Beratungen der VRB verweisen wir für eine genauere Beschreibung auf die folgenden Passagen dieses Dokuments.

Drittens ist zu betonen, dass die Verwaltung berechtigt ist, in die Ausschreibungsunterlagen Klauseln aufzunehmen, die die Wirtschaftsteilnehmer vor Fällen schützen sollen, die sich ihrer Kontrolle entziehen und zu einem unvorhergesehenen Kostenanstieg führen könnten. Es reicht aus, wenn sie klar und vernünftig formuliert sind und nicht im Widerspruch zu zwingenden Vorschriften stehen.

Standpunkt vom Wirtschaftsteilnehmer

B) Unterbrechungen auf der Vinschgaustrecke

Unterbrechungen auf der Vinschgaustrecke (zum Abschluss der Elektrifizierung und der Installation des neuen ERTMS/ETCS-Signalsystems) sind ab heute geplant und sollen innerhalb vom Jahr 2024, d.h. vor Beginn des ausgeschriebenen Dienstes (Januar 2025), abgeschlossen sein.

Diese Unterbrechungen werden weder in der Anmerkung vom 16.10.23 noch in den Anhängen erwähnt (was aber daran liegt, dass in der Logik der Mitteilung an den Betreiber davon ausgegangen wird, dass die Arbeiten in 13 Monaten, d.h. bereits im Dezember 2024, abgeschlossen sein werden), also rechtzeitig zum Beginn des neuen Auftrags. Die Planung dieser Unterbrechungen unterliegt jedoch (aus direkter Erfahrung) zahlreichen Variablen, die sich zweifellos auf den Fortschritt der Arbeiten auswirken werden.

Nämlich war die Fertigstellung der Elektrifizierung der Vinschger Bahnstrecke zunächst für 2021 geplant, dann wurde sie für 2022 angenommen und schließlich auf 2023 verschoben; alle diese Prognosen wurden jedoch durch die Tatsache widerlegt, dass die Arbeiten bis heute andauern und noch immer nicht abgeschlossen sind, obwohl ein erheblicher Teil davon noch fehlt. Daher können die angekündigten Unterbrechungen des Vinschgaus bis 2024 noch weitere Variationen und sogar erhebliche Abweichungen erfahren, die mindestens bis 2025 reichen.

In der Anmerkung vom 16.10 wird die mögliche Verschiebung der Arbeiten nicht in Betracht gezogen, aber dieses Ereignis ist bereits vollständig vorhersehbar, da es konkret unvermeidbar ist, da in den verbleibenden 13 Monaten die Elektrifizierung der gesamten Vinschger Strecke (Verlegung der Strecke und Bau der erforderlichen Unterwerke), die Installation des neuen ERTMS/ETCS-Signalsystems, die Prüfung der Arbeiten nach deren Abschluss und vor allem die Erlangung der erforderlichen Bescheinigungen und Genehmigungen von Dritten erforderlich wären. Dabei handelt es sich um die europäischen benannten Stellen, die Agentur der Europäischen Union für Eisenbahnsicherheit (ERA), die nationale Agentur für Eisenbahnsicherheit (ANSFISA) und das Amt für Infrastruktur und nachhaltige Mobilität der Autonomen Provinz Bozen.

Es ist anzumerken, dass diese Sicherheits- und Kontrollstellen - wie z.B. die ANSFISA - für die Prüfung des Antrags (der erst eingereicht werden kann, wenn die Arbeiten abgeschlossen und die erforderlichen Unterlagen positiv ausgefüllt sind), für das Untersuchungsverfahren und für die Erteilung der Genehmigung nicht weniger als 5 Monate allein für ihre eigenen Bewertungen benötigen (so steht es in den "Leitlinien für die Erteilung von Genehmigungen für Fahrzeuge, Fahrzeugtypen, strukturelle Teilsysteme und allgemeine Anwendungen").



Um die notwendige Informationstransparenz für alle Interessenten zu gewährleisten, sollten die Ausschreibungsunterlagen stattdessen die Bestimmung enthalten, dass die Unterbrechung der Strecke bis zum Jahr 2025 verlängert wird, wenn die Arbeiten nicht in den 13 Monaten bis zum 31.12.24 abgeschlossen werden, mit allen damit verbundenen höheren Kosten, die der beauftragte Betreiber zu tragen hat. Es muss nämlich daran erinnert werden, dass die wirtschaftlichen Bedingungen der in der Ausschreibung vergebenen Konzession absolut festgelegt sind und dass es keine Möglichkeit gibt, außergewöhnliche Kosten anzuerkennen, da diese unter das wirtschaftliche Risiko der Konzession selbst fallen, das vom Konzessionär selbst getragen wird; im Gegenteil, im Gross Cost Ausgleichssystem wird dieses Risiko von der Vergabestelle übernommen, die sie als außergewöhnliche Kosten anerkennt.

Unter dieser Prämisse wird verständlich, wie und warum die Darstellung der ausgeschriebenen Leistung möglichst vollständig sein muss und auch alle Risikoprofile und die Ursachen der außerordentlichen Kosten, die der Zuschlagsempfänger übernimmt, enthalten muss, da er sie bei der genauen Formulierung des PEF und des daraus resultierenden wirtschaftlichen Angebots berücksichtigen muss.

Es gelten daher die unter A) gemachten Überlegungen.

Rückmeldung der Verwaltung

Es wird für notwendig erachtet, den Standpunkt des Wirtschaftsteilnehmers näher zu erläutern, in dem er erklärt, dass "die wirtschaftlichen Bedingungen der Ausschreibung absolut festgelegt sind und dass es keine Möglichkeit gibt, außergewöhnliche Kosten anzuerkennen, da dieser Teil des wirtschaftlichen Risikos der Beauftragung dem Beauftragten obliegt. Im Gegensatz dazu ist im Gross Cost System dieses Risiko vom Auftraggeber übernommen, die sie als außergewöhnliche Kosten anerkennt".

Erstens wird auf das oben Gesagte zur regulatorischen und vertraglichen Flexibilität verwiesen.

Zweitens ist auf die Maßnahmen Nr. 13 ("Risikomatrix") und 26 ("Überprüfung des wirtschaftlich-finanziellen Gleichgewichts") des Beschlusses VRG 154/2019 verwiesen. Unter besonderer Berücksichtigung der sogenannten "Risikomatrix" (Details siehe Anlage 4 des Beschlusses der VRB 154/2019), handelt es sich um ein Dokument, das genau klären soll, welche Partei (Auftraggeber oder Auftragnehmer) bestimmte Risiken bei bestimmten Ereignissen zu übernehmen hat.

Darüber hinaus wird das Element des Vertragsrisikos durch das Gesetz keineswegs ausgeschlossen. Im Gegenteil, aufgrund von EU-Verordnungen und ART-Beschlüssen hat das Vorhandensein eines mehr oder weniger ausgeprägten Managementrisikos direkte Auswirkungen auf den sogenannten "angemessenen Gewinn", der dem Unternehmen zugestanden wird. Die genauen wirtschaftlichen Bedingungen für das Management von Leistungsänderungen werden jedoch im Rahmen der Ausschreibung angegeben.

Die Maßnahme 26 (Überprüfung des wirtschaftlich-finanziellen Gleichgewichts) dient hingegen dazu, einen Vergleich der Werte zwischen dem tatsächlichen PEF und dem in der Ausschreibung angegebenen PEF zu ermöglichen, "wobei insbesondere die tatsächlich getätigten Investitionen zu berücksichtigen und etwaige Über- oder Unterkompensationen zu quantifizieren sind, wobei die Auswirkungen etwaiger Faktoren außerhalb des Dienstleistungsvertrags hervorzuheben sind".

Was schließlich die Bemerkungen des Wirtschaftsteilnehmers zur Vinschgerstrecke betrifft, so ist sich die Verwaltung bewusst, dass ein vollständiger Betrieb mit Elektrofahrzeugen ab dem 1.1.2025 nicht möglich sein wird. Dies vorausgeschickt, soll die Ausschreibung die Vorschriften, um diese Phase zu regeln.

Standpunkt vom Wirtschaftsteilnehmer

C) Lieferung von 7 Zügen durch den Zuschlagsempfänger

Die bisher bekannt gegebenen Ausschreibungsunterlagen sehen vor, dass der Zuschlagsempfänger (im ersten Betriebsjahr, d.h. im Jahr 2025 und nur für diese 12 Monate) für die Beschaffung von SIEBEN ZÜGEN verantwortlich ist, d.h. von Zügen, die nicht näher definiert sind, von denen aber (logischerweise) angenommen werden kann, dass sie mit dem übrigen Rollmaterial übereinstimmen. Mit anderen Worten fordert die Verwaltung den Wirtschaftsteilnehmer auf, SIEBEN ZÜGE zu erwerben (und dies nur unter dem einzig möglichen Rahmen, d.h. für die entgeltliche Nutzung als Leasing und/oder Miete, angesichts der Nutzung für nur 12 Monate), die die spezifischen Merkmale für die betreffenden Strecken aufweisen, d.h. Züge, die auf jeden Fall mit Traktions-, Signal- und Sicherheitssystemen ausgestattet sein müssen, die mit den übrigen von der Auftraggeber gelieferten Systemen übereinstimmen und die vollständig für den Verkehr auf den zu vergebenden Strecken zugelassen sind (nach dem üblichen Verfahren, das von den Eisenbahnsicherheitsbehörden verwaltet wird und oben erwähnt wurde).



Diese 7 Züge werden dann in der Anmerkung vom 16.10 als **kommerzielle Güter** definiert, was bedeutet, dass es sich um Güter handelt, die auf dem Markt gefunden oder zu sozial verträglichen Preisen oder Kosten dupliziert werden können (Maßnahme 4 Buchstabe a), Beschluss ART 154/2019).

Die Definition eines kommerziellen Gutes ist jedoch unrealistisch und daher unbegründet, da bekannt ist, dass es in den 13 Monaten von heute bis 2025 absolut unmöglich ist, ähnliches Material auf dem Eisenbahnmietmarkt zu finden.

Derselbe Beschluss VRB 154/19 sieht in Maßnahme 5, Abs. 3) vor, dass der Auftraggeber, wenn sie einen Vermögenswert als **kommerziell** definiert, gleichzeitig einen angemessenen Zeitrahmen für dessen Erwerb festlegen muss, wobei die **nachgewiesene Verfügbarkeit** von Unternehmen oder Betreibern **auf dem Markt** zu berücksichtigen ist, die die **Vermietung** von rollendem Material zu klaren und nichtdiskriminierenden Bedingungen anbieten Auch in Bezug auf die Zeit, die erforderlich ist, um die gesetzlich vorgeschriebene Zertifizierung für die Genehmigung des Materials zu erhalten....

Aus der Anmerkung vom 16.10.2023 geht lediglich hervor, dass die 7 Züge (besser bekannt als Konvois) in den ersten 12 Betriebsmonaten benötigt werden, was ihren Kauf (in Eigentum) unmöglich macht, da die normale Lieferzeit eines Zuges ab dem Datum der Bestellung niemals weniger als 30-36 Monate beträgt.

Im Falle des Kaufs durch Miete hingegen ergibt sich die konkrete Unmöglichkeit der Entlastung schon daraus, dass nicht einmal bekannt ist, dass es einen Markt für die Vermietung von Eisenbahnmaterial für Personenzüge gibt, und zwar einen Markt, der die Vermietung tatsächlich zur VORGESCHRIEBENEN ZEIT anbietet, indem er das Material dem Markt zur Verfügung stellt.

In der Tat gibt es einen solchen Markt, aber nur für Lokomotiven und Güterwagen, und auf jeden Fall haben jüngste Umfragen bei den Herstellern ergeben, dass es auf dem europäischen Markt keinen Markt für die Vermietung von rollendem Material für den Personenverkehr gibt, sondern nur für gekauftes rollendes Material, und zwar mit Mindestlieferfristen von 30 bis 36 Monaten.

Diese Nichtverfügbarkeit des rollenden Materials innerhalb des geforderten Zeitrahmens und in Übereinstimmung mit den entsprechenden genehmigten technischen und sicherheitstechnischen Merkmalen macht die 7 Züge zu **unerlässlichen Gütern**, für die sich gemäß den Maßnahmen 4 und 7 des oben genannten Beschlusses ART 154/2019 die Verpflichtung für die EA ergibt, das Material dem Auftragnehmer zur Verfügung zu stellen.

Das Versäumnis, die 7 Züge als unerlässlichen Güter zur Verfügung zu stellen, führt daher in die angekündigte Ausschreibung ein Element ein, das ihren Verlauf stört und Raum für eine mögliche Verletzung der grundlegenden gleichen Bedingungen zwischen den Unternehmen schafft. Auf diese Weise könnte nämlich der Zuschlag zugunsten des Unternehmens erteilt werden, das aufgrund seiner besonderen Situation vielleicht schon über das notwendige Material verfügen kann.

Rückmeldung der Verwaltung

Der Standpunkt vom Betreiber ist vernünftig und die Verwaltung ist mit der Annahme einverstanden, die Klassifizierung der 7 Züge von "kommerziell" in "unverzichtbar" zu ändern.

Ursprünglich hatte sich die Verwaltung auf den wirtschaftlichen Aspekt der Bereitstellung der 7 Züge für 12 Monate konzentriert und die Unverzichtbarkeit der fraglichen Züge ausgeschlossen. Unter Kostengesichtspunkten sei die Einstufung sinnvoll erschienen, da der wirtschaftliche Aufwand in Umfang und Zeit begrenzt war.

Die Verwaltung hatte jedoch einen anderen Aspekt nicht ausreichend berücksichtigt: den statischen Charakter des Marktes für den Kauf und die Miete von Rollmaterial, das zudem für den Betrieb auf dem lokalen Netz geeignet sein muss. Laut der der Verwaltung vorliegenden Informationen ist der Markt für die Miete von Rollmaterial stark begrenzt, während der Markt für den Verkauf von Rollmaterial zwar vorhanden ist, aber zeitlich nicht mit der Inbetriebnahme am 1.1.2025 vereinbar ist.

Im Anschluss an die Stellungnahme des Wirtschaftsteilnehmers bat die Verwaltung (Pec vom 1.12.2023) den Wirtschaftsteilnehmer, ein Dokument zu erstellen, aus dem genauere Informationen über die von ihr durchgeführte und in der Konsultationsrückmeldung erwähnte Umfrage hervorgehen. Der Wirtschaftsteilnehmer antwortete mit ZEP vom 27.12.2023 und 7.1.2024. Aus den Antworten ging hervor, dass das Unternehmen zwei informelle Erhebungen durchgeführt hatte: die erste am Anfang des Jahres 2023 und die zweite im Vorgriff auf die Neuvergabe der Dienstleistungen.

Die erste Untersuchung ergab, dass nur zwei Unternehmen (Stadler und TILO) in der Lage waren, das Rollmaterial zu liefern. Allerdings war der Zeitrahmen, den das erste Unternehmen für die Anpassung der



Fahrzeuge an die technischen Spezifikationen des Netzes vorsah, zu lang, während das zweite Unternehmen nicht über ausreichende Mittel verfügte.

Die zweite Untersuchung bezog sich auf sechs Unternehmen (Alstom Ferroviaria, Caf Italia Spa, CZLoko Italia Srl, Railpool Italia, Siemens Italia, Stadler GmbH), wobei sich herausstellte, dass keines von ihnen in der Lage war, die angeforderten Geräte zu vermieten.

Die von dem Betreiber vorgelegten Ergebnisse stimmen mit denen überein, zu denen die Verwaltung nach Rücksprache mit ihren technischen Abteilungen gelangt ist.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass für die 7 fraglichen Züge die in der Maßnahme 4 des Beschlusses ART 154/2019 für die Einstufung als "unverzichtlich" geforderten Merkmale der "Unentbehrlichkeit", der "Nicht-Substituierbarkeit" und der "Nicht-Duplizierbarkeit zu sozial tragbaren Kosten" vorliegen.

Standpunkt vom Wirtschaftsteilnehmer

D) Lieferung von 2 Lokomotiven zu Lasten des Zuschlagsempfängers

Es ist vorgesehen, dass der Zuschlagsempfänger zwei Rettungslokomotiven (davon mindestens eine mit Dieselantrieb und allen für den Einsatz auf allen ausgeschriebenen Strecken geeigneten Sicherheitssystemen) erwerben muss.

*Die oben unter C) dargelegten Erwägungen gelten auch für diese Verpflichtung, da es zwar einen Markt für Mietlokomotiven gibt, aber die der Auftragnehmer auferlegten besonderen Kosten (für besondere Sicherheitsausrüstungen und in Übereinstimmung mit der künftigen Strecke) es unmöglich machen, sie **innerhalb des geforderten Zeitrahmens** zu liefern, insbesondere in Anbetracht der für die Zulassung/Betriebsgenehmigung erforderlichen Zeit. Daher muss man auch bei den beiden Lokomotiven (und auf jeden Fall bei mindestens einer) von **unverzichtbaren Gütern** sprechen.*

Es ist nämlich zu bedenken, dass mindestens eine Rettungslokomotive für alle Strecken vollständig mit den entsprechenden Sicherheitssystemen ausgestattet sein muss, was allein schon in Bezug auf die Vinschger Strecke praktisch unmöglich ist (da diese noch wesentlich fertiggestellt werden muss).

Sollten jedoch (wie im Vermerk angegeben) die Elektrifizierungsarbeiten auf der Vinschgaustrecke im Dezember 2024 abgeschlossen sein, ist es klar, dass die Zulassung dieser Strecke niemals rechtzeitig fertig sein wird, um die Zulassung (für dieselbe Strecke) der entsprechenden Rettungslokomotive zu ermöglichen. Mit anderen Worten, allein die Verzögerungen bei der Erteilung der Betriebszulassungen für die Fahrzeuge (die logischerweise auf die Zulassung der Strecke folgen) sind so groß, dass die Einhaltung des erforderlichen Zeitrahmens bereits jetzt und objektiv ausgeschlossen ist.

*In Bezug auf die in den Abschnitten C) und D) genannten kritischen Punkte trifft die Feststellung zu, dass es konkret unmöglich ist, auf dem Markt für rollendes Eisenbahnmaterial rechtzeitig Triebzüge und Lokomotiven zu finden, die mit Sicherheitssystemen ausgestattet sind, die den besonderen Merkmalen der zu betauenden Strecken entsprechen. Die beträchtliche Nichtverfügbarkeit (innerhalb der vorgeschriebenen Frist) von rollendem Material, auch wenn es als kommerziell definiert ist, kann den normalen Ablauf der Ausschreibung stören, und zwar in dem Maße, in dem es zu **Ungleichheiten** zwischen den Wettbewerbern **kommen kann**, insbesondere zwischen denjenigen, die, da sie über einen großen Fuhrpark verfügen, den unverzichtbaren Vermögenswert erwerben können, ohne auf den Markt zurückgreifen zu müssen.*

Rückmeldung der Verwaltung

Ein mit ETCS Level 2 ausgestatteter Diesel-Rettungswagen ist beim Infrastrukturbetreiber STA und wird der IA auf Anfrage und gegen Zahlung einer Tagesgebühr zur Verfügung gestellt.

Darüber hinaus muss sich der Auftragnehmer mit einer elektrischen Rettungslokomotive ausstatten (kompatibel mit den Marktzeiten zu beschaffen).

Standpunkt vom Wirtschaftsteilnehmer

SCHLUSSFOLGERUNG

Gemäß der im O.J.E.U. veröffentlichten Bekanntmachung wird die Gesamtproduktion von 5 auf über 7,8 Mio. km steigen, und für diese Produktion werden alle Züge der aktuellen Flotte benötigt, aber auch die geplanten 7 Alstom-Züge, die den erfolgreichen Bietern erst ab 2026 zur Verfügung gestellt werden (eine



Situation, die durch die von PAB den potenziellen Wettbewerbern, dem Markt und den Beteiligten mitgeteilte Anerkennung von Kapitalvermögen unwiderruflich bestätigt wird). Die Verschiebung des Zeitplans für die Lieferung der Alstom-Züge, die sich aus der Auslösung des Vertrags mit dem vorherigen Lieferanten Bombardier und der anschließenden industriellen Nachfolge von Alstom ergab, war bereits seit einiger Zeit bekannt.

*Die genannten kritischen Punkte (Beschaffung des Rollmaterials bzw. Unterbrechung der Infrastruktur) **treten alle (mindestens) in den ersten zwei Jahren nach der Betriebsaufnahme auf.***

Unter diesen besonderen Bedingungen ist jedes Angebot mit einem unvermeidlichen Maß von wirtschaftlicher und organisatorischer Unsicherheit behaftet, insbesondere im Hinblick auf die für die tatsächliche Beschaffung des rollenden Materials benötigte Zeit und die Dauer der Unterbrechungen. Dies hat auch Auswirkungen auf den Gesamtbetrag der zusätzlichen Kosten für die Bereitstellung von Ersatzdiensten während der geplanten Unterbrechungen.

Es ist nämlich zu bedenken, dass der Auftragnehmer bei größeren Unterbrechungen (neben den Kosten für die Ersatzleistungen) weiterhin für alle Kosten verantwortlich ist, die zwar nicht wegfallen, aber dennoch notwendig sind, um die Gesamtstruktur des Dienstes für die Zukunft aufrechtzuerhalten (vor allem die wirtschaftliche Aufrechterhaltung des Personals, das während der Unterbrechung untätig bleibt, aber nach Beendigung der Unterbrechung tatsächlich und vollständig in den Dienst zurückkehrt).

Noch vor den wirtschaftlichen Daten kommt jedoch (im Umfang der beschriebenen und vorhersehbaren Verschiebung von Zeiten) die ganz objektive Unmöglichkeit ins Spiel, den Zeitpunkt des Dienstes zu planen und somit die Gesamtarchitektur des Angebots im Hinblick auf ein akzeptables Risiko zu gestalten. In der Tat stellt jede Überschreitung der Unterbrechung (die im Übrigen bereits eingetreten ist) an sich einen zusätzlichen Kostenfaktor dar, der als übermäßiges industrielles Risiko sicherlich nicht tragbar ist.

*Wie bereits erwähnt, liegen alle abgeleiteten kritischen Situationen in den ersten zwei Jahren (**mindestens**) des geplanten Dienstes, nach deren Ablauf der Dienst keine Vielfalt, Unterbrechung, Asymmetrie oder andere Ausnahme mehr aufweist und infolge einfach und linear auf der Grundlage des einjährigen Betriebstyps berechnet werden kann (ohne die Gefahr offensichtlich überhöhter Angebote oder im Gegenteil einer Unterbietung).*

Hier wiederholt sich die bereits weithin bekannte Tatsache, dass jeder Informationsmangel den Wirtschaftsteilnehmer dazu veranlasst, vorsorglich ein hohes Angebot zu formulieren (eben um die möglichen Auswirkungen der beschriebenen Unsicherheitssituationen zu beseitigen).

Im umgekehrten Fall eines Angebots unter den Kosten (bei Informationsasymmetrie ebenfalls nachweisbar) stellt dies ein nicht ernsthaftes und damit sogar unzulässiges Angebot im Sinne des Vergaberechts dar.

Ein fristgerechtes Angebot wäre also heute unweigerlich von allen beschriebenen Unsicherheiten betroffen.

Rückmeldung der Verwaltung

Tatsächlich sind die Schlussfolgerungen vom Wirtschaftsteilnehmer eine Zusammenfassung der in den vorangegangenen Punkten weitgehend dargelegten Punkte. Daher möchte die Verwaltung auf das verweisen, was bereits in den vorangegangenen Punkten dargelegt wurde.

Hinweis der Verwaltung

Im Vergleich zu den von der öffentlichen Verwaltung am 25.10.2023 veröffentlichten Konsultationsunterlagen, auf die der Wirtschaftsteilnehmer hinwies, hat sich eine neue Tatsache ergeben: die Verwaltung hat die Mitteilung der RFI A.G. über die Schließung des Bahnnetzes des Unterpustertals praktisch für das gesamte Jahr 2025 zur Kenntnis genommen.

Obwohl die Durchfahrt von Zügen in Richtung der Werkstätten Bozen, Meran und Mals zu Wartungszwecken weiterhin erlaubt ist (wenn auch mit den daraus resultierenden Schwierigkeiten), hielt man es für angebracht, den österreichischen Betreiber nach der Möglichkeit zu fragen, die Remise von Villach nutzen zu können.

Die ÖBB haben diesbezüglich bereits eine positive Antwort gegeben. Darüber hinaus soll die Remise in Innichen so ausgestattet werden, dass es einen Überschuss an Wartungsarbeiten verkraften kann. Weitere Einzelheiten werden in den Ausschreibungsunterlagen enthalten sein. In den Anhängen zum Rollmaterial und zu den Immobilien sind die neuen Informationen in diesem Dokument eingearbeitet.