

AUTONOME PROVINZ
BOZEN - SÜDTIROL



PROVINCIA AUTONOMA
DI BOLZANO - ALTO ADIGE

PROVINCIA AUTONOMA DE BULSAN - SÜDTIROL

AUSSERSTÄDTISCHER ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR MIT BUSSEN IN DER ZUSTÄNDIGKEIT DER AUTONOMEN PROVINZ BOZEN

Erläuternder Bericht über die Gründe und das Vorliegen der
Voraussetzungen für die angewandte Form der Vergabe

(ehemaliges Gesetzesdekret Nr. 179 vom 18. Oktober 2012, Art. 34
Absätze 20 und 21)

VERGABEBERICHT

(Anlage A des A.R.T. Beschlusses Nr.154/2019)

<i>Einführende Zusammenfassung</i>	3
<i>TEIL I</i>	3
1 <i>Die Ausgangssituation und die Eigenschaften des Dienstes</i>	3
2 <i>Gesetzliche Rahmenbedingungen</i>	7
3 <i>Die Vergabe des Dienstes betreffend das ökologisch nachhaltige Los (Los 11)</i>	9
4 <i>Gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen</i>	21
<i>TEIL II</i>	22
1 <i>Die Dienstleistungsaufträge</i>	22
2 <i>Die Ergebnisse des Konsultationsverfahrens</i>	24
2.1 <i>ART-Bestimmungen</i>	24
2.2 <i>Das Konsultationsverfahren zur Klärung und Erhebung von Daten über die instrument. Güter</i>	24
3 <i>Die Regelung der notwendigen instrumentellen Güter</i>	25
3.1 <i>Der Fuhrpark, der von den derzeitigen Betreibern genutzt wird (Stand 31.12./2020)</i>	25
3.2 <i>Für die Dienstleistung erforderliches Rollmaterial</i>	26
3.3 <i>Kriterien für die Klassifizierung von instrumentellen Gütern</i>	28
☐ a) <i>Rollmaterial</i>	29
☐ b) <i>Remisen und Abstellplätze</i>	32
☐ c) <i>Sonstige bewegliche Güter (Hardware- und Software-Infrastruktur)</i>	32
4 <i>Übertragung des Personals</i>	33
4.1 <i>Vorschriften</i>	33
4.2 <i>Von den Betreibern gesammelte Daten und Bestimmung der Produktionsleistungen</i>	33
4.3 <i>Sozialklausel und Aufteilung des Personals</i>	34
5 <i>Bedingungen für die Qualität der Dienste</i>	36
6 <i>Ziele der Effizienz und Wirksamkeit</i>	36
7 <i>Kriterien für die Erstellung des simulierten WFP</i>	37

Einführende Zusammenfassung

Zweck dieses Berichts ist die Erfüllung der Informationspflichten gemäß Art. 34, Absatz 20 des Gesetzesdekrets Nr. 179/12, in Bezug auf die Vergabe des öffentlichen Verkehrsdienstes im außerstädtischen Bereich im Landesinteresse.

Im ersten Teil des Dokuments werden die Gründe für die Bevorzugung der gewählten Vergabemethode sowie deren Vereinbarkeit mit den geltenden Vorschriften erläutert.

Berücksichtigt werden auch die dem Betreiber auferlegten Dienstleistungsverpflichtungen sowie die Parameter für die Berechnung des Ausgleichs, ebenfalls auf der Grundlage des erstellten Wirtschafts- und Finanzplans (WFP) unter Einhaltung der geltenden Bestimmungen sowie des Vergleichs der wichtigsten Referenz-Benchmarks des nationalen Panoramas und der durch das Ministerialdekret Nr. 175/2018 festgelegten Standardkostenparameter.

Darüber hinaus stellt der zweite Teil dieses Dokuments in Übereinstimmung mit dem ART-Beschluss 154/2019, der die Erstellung eines einzigen gemeinsamen Dokuments erlaubt, auch den Vergabebericht (RdA) dar.

Der oben genannte ART-Beschluss definiert die RdA als *"ein Dokument, in dem die EA (Ente affidante= Auftraggeber) die Ergebnisse des Konsultationsverfahrens (mit besonderem Bezug auf die Regelung der zweckdienlichen/essentiellen und unentbehrlichen Güter, die qualitativen Aspekte des zu vergebenden Dienstes, die Übergabe des Personals und den Datenzugriffsplan), die Kriterien, die zur Definition des simulierten WFP angenommen wurden, die Gründe, die als Rechtfertigung für die Einführung zusätzlicher Teilnahmeanforderungen (im Falle einer Ausschreibung) angeführt werden, sowie alle anderen Aspekte des Vergabeverfahrens, die als angemessen erachtet werden, beschrieben werden"*.

TEIL I

Bericht gemäß GD vom 18. Oktober 2012 Nr. 179, Art. 34 Absätze 20 e 21

1 Die Ausgangssituation und die Eigenschaften des Dienstes

Das Landesgesetz vom 23.11.2015 Nr. 15 regelt den öffentlichen Personenverkehr im Landesinteresse, indem es festlegt, dass das Land Südtirol die Funktionen der Planung, Verwaltung, Programmierung, Adressierung, Koordinierung, Überwachung und Kontrolle der öffentlichen Verkehrsdienste wahrnimmt und die Verfahren für die Vergabe von öffentlichen Verkehrsdiensten festlegt, wobei sie sich an die der Europäischen Union anpasst.

Der öffentliche Personentransport im Land Südtirol zeichnet sich durch die Integration verschiedener öffentlicher Verkehrsmittel aus (Linienbusse, Straßenbahnen, Seilbahnen, fixe Anlagen und Regionalzüge für die Strecken innerhalb der Tarifkompetenz des Landes), welche in einem einheitlichen Tarif- und Fahrplansystem vereint sind.

Das Südtiroler Mobilitätssystem, welches in der Tat ein Aushängeschild im nationalen Panorama darstellt, zeichnet sich durch eine starke und strukturierte öffentliche Governance in einem entschieden entwickelten Kontext aus, wodurch ein effektives „Gross - Cost Modell“ für alle Arten des öffentlichen Verkehrs und das Erreichen eines entschieden hohen Serviceniveaus - in Bezug auf Effizienz und Qualität - sowohl für die Einwohner als auch für die zahlreichen Touristen, ermöglicht wird.

Historisch gesehen hat Südtirol, im Gegensatz zu anderen Regionen, schon immer großen Wert auf den öffentlichen Verkehr gelegt. Insbesondere mit dem integrierten Südtirol-Pass-System hat der öffentliche Verkehr einen enormen qualitativen Sprung nach vorne gemacht und die große Verbreitung dieses Systems in der Bevölkerung ist ein Zeichen für die Wertschätzung dieser Lösung (ca. 270.000 aktive Südtirol-Pässe bei einer Bevölkerung von 520.000 Einwohnern).

Im Rahmen ihrer eigenen Zuständigkeiten hat das Land Südtirol beschlossen, das Tarifsystem ohne Eingriffsmöglichkeit durch die Betreiber zu planen und zu verwalten und dabei sozial vertretbare Tarife eingeführt, welche zu den niedrigsten in Europa gehören.

Das Gebiet des Landes Südtirol ist sehr gebirgig und zeichnet sich durch einige Talböden und zahlreiche Seitentäler aus. 93% des Landesgebietes gilt als "benachteiligt" im Sinne der Richtlinie 75/268/EWG. Diese Tatsache wird auch implizit durch die vom Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung vorgenommene Klassifizierung der Binnengebiete bestätigt, gemäß welcher das Landesgebiet mit Ausnahme des Etschtals zwischen Auer und Meran und der Gemeinden Gröden und Brixen zu den "Binnengebieten" gezählt wird. Die Bevölkerung verteilt sich zu 78% in "Zentren" und zu den restlichen 22% in "Weilern" und "verstreuten Häusern".

Der außerstädtische Autoverkehr weist eine sehr heterogene Verteilung und Organisation auf dem Gebiet auf; einen Einfluss auf denselben hat die Absicht, eine präzise Integration mit der Eisenbahn durch Rendezvous-Dienste in den Hauptbahnhöfen zu suchen sowie auch die Notwendigkeit, die Kapazitäten in bestimmten Zeitabschnitten zu potenzieren, und zwar mit ergänzenden Busdiensten der Eisenbahndienste auf denselben Strecken.

Das Land Südtirol führt seit Jahren weitreichende Aktionen zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs durch (diese gründen auf einer starken Zentralisierung der Leitungs- und Planungstätigkeiten), begleitet von beträchtlichen Investitionen und durch die Bereitstellung eines bedeutenden Ausgabenkapitals für laufende Ausgaben zur Finanzierung der Verkehrsdienste, mit dem Ziel, den Nutzern dank eines hochmodernen Fahrscheinsystems ein hochwertiges und gut zugängliches multimodales Netz zu bieten. Die Gültigkeit dieses Ansatzes sowie die positiven Tendenzen bei der Zahl der beförderten Fahrgäste werden durch die Entwicklung der demographischen Variablen in den peripheren Landesgebieten bestätigt, in denen die Aufrechterhaltung eines quantitativ hohen Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln angesichts einer relativ bescheidenen Nachfrage, gemeinsam mit anderen vom Land Südtirol durchgeführten wirtschafts- und sozialpolitischen Maßnahmen, zu einer ausgeprägteren Verwurzelung des jüngeren Bevölkerungssegments beigetragen hat, um Phänomene der Überalterung der Bevölkerung, der Verödung der ländlichen Gebiete und der Verarmung des Wirtschaftsgefüges zu vermeiden.

Die Gesamtleistung der Planungsebene für den außerstädtischen Busverkehr, geplant für das Jahr 2020, beträgt ca. 28,7 Mio. km und sie befinden sich derzeit in der Phase der Ausschreibung.

Die außerstädtischen Linienverkehre mit Bussen in der Zuständigkeit des Landes werden aktuell von den derzeitigen Betreibern auf der Grundlage von Konzessionsdekreten des Landesrates für Mobilität vom 19.11.2009 erbracht, mit welchen die bestehenden Konzessionen aus den 1960er und 1970er Jahren erneuert wurden.

Ab dem 18.11.2018, dem ursprünglichen Datum des Verfalls der Konzession, hätten die oben genannten Leistungen mittels eines Dienstleistungsvertrages beauftragt werden müssen.

Angesichts der unausweichlichen Notwendigkeit, die Aufrechterhaltung des Dienstes zu gewährleisten, hat die Landesregierung mit Beschluss Nr. 1097 vom 23.10.2018, welcher später durch die Beschlüsse Nr. 1153 vom 13.11.2018 und Nr. 93 vom 19.02.2019 angepasst wurde, die Verlängerung der bestehenden Konzessionen für den Buslinienverkehr für den Zeitraum vom 19.11.2018 bis 31.12.2019 verfügt.

Mit dem obgenannten Beschluss hat die Landesregierung die Abteilung Mobilität gleichzeitig beauftragt, die Tätigkeit im Zusammenhang mit der Vorbereitung der für die erneute Einleitung des Verfahrens erforderlichen Dokumentation fortzusetzen, und die Verabschiedung weiterer für notwendig erachteter Maßnahmen in die Wege zu leiten.

Die im Beschluss der Landesregierung Nr. 1097/2018 vorgesehenen Konsultationen wurden am 10.01.2019 durchgeführt und die Unterlagen zur Veröffentlichung der neuen Ausschreibung wurden am 06.03.2019 an die Agentur für öffentliche Aufträge gesendet.

Am 06.06.2019 hat die Landesregierung nach einer ausführlichen öffentlichen Debatte mit fast einstimmigem Votum den Antrag Nr. 103/19 angenommen, der wie folgt lautet: *"Die Landesregierung soll so bald wie möglich einen Gesetzesvorschlag vorlegen, der für den öffentlichen Bus-Nahverkehr in*

Südtirol ein eigenes Modell oder ein spezielles Unternehmen vorsieht, das auf die Realität unserer Provinz zugeschnitten ist."

Im Einklang mit dem oben genannten Antrag wurde mit Artikel 4, Absatz 2 des Landesgesetzes vom 09.07.2019, Nr. 3, der Artikel 7 des Landesgesetzes Nr. 16/2015 durch die Einfügung des Absatzes 9 geändert, der Folgendes vorsieht: *"Der öffentliche Personennahverkehr wird grundsätzlich von der Autonomen Provinz Bozen gewährleistet, auch durch eine öffentliche Führung mittels In-House-Gesellschaft oder Sonderbetrieb, nach den Grundsätzen einer nachhaltigen Mobilität und unter Beachtung der Rechtsvorschriften der Europäischen Union."*

Mit Beschluss Nr. 657 vom 30.07.2019 hat die Landesregierung die Einleitung eines Vorprüfungsverfahrens zur Erbringung der Führung des außerstädtischen öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen in der Zuständigkeit des Landes sowohl unter dem Gesichtspunkt des Betriebsführungs-, Wirtschafts- und Organisationsmodells als auch unter verwaltungstechnischen Aspekten genehmigt.

Der Beschluss sah ein in zwei Phasen unterteiltes Verfahren vor:

eine erste Phase, die darauf abzielt, das Wissen zu maximieren, und die aus folgenden Aktivitäten besteht: a) Forschung und Studie der auf staatlichem Gebiet bereits bestehenden Inhouse-Modelle zum öffentlichen Nahverkehrs; b) Anhörung von Experten; und eine zweite Phase, die der Reorganisation und Analyse der erhaltenen Dokumentation und der Strukturierung und Ausarbeitung von thematischen Berichten gewidmet ist, die während einer nationalen Konferenz über die öffentliche Mobilität präsentiert werden sollen, welche im Jahr 2019 in Bozen mit Teilnahme der Regulierungsbehörde für den Verkehr und von Experten im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs und des internen Managements organisiert wird.

Die Anhörungen fanden am 20., 25. und 26. September 2019 statt.

Aufgrund des COVID-19 Notstandes organisierte die Abteilung Mobilität am 05.06.2020 anstelle der im Beschluss Nr. 657 vom 30.07.2019 vorgesehenen Konferenz ein Webinar mit dem Titel "Die Governance der nachhaltigen Mobilität in Südtirol im europäischen Kontext", um mit den Partnern des Sektors die neue Ausrichtung der Reorganisation des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen zu diskutieren.

Die mit Beschluss Nr. 768 vom 10.09.2020 eingesetzte Untersuchungskommission zur Bewertung der verschiedenen Betriebsführungsmodelle für den öffentlichen Personennahverkehr hat daher die Änderung des normativen Kontextes und die neuen programmatischen Anweisungen gemäß den nachfolgend zusammengefassten Handlungslinien und Begründungen zur Kenntnis genommen.

Mit Beschluss Nr. 749 vom 31.07.2018 genehmigte die Landesregierung das Programm zur Reduktion der NO₂-Belastung 2018 - 2023, das das Land und die wichtigsten Städte Südtirols verpflichtet, Maßnahmen zur Reduktion der NO₂-Emissionen zu ergreifen, darunter die Dekarbonisierung der Busflotte des städtischen und außerstädtischen Linienverkehrs. Dieses Programm, das eine verbindliche Vereinbarung darstellt, sieht die Beschleunigung eines Erneuerungsprozesses der Busflotten vor, beginnend mit den Linien, die in den Stadtgebieten zusammenlaufen, in denen die höchste NO₂-Belastung gemessen wird. Messungen der Luftqualität im Raum Bozen, Leifers und Meran zeigen nämlich besorgniserregende Werte der Luft- und Umweltverschmutzung.

Der oben erwähnte neue Absatz 9, der in Artikel 7 des Landesgesetzes Nr. 16/2015 (Bestimmungen über die öffentliche Auftragsvergabe) eingefügt wurde, ist Ausdruck des Bedürfnisses, die Führung des öffentlichen Verkehrsdienstes der Verwaltung zu übertragen, mit der Zielsetzung, die Umsetzung der übergeordneten Ziele des Landesmobilitätsplans in Bezug auf die ökologische Nachhaltigkeit des öffentlichen Verkehrs in den vom Programm zur Reduzierung der NO₂-Emissionen identifizierten Gebieten sowie auch die anderen Vorteile verwaltungstechnischer Art (Wirtschaftlichkeit), Effizienz, Mitwirkung der wichtigsten Gemeinden, Reduzierung von Konflikten) anzustreben und zu beschleunigen.

Aus dem in der Sitzung der Landesregierung vom 21. Januar 2020 vorgestellten Vermerk zu den Anerkennungskriterien und der Struktur des ökologisch nachhaltigen Hauptnetzes gehen die Landesgebiete und die Linien des ÖPNV hervor, in Bezug auf welche die Beauftragung eines vom Land direkt kontrollierten Unternehmens vorgesehen ist. Das ökologisch-nachhaltige Verkehrsnetz, das direkt vom Land verwaltet wird, wird daher aus allen Haupt-, Basis- und Ortslinien bestehen, die in den

Gemeinden Bozen, Leifers und Meran zusammenlaufen. Dies wird dem Land ermöglichen, das Rollmaterial zu erneuern und schrittweise von Dieselfahrzeugen auf wasserstoff- oder batteriebetriebene Fahrzeuge umzusteigen, wobei die Organisation und die Investitionen, die bereits in der öffentlichen Verwaltung des städtischen Verkehrs entwickelt wurden, auf synergetische und effizientere Weise genutzt werden. Diese neuen Technologien müssen durch entsprechende Studien und Tests in Betrieb genommen werden und erfordern einen großen finanziellen Aufwand sowie eine notwendige und richtige Abstimmung mit den Entscheidungen der lokalen Behörden im Bereich Mobilität- und Raumplanung. Aus diesen Gründen ist es vorteilhaft, dass dieselben von einer Gesellschaft umgesetzt werden, welche einer sog. „gleichartigen“ Kontrolle des Landes unterliegt. Es handelt sich hierbei um eine Lösung, welche es zudem ermöglicht, die wichtigsten lokalen Behörden an den Entscheidungen zu beteiligen und somit im Bereich Mobilitätspolitik eine größere Effizienz und gleichzeitig gemeinschaftlich abgestimmte Entscheidungen zu gewährleisten.

Darüber hinaus wurde durch Artikel 38, Absatz 1, Buchstabe c) des Landesgesetzes vom 16.04.2020, Nr. 3, Absatz 1 des Artikels 8 des Landesgesetzes 15/2015 aufgehoben, der besagte: "Einzugsbecken sind homogene territoriale Gebiete, die die einheitlichen Lose für die Zuweisung von Verkehrslinien bilden, mit Ausnahme vom Eisenbahnverkehr. Jedes Einzugsbecken entspricht einem Netz und einem Betriebsprogramm von öffentlichen Personenverkehrsdiensten."

Diese Änderung, die sich in vollem Einklang mit den bereits zitierten Bestimmungen von Artikel 4, Absatz 2 des Landesgesetzes Nr. 3/2020 befindet und die Verpflichtung zur Übereinstimmung zwischen dem Einzugsgebieten und dem Ausschreibungslos aufhebt, steht außerdem in Widerspruch zu Artikel 48, Absatz 4 des Gesetzesdekrets Nr. 50 vom 24. April 1977, umgewandelt mit Änderungen durch das Gesetz vom 21. Juni 1977, Nr. 96 - welches vorsieht, dass jedes Einzugsgebiet in mehrere Lose aufgeteilt wird. Obige Änderung lässt eine Losaufteilung auf der Grundlage von Kriterien zu, die auch nicht die Struktur der Nachfrage betreffen (welche durch die vorherbestimmte Anerkennung der Identifizierung der Einzugsgebiete vorgegeben waren, im konkreten Fall durch das LMP betrieben und in jeder Hinsicht bestätigt), sondern übergeordneten Zielen entsprechen, welche der funktionalen und organisatorischen Kohärenz des Dienstes auf dem Gebiet, einschließlich der ökologischen Nachhaltigkeit - auch unter Berücksichtigung der Möglichkeit, das Angebot der KMU die eine besondere Organisationsstruktur für die Optimierung der Investitionen und das Management des öffentlichen Verkehrsdienstes vorgesehen haben, nicht zu benachteiligen - , Rechnung tragen.

In der Zwischenzeit wurden angesichts der unabdingbaren Notwendigkeit, die Aufrechterhaltung des Dienstes im öffentlichen Personenverkehr zu gewährleisten, die im öffentlichen Personentransport bestehenden Konzessionen mit Beschluss der Landesregierung Nr. 928 vom 19.11.2019 bis zum 18.11.2020 verlängert.

Die Landesregierung hat in der Sitzung am 13.10. 2020 die Ergebnisse des Verfahrens zur Überprüfung des Sachverhaltes zur Kenntnis genommen und unter Berücksichtigung der vom Gesetzgeber des Landes skizzierten strategischen Ziele die Auffassung vertreten, dass ein gemischtes Verkehrsmodell, welches auf der anderen Seite für das ökologisch nachhaltige Verkehrsnetz die direkte Beauftragung eines der sog. analogen Kontrolle des Landes unterliegenden Unternehmens im Wege des In-House-Providing, und auf der anderen Seite, was die übrigen Gebiete anbelangt, die Beauftragung über ein Ausschreibungsverfahren vorsieht, ein ausgewogenes Modell darstellt. Besagtes Modell gibt nämlich einerseits die Richtung einer Inhouse Führung der Dienstleistungen vor, andererseits ist auch die Öffnung für den Markt vorgesehen, wobei auch die Interessen der lokalen kleinen und mittleren Unternehmen berücksichtigt werden. Das vorgeschlagene Modell entspricht voll und ganz der lokalen Realität und den Mobilitätsbedürfnissen des Landes.

Mit Beschluss Nr. 828 vom 27. Oktober 2020 hat die Landesregierung das vorgeschlagene Modell des gemischten Verkehrs genehmigt, genauso wie den Beginn des Ausschreibungsverfahrens für die Vergabe der außerstädtischen öffentlichen Verkehrsdienste in Südtirol; die Vergabe ist in 10 Lose unterteilt. Das ökologisch nachhaltige Netz an Linien wird an ein eigenes Unternehmen des Landes vergeben, und zwar über einen Dienstleistungsvertrag. Dieser wird mit einem nachfolgenden Akt mit mehrjähriger, mit den im Haushalt verfügbaren Mitteln kompatiblen Ausgabenverpflichtung umgesetzt.

Im Beschluss wird festgehalten, dass in der Sitzung vom 21.01. 2020 die Landesregierung den Vorschlag der Mobilitätsabteilung zur Kenntnis nahm, ein ökologisch nachhaltiges Hauptverkehrsnetz vorzusehen, welche aus im Landesmobilitätsplan identifizierten Haupt-, Basis- und Ortslinien besteht,

und insbesondere aus denen, die in den wichtigsten Städten Südtirols zusammenlaufen und wo kritische Werte der Luftverschmutzung verzeichnet werden. Ziel ist dabei, dieses Netz, sobald es voll funktionsfähig ist, ausschließlich mit emissionsarmen Bussen zu betreiben, während die Linien des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen, die nicht zum ökologisch nachhaltigen Netz gehören, gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung für homogene Lose nach dem Prinzip der Transparenz vergeben werden, nach dem Prinzip der "freien Verwaltung", gemäß dem gemeinsamen Bericht von AGCM und ANAC/ART vom 25. Oktober 2017 mit dem Ziel, in jedem Fall eine Beteiligung an den Verfahren zur Auswahl des Auftragnehmers für öffentliche Nahverkehrsdienste zu gewährleisten, wobei insbesondere die Interessen der lokalen kleinen und mittleren Unternehmen berücksichtigt werden.

Gleichzeitig wurde mit Beschluss Nr. 829 vom 27.10.2021 die Verlängerung der Konzessionen für den Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs mit Bussen vom 19.11.2020 bis zum 11.12.2021 genehmigt, um die Kontinuität der Dienste in der Zwischenzeit zu gewährleisten.

2: Gesetzliche Rahmenbedingungen

EU-Verordnung Nr. 1370/2007

Erstens ist darauf hinzuweisen, dass die Regulierung öffentlicher Verkehrsdienste, die durch die Auferlegung von Dienstleistungsverpflichtungen und die Zahlung von Ausgleichsleistungen und/oder die Zuweisung ausschließlicher Rechte gekennzeichnet sind, durch die zitierte Gemeinschaftsverordnung gegeben ist.

Artikel 2 der vorgenannten Verordnung gibt folgende Definitionen vor:

zuständige Behörde: eine öffentliche Verwaltung oder eine Gruppe von öffentlichen Verwaltungen eines Mitgliedstaats oder mehrerer Mitgliedstaaten, die befugt ist, in einem bestimmten geografischen Gebiet in den öffentlichen Personenverkehr einzugreifen, oder eine andere mit solchen Befugnissen ausgestattete Stelle;

zuständige Behörde auf lokaler Ebene: jede zuständige Behörde, deren geografischer Zuständigkeitsbereich sich nicht auf das nationale Gebiet erstreckt;

gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen: die von einer zuständigen Behörde festgelegte oder ermittelte Verpflichtung, im Allgemeininteresse die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste zu gewährleisten, die ein Betreiber unter Berücksichtigung seiner eigenen wirtschaftlichen Interessen nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Ausgleich übernehmen würde;

ausschließliches Recht: das Recht, aufgrund dessen ein Betreiber eines öffentlichen Dienstes bestimmte öffentliche Personenverkehrsdienste von allgemeinem Interesse auf einer bestimmten Strecke oder einem bestimmten Netz oder in einem bestimmten Gebiet unter Ausschluss aller anderen Betreiber eines öffentlichen Dienstes erbringt;

Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen: jede Leistung, insbesondere finanzieller Art, die direkt oder indirekt von einer zuständigen Behörde aus öffentlichen Mitteln während der Laufzeit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder im Zusammenhang mit dieser Laufzeit gewährt wird;

interner Betreiber: eine von der zuständigen Behörde rechtlich getrennte Einheit, über die letztere oder, im Falle einer Gruppe von Behörden, mindestens eine von ihnen eine ähnliche Kontrolle ausübt wie über ihre eigenen Dienststellen.

Artikel 4 der Verordnung sieht vor, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge:

- die vom Betreiber zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die betroffenen Gebiete eindeutig festlegen;
- im Voraus in objektiver und transparenter Weise die Parameter, anhand derer der Ausgleich berechnet wird, sowie Art und Umfang der ausschließlichen Rechte festlegen.

Artikel 5 der EU-Verordnung regelt die Art und Weise der Beauftragung von öffentlichen Verkehrsdiensten. Gemäß dem genannten Artikel 5 können die zuständigen Behörden

- Verkehrsdienstleistungen direkt oder über einen internen Betreiber (In-House-Providing) zu erbringen, sofern dies nicht durch nationale Rechtsvorschriften untersagt ist, und unter den darin festgelegten Bedingungen (Artikel 5.2);

In Bezug auf die Berechnung des Ausgleichs verlangt die Verordnung im Falle von Leistungsvergaben ohne vorheriges Ausschreibungsverfahren die Einhaltung der in Artikel 4 genannten Bedingungen und ein spezielles Verfahren zur Berechnung des Ausgleichs, das im Anhang dargelegt ist.

Gesetz Nr. 99/2009:

Artikel 61 lautet: *"1. Zur Harmonisierung des Prozesses der Liberalisierung und des Wettbewerbs im öffentlichen Personennah- und -regionalverkehr mit den Gemeinschaftsvorschriften können die für die Vergabe von Dienstleistungsaufträgen zuständigen Behörden, auch abweichend von den sektoralen Vorschriften, von den Bestimmungen des Artikels 5 Absätze 2, 4, 5 und 6 sowie des Artikels 8 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 Gebrauch machen. Die Unternehmen, die in Italien oder im Ausland Dienstleistungsaufträge gemäß den Bestimmungen der oben genannten Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erhalten, unterliegen nicht dem Ausschluss gemäß Artikel 18, Absatz 2, Buchstabe a), des Gesetzesdekrets vom 19. November 1997, Nr. 422".*

Mit dieser Vorschrift hat es der nationale Gesetzgeber daher für notwendig erachtet, den nationalen Regelungsrahmen zu harmonisieren, indem er ausdrücklich auf die Gemeinschaftsdisziplin, die Formen der Vergabe mit der von der Verordnung vorgesehenen Dienstleistung sowie die entsprechende, bis zum 3. Dezember 2019 gültige Übergangsregelung verwiesen hat.

Das Landesgesetz Nr. 15/2015

Mit diesem Gesetz hat die APB das öffentliche Verkehrssystem von Landesinteresse geregelt.

Insbesondere sieht Art. 4 vor, dass die Funktionen der Planung, Verwaltung, Programmierung, Ausrichtung, Koordinierung, Kontrolle und Überwachung der Dienste vom Land wahrgenommen werden. Zu den Aufgaben, die der APB durch den oben genannten Art. 4 zugewiesen werden, gehört die Durchführung der Verfahren zur Vergabe von öffentlichen Verkehrsdiensten.

Art. 7 gibt dem Land auch die Aufgabe, den Landesmobilitätsplan zu definieren, der *„das integrierte Planungs- und Programmierungssystem der Infrastrukturnetze und der Personenverkehrsdienste darstellt und die Einzugsgebiete und den Finanzbedarf im Einklang mit den sozioökonomischen Strategien und im Sinne der ökologischen Nachhaltigkeit, definiert.“*

In Umsetzung der Bestimmungen des betreffenden Gesetzes hat das Land mit dem Beschluss der Landesregierung Nr. 20/2018 den Landesmobilitätsplan genehmigt. Der vorgenannte Plan enthält nach der Durchführung der Analyse der Mobilitätsnachfrage die Klassifizierung der Dienste, die Identifizierung des Netzplans sowie die optimalen territorialen Einzugsgebiete, die nicht unbedingt, wie bisher, den Ausschreibungslosen entsprechen.

Der Artikel 7, Absatz 9 des Landesgesetzes 16/2015 sieht weiters vor, dass: *“ Der öffentliche Personennahverkehr wird hauptsächlich von der Autonomen Provinz Bozen gewährleistet, auch durch ein Modell der öffentlichen Verwaltung Inhouse oder durch eine spezielle Gesellschaft, nach den Prinzipien der nachhaltigen Mobilität, in Übereinstimmung mit den Vorschriften der Union.”*

Das Landesgesetz. Nr. 12/2007

Noch zum Thema der Vergabe der lokalen öffentlichen Dienstleistungen, das erwähnte Gesetz, geändert durch das Landesgesetz Nr. 27/2016, sieht in Art. 3 vor, dass *„Die wirtschaftlich relevanten öffentlichen Dienstleistungen an Kapitalgesellschaften vergeben werden können, wenn eine Körperschaft oder mehrere Körperschaften (...) Inhaberin des gesamten Gesellschaftskapitals ist, über die Gesellschaft eine Kontrolle ausübt wie über ihre eigenen Dienststellen und die Gesellschaft den bedeutendsten Teil ihrer Tätigkeit mit einer oder mehreren der sie kontrollierenden Körperschaften durchführt“.*

3 Die Vergabe der Dienste betreffend das ökologisch nachhaltige Los (Los 11)

Aufgrund des artikulierten normativen Referenzszenarios ist das Land Südtirol die "zuständige Behörde" für die Beauftragung der betreffenden öffentlichen Verkehrsdienste gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Das Land Südtirol beabsichtigt, die außerstädtischen ÖPNV-Dienste mit Bussen nach einem "Gross Cost Vergütungsmodell mit Anreizen" zu vergeben:

- mittels Inhouse Vergabe, für die Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem ökologisch-nachhaltigen Verkehrsnetz
- mittels eines öffentlichen Ausschreibungsverfahrens für die verbleibenden Dienstleistungen.

3.1 Über die gewählte Vergabeform und über die Vereinbarkeit mit dem aktuellen Rechtsrahmen

Zu den Dienstleistungen im Zusammenhang mit der nachhaltigen Mobilität

Die außerstädtischen Verkehrsdienste im Zusammenhang mit der nachhaltigen Mobilität werden durch die Inhouse-Vergabe an die Gesellschaft SASA A.G. übertragen, über die das Land eine analoge Kontrolle ausübt, auch aufgrund einer ausdrücklichen Klausel im Dienstleistungsvertrag.

Um die Übereinstimmung des gewählten Modells für die Verwaltung der Dienste mit den Anforderungen des europäischen Rechts zu überprüfen, lohnt es sich, zunächst an die spezifischen Bestimmungen zu erinnern, die seine Umsetzung ausdrücklich erlauben.

Der für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geltende normative Referenzrahmen war einer wichtigen Wende unterworfen, nachdem der Verfassungsgerichtshof die Verfassungswidrigkeit von Art. 4 GD Nr. 138/2011 erklärt hatte und aussagte, dass die wirtschaftlich relevanten öffentlichen lokalen Dienste, einschließlich des ÖPNV, sowohl durch die Inanspruchnahme des Markts (d.h. die Ermittlung des Auftragnehmers im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung), durch die sogenannte "öffentlich private Partnerschaft" (d.h. mittels einer gemischten Gesellschaft und somit mit einer "Ausschreibung nach doppeltem Objekt" für die Wahl des Partners und dann für die Verwaltung der Dienstleistung), als auch durch die Direktvergabe, d.h. die sog. Inhouse-Vergabe ohne vorherige Ausschreibung an einen Auftragnehmer, der sich nur in förmlicher Hinsicht vom Auftraggeber unterscheidet, jedoch im Wesentlichen ein direktes operationelles Instrument für diesen darstellt, verwaltet werden können, wenn die Voraussetzungen in Bezug auf die vollständige öffentliche Beteiligung, die Kontrolle über den Auftragnehmer auf eine Weise, welche derjenigen entspricht, die der Auftraggeber über seine eigenen Dienststellen ausübt, und die Erbringung seitens des Auftragnehmers des wichtigsten Teils seiner Tätigkeit mit der Behörde oder den Behörden, die ihn kontrollieren, erfüllt sind.

Mit der genannten Entscheidung (Nr. 199/2012) machte der Verfassungsgerichtshof insbesondere den Versuch des nationalen Gesetzgebers zunichte, den Inhalt der infolge des Verfassungsreferendums vom 12.-13. Juni 2011 (über die Aufhebung von Art. 23-bis GD 112/2008 i.d.g.F.) aufgehobenen Rechtsvorschriften wiederherzustellen. Dem Referendum lag gemäß der Aussage des Gerichts die Absicht zugrunde, *„die Anwendung der in Art. 23-bis enthaltenen Normen auszuschließen, die gegenüber dem Gemeinschaftsrecht die Möglichkeit für die Direktvergabe und insbesondere die Möglichkeiten für das Inhouse-Management von fast allen lokalen öffentlichen Diensten von wirtschaftlicher Relevanz (einschließlich des Wasserversorgungsdienstes) einschränken“* (Urteil Nr. 24/2011) und entsprechend die direkte Anwendung der einschlägigen gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen zu erlauben.

Aufgrund dieses Referendumsergebnisses und der entsprechenden Entscheidung in Bezug auf die Verfassungswidrigkeit von Art. 4 GD Nr. 138/2011, mit welchem der Gesetzgeber im Wesentlichen den Inhalt der aufgehobenen Rechtsvorschriften wieder eingeführt hat, sind die Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts in Bezug auf die Vergabe von wirtschaftlich relevanten öffentlichen Diensten als in vollem Umfang gültig zu erachten.

A. Gemeinschaftsrechtliche Bestimmungen

Die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen über die Vergabe von Dienstleistungsaufträgen im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs sind in der Verordnung (EG) 1370/2007 enthalten, die in Art. 5 Abs. 2 die In House Vergabe als normale Methode vorsieht.

Der Wortlaut der genannten Bestimmung ist folgender: *„Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, kann jede zuständige örtliche Behörde — unabhängig davon, ob es sich dabei um eine einzelne Behörde oder eine Gruppe von Behörden handelt, die integrierte öffentliche Personenverkehrsdienste anbietet — beschließen, selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit zu vergeben, über die die zuständige örtliche Behörde — oder im Falle einer Gruppe von Behörden wenigstens eine zuständige örtliche Behörde — eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht.“*

Die Einstufung der Inhouse-Vergabe unter den Vergabearten, die nicht ausdrücklich zugelassen, jedoch auch „regulär“ sind, ist bereits unter den Erwägungen der Verordnung genannt. Dabei ist auf die Erwägung Nr. 18 Bezug zu nehmen: *„Vorbehaltlich der einschlägigen Bestimmungen des nationalen Rechts können örtliche Behörden oder — falls diese nicht vorhanden sind — nationale Behörden öffentliche Personenverkehrsdienste in ihrem Gebiet entweder selbst erbringen oder einen internen Anbieter ohne wettbewerbliches Vergabeverfahren damit beauftragen“.*

Sofern beschlossen wird, öffentliche Nahverkehrsdienste inhouse zu vergeben, ist die zuständige Behörde verpflichtet, sicherzustellen, dass die im genannten Abs. 2 vorgesehenen Bedingungen erfüllt sind, und zwar die Ausübung der effektiven Kontrolle der Behörde über den Betreiber des Dienstes entsprechend der, die sie über ihre eigenen Dienststellen ausübt, und die vorwiegende Zweckbestimmung der durchgeführten Tätigkeiten zugunsten der kontrollierenden Behörde.

Unter Bezugnahme auf die entsprechende Kontrolle führt die Verordnung die Eigenschaften, die in Betracht zu ziehen sind, um zu ermitteln, ob diese Eigenschaft erfüllt ist, als positives Recht an.

In diesem Sinne sind in den Bestimmungen einige auf der Rechtsprechung des Gerichtshofs basierende Faktoren als relevant genannt, darunter der Umfang der Vertretung in Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsgremien, diesbezügliche Bestimmungen in der Satzung, Eigentümerrechte, tatsächlicher Einfluss auf und tatsächliche Kontrolle über strategische Entscheidungen und einzelne Managemententscheidungen.

Gleichzeitig muss der interne Anbieter seine Tätigkeit innerhalb des Zuständigkeitsgebiets der kontrollierenden Behörde ausführen und die Tätigkeit außerhalb dieses Gebiets muss beschränkt sein.

B. Gesamtstaatliche Bestimmungen

Mit Art. 61 des Gesetzes Nr. 99/2009 hat der nationale Gesetzgeber die Harmonisierung der nationalen mit der gemeinschaftsrechtlichen Ausrichtung vorangetrieben und ermöglichte den zuständigen Behörden, die Vorgaben laut Art. 5 Abs. 2, 4, 5 und 6 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auch abweichend von den nationalen einschlägigen Rechtsvorschriften in Anspruch zu nehmen.

In Durchführung der Richtlinien Nr. 24/2014/EU und 23/2014/EU sieht der staatliche Gesetzgeber schließlich in Art. 5 GvD 50/2016 (Vergabekodex) vor, dass die Inhouse-Vergabe möglich ist, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) analoge Kontrolle
- b) über 80% der Tätigkeiten der kontrollierten juristischen Person müssen im Rahmen der Wahrnehmung der ihr von der kontrollierenden Körperschaft, vergebenen Aufgaben durchgeführt werden.

C. Rechtsvorschriften auf Landesebene

Was die Vergabe von Diensten betrifft, hat auch der Landesgesetzgeber sowohl in Bezug auf die wirtschaftlich relevanten öffentlichen Dienste als auch unter besonderer Bezugnahme auf ÖPNV-Dienste Bestimmungen erlassen.

Was die erstgenannten Dienstleistungen angeht, ist im genannten Art. 3 LG Nr. 12/2007 Folgendes vorgesehen: „Die wirtschaftlich relevanten öffentlichen Dienstleistungen können an Kapitalgesellschaften vergeben werden, wenn eine Körperschaft oder mehrere Körperschaften (...) Inhaberin des gesamten Gesellschaftskapitals ist, über die Gesellschaft eine Kontrolle ausübt wie über ihre eigenen Dienststellen, die Gesellschaft den bedeutendsten Teil ihrer Tätigkeit mit einer oder mehreren der sie kontrollierenden Körperschaften durchführt.“

Unter Bezugnahme auf die ÖPNV-Dienste ist gemäß Art. 7 Abs. 9 des LG 16/2015 Folgendes vorgesehen: "Der öffentliche Personennahverkehr wird hauptsächlich von der Autonomen Provinz Bozen gewährleistet, auch durch ein Modell der öffentlichen Verwaltung Inhouse oder durch eine spezielle Gesellschaft, nach den Prinzipien der nachhaltigen Mobilität, in Übereinstimmung mit den Vorschriften der Union".

Die Inhouse-Vergabe stellt eine der normalen organisatorischen Formen beim Management von lokalen öffentlichen Diensten dar, in Übereinstimmung mit dem Prinzip der "freien Verwaltung", was zur Folge hat, dass die Entscheidung einer Körperschaft in Bezug auf die konkrete Betreuung der lokalen öffentlichen Dienste einschließlich derer, die Inhouse-Vergabe in Anspruch zu nehmen - vorausgesetzt, es liegen alle oben genannten Voraussetzungen vor - das Ergebnis einer in hohem Maße ermessensbasierten Wahl ist, die natürlich in Bezug auf die faktischen- und die Vorteilhaftigkeit betreffenden Gründe gerechtfertigt sein muss und die als solche nicht der Kontrolle der Rechtmäßigkeit durch das Verwaltungsgericht unterliegt, es sei denn, sie ist offensichtlich durch Unlogik, Unvernunft, Irrationalität und Willkür geprägt bzw. basiert auf einer ebenso offensichtlichen Tatsachenverkennung (siehe dazu ex plurimis Staatsrat, Kammer 5, Nr. 257 vom 22. Januar 2015, Staatsrat, Kammer 5, Nr. 4599 vom 10. September 2014).

Im Rahmen der Verwaltungsmodelle für lokale öffentliche Dienste stellt somit die Inhouse-Vergabe eine normale Vergabemethode dar, vorausgesetzt, es sind die sowohl im Gemeinschaftsrecht als auch die vom nationalen Gesetzgeber vorgegebenen Bedingungen erfüllt.

Die gewählte Vergabeform entspricht dem normativen Rahmen auf gemeinschaftlicher, gesamtstaatlicher und Landesebene und insbesondere den Vorgaben der Verordnung (EG) 1370/2007, der Richtlinie 2014/25/EU, des GvD 50/2016 sowie den Landesgesetzen 12/2007, 15/2015. Gemäß der Interpretation auch durch die gemeinschaftliche und gesamtstaatliche Rechtsprechung, kann die zuständige Behörde bzw. eine Gruppe von Behörden Dienstleistungsaufträge betreffend den öffentlichen Verkehr an eine rechtlich getrennte Einheit nur dann direkt vergeben, wenn sie über diese eine analoge Kontrolle ausübt, die der Kontrolle entspricht, die sie über ihre eigenen Dienststellen ausübt und die vorwiegend im Rahmen der ihr anvertrauten Aufgaben tätig ist.

D. Die SASA A.G.

SASA AG ist eine Gesellschaft mit ausschließlich öffentlicher Beteiligung. Derzeit läuft die Kapitalerhöhung wie von Art. 9 des LG vom 19. März 2021 Nr. 3 vorgesehen, durch den Art. 32 bis des LG 15/2015 eingefügt wurde:

„1. Auch um die In-House-Gesellschaft „SASA AG“ mit den für die Erbringung des öffentlichen Nahverkehrsdienstes in Bezug auf Effizienz, Wirtschaftlichkeit, Zugänglichkeit, Kontinuität, Nichtdiskriminierung, Qualität und Sicherheit erforderlichen Vermögensmitteln auszustatten, ist die Beteiligung der Autonomen Provinz Bozen an der Kapitalerhöhung dieser In- House-Gesellschaft gestattet, welche teilweise auch durch Einlagen in Natur erfolgen kann, unter Einhaltung der Bestimmungen laut Artikel 2343/ter des Zivilgesetzbuches.“

Hierzu ist anzumerken, dass die Gesellschaft SASA AG im ANAC-Register der Inhouse-Gesellschaften unter der Nr. 1092/00735 eingetragen ist und bereits für die Autonome Provinz Bozen auf der Grundlage des ihr durch die Institution der Inhouse-Vergabe mit dem Beschluss der Landesregierung Nr. 1126/2019 übertragenen Dienstleistungsvertrags die städtischen Nahverkehrsdienste erbringt

Das Gesellschaftskapital ist wie folgt zusammengesetzt:

derzeitige Anteile – Kapital € 2.810.999,60			
	Nr. Aktien	Kapital	Anteil
Gemeinde Bozen	23.866	1.232.678,90 €	43,85%
Gemeinde Meran	14.909	770.049,85 €	27,39%
Land Südtirol	9.680	499.972,00 €	17,79%
Gemeinde Leifers	5.969	308.298,85 €	10,97%
Summe	54.424	2.810.999,60 €	100,00%

Zukünftige Anteile – Kapital € 19.470.345,55			
	Nr. Aktien	Kapital	Anteil
Land Südtirol	332.223	17.159.317,95 €	88,13%
Gemeinde Bozen	23.866	1.232.678,90 €	6,33%
Gemeinde Meran	14.909	770.049,85 €	3,96%
Gemeinde Leifers	5.969	308.298,85 €	1,58%
Summe	376.967	19.470.345,55 €	100,00%

SASA übt bereits heute mehr als 80 % des erzielten Umsatzes im Rahmen seiner Gesamttätigkeit gegenüber den Gesellschafterbehörden aus.

Diese Einschränkung ist auch in Artikel 3, Absatz 6 der Satzung der Gesellschaft ausdrücklich festgelegt.

Daher liegen alle in den europäischen und gesamtstaatlichen Rechtsvorschriften angegebenen Voraussetzungen für die Inhouse-Vergabe vor, da:

- SASA eine Gesellschaft mit ausschließlicher öffentlicher Beteiligung ist;
- das Geschäftsführungsorgan der Gesellschaft aus Vertretern aller Gesellschafterbehörden besteht, die aufgrund der Bestimmungen der Satzung in der Lage sind, über den Lenkungs- und Überwachungsausschuss eine leitende Funktion bei den wichtigsten strategischen und Managemententscheidungen des Unternehmens auszuüben, wobei dem Land jedoch durch eine ausdrückliche Klausel im Dienstleistungsvertrag die Ausübung der Managementkontrolle über strategische Entscheidungen garantiert wird;
- SASA seine Tätigkeit nahezu in vollem Umfang und in jedem Fall sicher in einer Höhe von mehr als 80% des Umsatzes für die Gesellschafterbehörden ausübt und ausschließlich auf dem Landesgebiet tätig ist;
- Daher sieht die Satzung des Unternehmens vor, dass die Annahme strategischer Entscheidungen sowie die wichtigsten Managemententscheidungen die vorherige Kontrolle durch die Mitglieder garantieren, insbesondere durch die APB, der ein Vetorecht gegen Beschlüsse des Lenkungsausschusses eingeräumt wird, die als unvereinbar mit den Entscheidungen in Bezug auf die übertragenen Dienstleistungen und die damit verbundenen Investitionen angesehen werden; die Regelung der analogen Kontrolle ist in den Artikeln 13 ff. der Satzung von SASA AG enthalten und wird durch eine im Dienstleistungsvertrag enthaltene Bestimmung ergänzt, um dem Land die analoge Kontrolle der Geschäftsführung zu gewährleisten.

3.2 Zu den Gründen für die Wahl der Beauftragungsmethode

Unter Berücksichtigung der komplexen Untersuchungsergebnisse und in Anbetracht der vom Landesgesetzgeber vorgegebenen strategischen Ziele wird ein gemischtes Verkehrsmodell, das die Direktvergabe an ein der analogen Kontrolle dem Land unterliegendes Unternehmen für das ökologisch-nachhaltige Hauptnetz und die Vergabe der übrigen territorialen Bereiche über ein Ausschreibungsverfahren vorsieht, als ein Modell angesehen, das der lokalen Realität und den Mobilitätsbedürfnissen des Landes voll und ganz gerecht wird.

Grundlegendes Ziel dieser Neuorganisation des öffentlichen Personennahverkehrs ist es, ein integriertes und effizientes System mit hoher Qualität und einem breit gefächerten Angebot an Busdiensten zu gewährleisten, das ein komfortables und sicheres Mobilitätssystem in Südtirol weiter verbessert, das für den Wettbewerb und für KMUs offen ist und das das seit über 60 Jahren hinziehende, umfangreiche Monopolregime ohne Ausschreibung überwindet.

Das Land Südtirol strebt daher ein zukunftsorientiertes gemischtes Verkehrsmodell an, das im Einklang mit der UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung steht und die erheblichen Mittel des Green New Deal der Europäischen Union sowie die Fördermittel für die Modernisierung des Nahverkehrs der italienischen Regierung nutzen will.

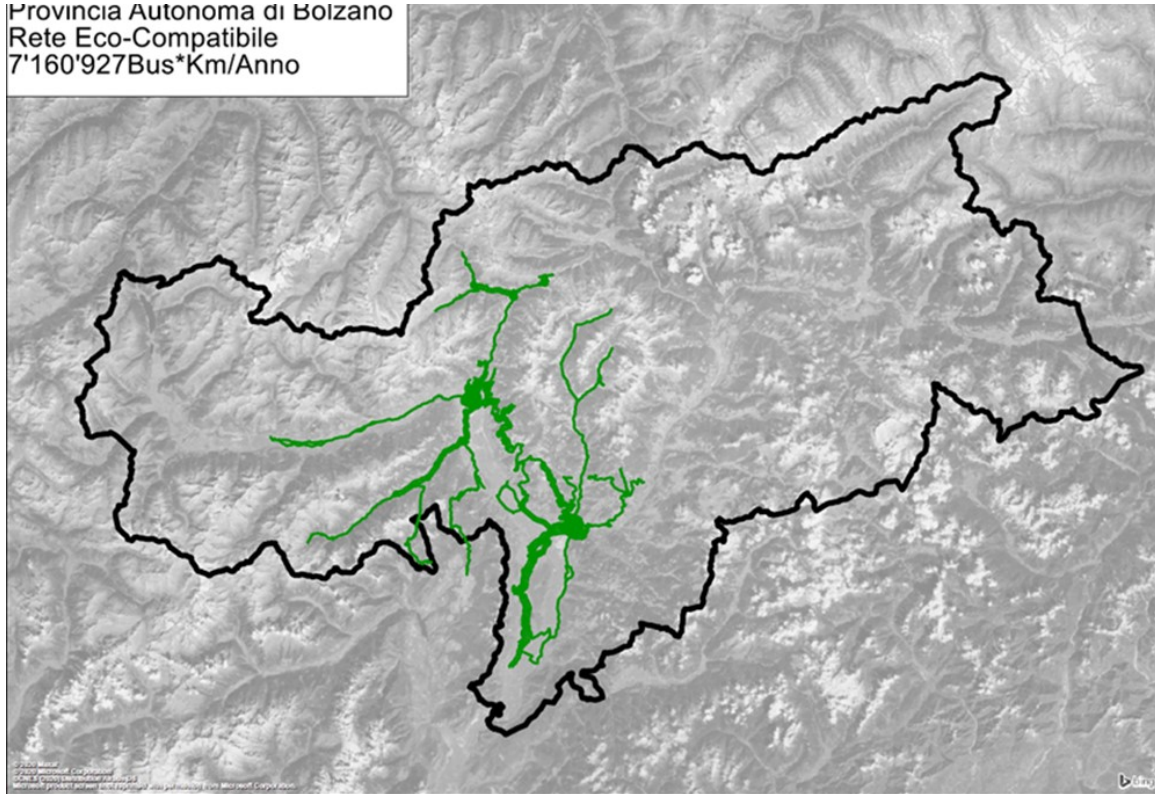
Es wird als wesentlich erachtet, in nachhaltige, moderne und digitale Mobilität zu investieren, um hochwertige Dienstleistungen für die Bürger zu gewährleisten, auch für die am stärksten benachteiligten Berggebiete, die den kleinen und mittleren Unternehmen in der Region offen stehen.

Die Landesregierung hat das oben skizzierte gemischte Verkehrsmodell als den geeignetsten Weg erachtet, um das öffentliche Interesse zu wahren, sowohl in Bezug auf die Gewährleistung der Kontrolle über die mit öffentlichen Mitteln finanzierten Investitionen als auch in Bezug auf die Möglichkeit einer systematischen Anpassung an die Entwicklung innovativer Projekte im Verkehrsnetz der Dienstleistungen im Zusammenhang mit nachhaltiger Mobilität, auch mit experimentellem Charakter, wodurch ein Verkehrsnetz geschaffen wird, das tatsächlich ökologisch nachhaltig ist.

Mit Beschluss Nr. 828 vom 27.10.2020 hat die Landesregierung die Konzession für den öffentlichen Personennahverkehr mit Bussen für den Zeitraum 12.12.2021 - 13.12.2031 genehmigt. In dieser Resolution wurde auch das umweltfreundliche Los erwähnt und wie folgt definiert:

„...ein umweltverträgliches Hauptnetz von Fahrzeugdienstleistungen anzuerkennen, definiert durch die Haupt-, Basis- und Ortslinien, die im Landesmobilitätsplan festgelegt sind, unter besonderer Bezugnahme auf diejenigen, die in den wichtigsten Städten Südtirols zusammenlaufen und/oder zirkulieren, in denen kritische Werte der Luftverschmutzung verzeichnet werden, mit dem Ziel, dass dieses Netz, wenn es vollständig in Betrieb ist, ausschließlich mit emissionsarmen Bussen betrieben wird.“

Provincia Autonoma di Bolzano
Rete Eco-Compatibile
7'160'927Bus*Km/Anno



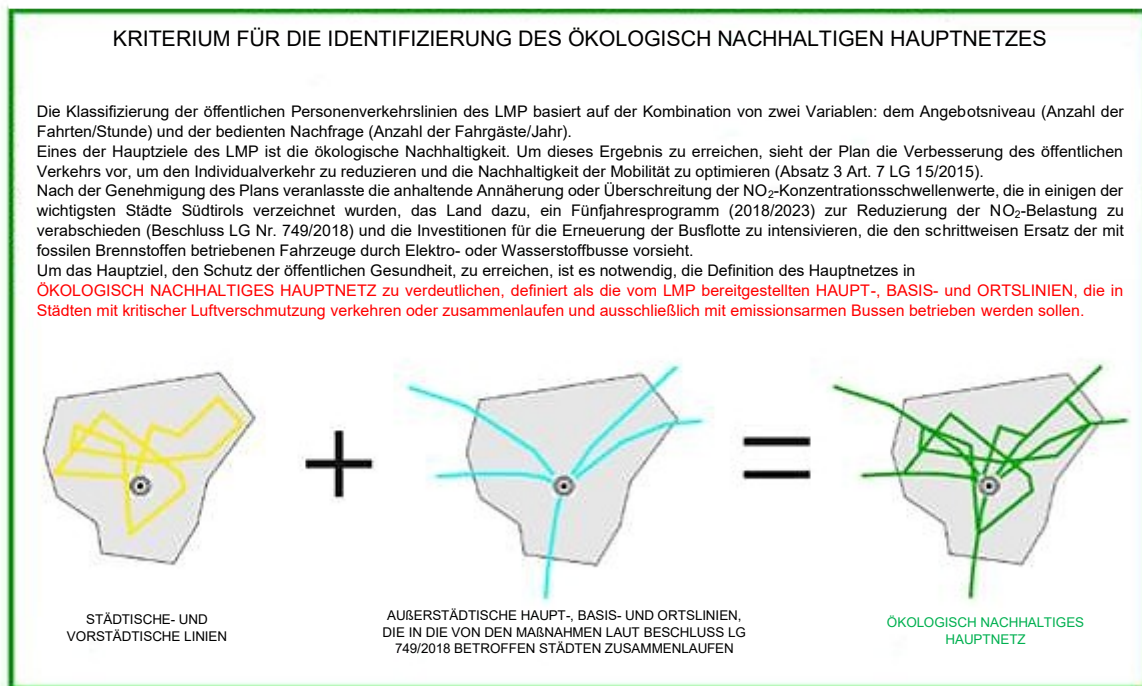
In Grün das "ökologisch-nachhaltige" Inhouse außerstädtische Los

Die Beauftragung von SASA, die diese Prinzipien bereits für den städtischen Dienst umsetzt, würde die Schaffung von Synergien nicht nur in Bezug auf das Verkehrsmanagement, sondern auch in Bezug auf Investitionen ermöglichen.

Aus programmatischer Sicht ist eines der Ziele, das die APB als vorrangig für die Verfolgung des öffentlichen Interesses erachtet, die Verringerung der wichtigsten Auswirkungen auf den Verkehrssektor, wie Emissionen, Energieverbrauch, Unfälle und Staus. Das Erreichen dieses Ziels soll auch durch Investitionen in strategische Infrastrukturen angestrebt werden, die auf eine Verschiebung des Modal Splits abzielen, indem andere Verkehrsarten gefördert werden; Wie etwa die Realisierung von Transportnetzen, Umsteigezentren und intermodalen Zentren in Bozen, Meran, Brixen, Bruneck, Innichen und Sigmundskron.

Das wichtigste ökologisch-nachhaltige Netz wird durch die im Landesmobilitätsplan identifizierten Haupt-, Basis- und lokalen Linien definiert, mit besonderem Bezug auf die Linien, die in den wichtigsten Städten Südtirols, in denen kritische Werte der Luftverschmutzung verzeichnet werden, zusammenlaufen und/oder zirkulieren, mit dem Ziel, dass dieses Netz, wenn es vollständig in Betrieb ist, ausschließlich mit emissionsarmen Bussen betrieben wird.

Kriterien für die Festsetzung des ÖKOLOGISCH NACHHALTIGEN HAUPTNETZES



Im Rahmen einer strategischen Vision und unter Berücksichtigung der Synergien mit den Linien des öffentlichen Personennahverkehrs in den Gemeinden Bozen, Meran und Leifers (bereits an die SASA AG Inhouse übertragen) - allesamt Gebiete, in denen sich die meisten Bewegungen konzentrieren und in denen die Auswirkungen des Straßenverkehrs besonders belastend sind - scheint es daher, dass die Ausweisung der zu diesen Zentren konvergierenden Linien, die eine direkte Auswirkung auf die Stadtgebiete haben, als "ökologisch nachhaltiges Netz" zu einer Verbesserung des Managements der Verkehrsströme und der Straßenbedingungen beitragen und gleichzeitig zielgerichteter auf die Bedürfnisse der Bevölkerung dieser Gebiete im öffentlichen Verkehr reagieren kann.

Bei der Verfolgung des Ziels, die wichtigsten Auswirkungen des Verkehrssektors wie Unfälle, Luftverschmutzung, Energieverbrauch aus nicht erneuerbaren Quellen und Staus im Straßenverkehr zu reduzieren, wird es als angemessen und notwendig erachtet, Investitionen in strategische Infrastrukturen zu fördern, die eine Verlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsträger begünstigen, wie z. B. die Schaffung von Verkehrsnetzen, Umsteigebahnhöfen und intermodalen Zentren sowie die Erneuerung des Fuhrparks des öffentlichen Verkehrs durch die Einführung emissionsarmer Fahrzeuge, insbesondere in den Gebieten, die auf die Städte Bozen, Leifers und Meran zulaufen.

Die unmittelbare Folge der Verpflichtungen, die sich aus der Umsetzung des Programms zur Verringerung der NO₂-Emissionen ergeben, ist die Identifizierung des ökologisch nachhaltigen Hauptliniennetzes. Dieses besteht aus den reinen städtischen und vorstädtischen Linien sowie aus den wichtigsten außerstädtischen Linien, die in den urbanen Zentren zusammenlaufen. Die städtischen Linien sind bereits durch einen Dienstleistungsvertrag an SASA Inhouse vergeben worden. Um offensichtliche Synergien zu nutzen, sollten an SASA auch die Überlandlinien des ökologisch-nachhaltigen Netzes anvertraut werden. Daraus ergeben sich folgende Vorteile:

- ein einziger Ansprechpartner für die Verwaltung des Hauptnetzes
- einfachere Datenerfassung zum Zweck der Überwachung des Dienstleistungsvertrages
- Erleichterung der Implementierung eventueller ergänzenden Dienste
- Erleichterung von technologischen Upgrade-Prozessen
- Erleichterung von operativer Forschung und einheitlicher Innovation bei der Produktion von Dienstleistungen
- Optimierung des bereits erworbenen Know-hows und der bereits eingesetzten Technologie des Inhouse Betreibers im Bereich der nachhaltigen Mobilität, auch in Bezug auf die bereits getätigten und laufenden Investitionen zur Erneuerung der emissionsfreien Flotte.

Die oben aufgeführten Elemente, die die Besonderheiten von SASA AG und der Innovationsprojekte im Bereich der umweltverträglichen Mobilität ausmachen, stellen eine konkrete Möglichkeit für die technologische Entwicklung, die im Verkehrsnetz der umweltverträglichen Überlanddienste verfolgt werden soll, dar, da sie es APB ermöglichen, Einsparungen bei den bereits begonnenen Planungstätigkeiten zu grünen Technologien zu erzielen. Damit wird vermieden diese Planungstätigkeit aufs Neue beginnen zu müssen. Mit der Entwicklung und Umsetzung von Projekten „im grünen Sektor“ stellt SASA AG in der Tat eines der innovativsten Unternehmen auf nationaler Ebene dar, was die Investitionen in wasserstoffbetriebene Fahrzeuge angeht und das einzige - soweit bekannt - das eine eigene Infrastrukturinvestition für den Bau einer Wasserstoffbetankungsanlage aktiviert hat, die von der APB mit 1,3 Millionen Euro kofinanziert wird.

Es sollte angemerkt werden, dass die gegenwärtige und zukünftige Infrastruktur, die dem Linienverkehr dient, eine Skalierbarkeit und somit eine Anwendung auch auf den außerstädtischen Verkehr ermöglicht, da die Entscheidung, in eine Tankstelle auf dem Betriebshof zu investieren, es ermöglicht, die neuen 12 Wasserstoffbusse, die von der PAB mit 7,8 Millionen Euro finanziert wurden, effektiv zu bedienen. Die Tankstelle kann aber auch eine größere Anzahl von Bussen zu bedienen, sobald, durch das "LIFE"-Projekt, der SASA-Betriebshof direkt mit dem H2-Produktionszentrum verbunden ist. Die APB hat mit SASA bereits 2018 in das Projekt "LIFE" investiert, das darauf abzielt, das Gebiet Südtirols mit der notwendigen und funktionsfähigen Infrastruktur zum Aufladen von Batterie- und Brennstoffzellenfahrzeugen und zum Start einer wirtschaftlich wettbewerbsfähigen Wasserstoffproduktion auszustatten. Neben vielem anderen ist dabei auch der Bau einer Bustankstelle in Meran vorgesehen. Die APB finanziert dieses Projekt mit knapp 6,9 Millionen Euro. Die Erfahrungen und der Einsatz dieser neuen Traktionstechnologien durch SASA stellen derzeit sowohl national als auch international einen Benchmark dar.

DER FUHRPARK «0 EMISSIONEN» Diese Schritte hat SASA bereits gesetzt



Die Green Transition hat in Südtirol bereits begonnen



PANTOGRAF

2019 wurde in Bozen eine Schnellladestation für Elektrobusse mittels Pantograf (opportunity charging) mit einer Leistung von bis zu 300 kW errichtet.

H2-TANKSTELLE

Im Mai 2021 haben die Arbeiten zum Bau einer Wasserstofftankstelle auf dem SASA-Depot begonnen. Die neue Infrastruktur entsteht im Rahmen der EU-finanzierten Projekte JIVE und MEHLIN. Die Arbeiten werden voraussichtlich bis Ende Juni 2021 abgeschlossen sein.



E-LADEINFRASTRUKTUR IN MERAN

Im Betriebshof in Meran wird eine E-Ladeinfrastruktur aufgebaut, sie wird notwendig, da innerhalb 2021 6 E-Busse in Meran zirkulieren sollen.

Elektrifizierte Linien und Linien H2



E-Busse



H2-Busse

20.500

km im Monat

13.000

km im Monat

100

Kwh verbraucht

900

Kg H2 verbraucht

Das Land Südtirol ist der Ansicht, dass die Inhouse-Vergabe des ökologisch nachhaltigen außerstädtischen Nahverkehrsnetzes daher geeignet ist, die Ziele der Effizienz und Effektivität in Bezug auf technologisches Know-how, die bestmögliche Nutzung grüner öffentlicher Investitionen und die zeitliche Planung der Umsetzung von Energiewendeprojekten im Bereich der öffentlichen Mobilität im

Einklang mit dem nationalen Plan für Aufbau und Resilienz (PNRR) in Umsetzung des vom Europäischen Rat genehmigten EU-Programms der nächsten Generation zu verfolgen.

Aus diesen Überlegungen der technisch-wirtschaftlichen Möglichkeiten ergibt sich der besondere historische Moment, in dem die Auswirkungen der Pandemie COVID - 19 strukturelle und finanzielle Interventionen erfordern, die die Realisierung von Projekten ermöglichen, die für den Aufbau und die Resilienz geeignet sind und darauf abzielen, die Umsetzung nachhaltiger Reformen durch den Einsatz öffentlicher Investitionen zu beschleunigen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Südtirol auch von Fördermaßnahmen profitieren wird, die Interventionsbereiche von europäischer Relevanz betreffen und in sechs Säulen ("sechs Säulen") gegliedert sind, nämlich Grüner Übergang; digitale Transformation; intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum, einschließlich wirtschaftlicher Zusammenhalt, Beschäftigung, Produktivität, Wettbewerbsfähigkeit, Forschung, Entwicklung und Innovation sowie ein gut funktionierender Binnenmarkt mit starken kleinen und mittleren Unternehmen (KMU); sozialer und territorialer Zusammenhalt; Gesundheit und wirtschaftliche, soziale und institutionelle Widerstandsfähigkeit, um u. a. die Krisenvorsorge und -reaktionsfähigkeit zu stärken; und Maßnahmen für die nächste Generation, Kinder und Jugendliche, wie Bildung und Qualifikationen.

Der grüne Übergang sollte durch Reformen und Investitionen in grüne Technologien und Fähigkeiten unterstützt werden und gleichzeitig einen Beitrag zu den Klimazielen der Union, zur Förderung eines nachhaltigen Wachstums, zur Schaffung von Arbeitsplätzen und zur Erhaltung der Energiesicherheit leisten.

Wie im Aktionsplan für nachhaltiges Wachstum angegeben, entfallen auf den Verkehrssektor, der fast 26% der gesamten Treibhausgasemissionen in der EU verursacht, etwa 30% der zusätzlichen jährlichen Investitionen, die für eine nachhaltige Entwicklung in der Union erforderlich sind, z. B. zur Ausweitung der Elektrifizierung oder zur Unterstützung des Übergangs zu umweltfreundlicheren Verkehrsformen durch Förderung der Verkehrsverlagerung und eines besseren Verkehrsmanagements

Umweltrelevante Entscheidungen sind langfristige strategische Entscheidungen, und die Kosten müssen über diesen längerfristigen Zeithorizont bewertet werden, genauso wie die Entwicklung von Fähigkeiten und Kompetenzen.

Nationaler Plan für Aufbau und Resilienz (PNRR)

Die Europäische Union hat auf die Pandemiekrise, die nicht nur den Transportsektor, sondern die Weltwirtschaft im Allgemeinen getroffen hat, mit dem Next Generation EU (NGEU), auch bekannt als Recovery Plan, reagiert. Dabei handelt es sich um ein Programm von beispiellosem Ehrgeiz und Umfang, das unter anderem Investitionen und Reformen zur Beschleunigung des ökologischen und digitalen Wandels umfasst.

Italien ist in absoluten Zahlen der Hauptbegünstigte der beiden wichtigsten Instrumente der NGEU: die Aufbau- und Resilienzfazilität und das Paket zur Aufbauhilfe für den Zusammenhalt und die Gebiete Europas (REACT-EU). Die Aufbau- und Resilienzfazilität garantiert 191,5 Mrd. €, die im Zeitraum 2021-2026 eingesetzt werden sollen, wovon 68,9 Mrd. € Zuschüsse sind. Von dieser Summe entfällt auf Italien ein Anteil von 122,6 Milliarden Euro.

Die Aufbau- und Resilienzfazilität verlangt von den Mitgliedsländern die Erstellung eines Nationalen Plans für Wiederaufbau und Resilienz (PNRR). Dieser Plan wurde am 14. April 2021 vom italienischen Ministerpräsidenten Mario Draghi vorgestellt und ist in 6 Investitionsschwerpunkte und 16 Maßnahmen unterteilt:

- Investitionsschwerpunkt 1: Digitalisierung;
- Investitionsschwerpunkt 2: Grüne Revolution und ökologischer Wandel;
- Investitionsschwerpunkt 3: Infrastruktur;
- Investitionsschwerpunkt 4: Bildung;
- Investitionsschwerpunkt 5: Soziale Inklusion;
- Investitionsschwerpunkt 6: Gesundheit.

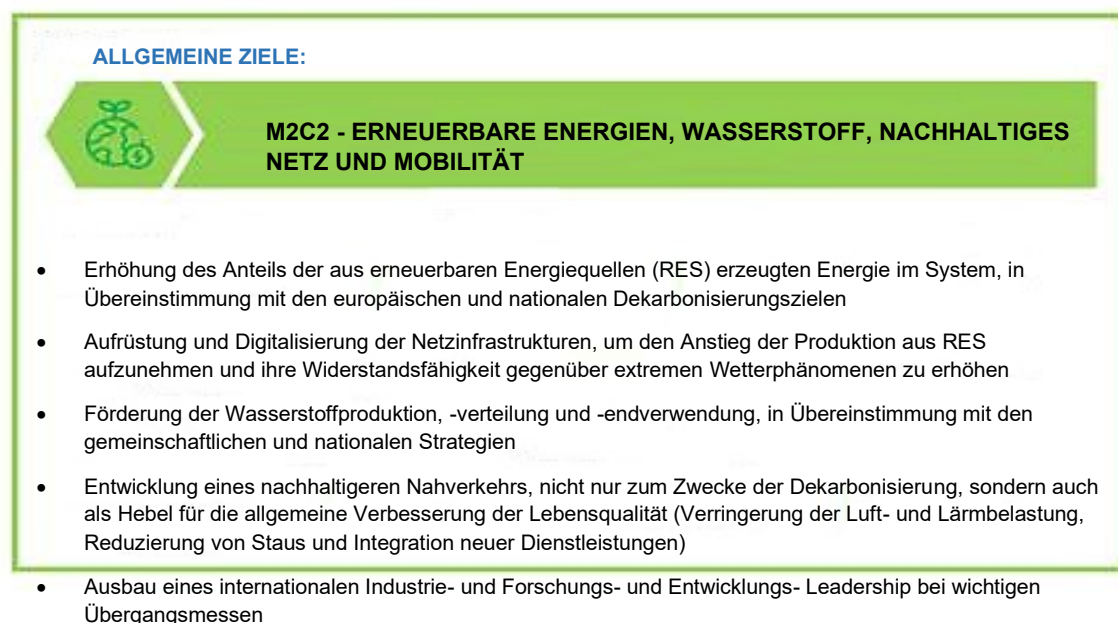
Von besonderem Interesse für diesen Plan ist die Maßnahme 2, die in weitere 4 Komponenten unterteilt ist, wie in der folgenden Tabelle dargestellt.



FRONTE: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

8

Maßnahme 2 sieht die Zuweisung von 59,33 Mrd. vor, davon 23,78 für die Komponente Nr. 2 "Erneuerbare Energien, Wasserstoff, Netzwerke und nachhaltige Mobilität", die die in der folgenden Tabelle aufgeführten strategischen Investitionslinien vorsieht.



FRONTE: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

9

Komponente Nummer 2 dieser Maßnahme sieht daher die Bereitstellung von 8,58 Mrd. Euro für die "Entwicklung eines nachhaltigeren Nahverkehrs" vor, wobei 3,64 Mrd. für die Erneuerung von emissionsfreien Busflotten (sowohl Elektro- als auch Wasserstoffbusse) und 0,75 Mrd. für die Ladeinfrastruktur bestimmt sind.

IL SERVIZIO EROGATO
Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza



QUADRO DELLE MISURE E RISORSE (MILIARDI DI EURO):

M2C2 - ENERGIA RINNOVABILE, IDROGENO, RETE E MOBILITA' SOSTENIBILE	
Ambiti di intervento/misure	Totale
1. Incrementare la quota di energia prodotta da fonti di energia rinnovabile	5,90
Investimento 1.1: Sviluppo agro-voltaico	1,10
Investimento 1.2: Promozione rinnovabili per le comunità energetiche e l'auto-consumo	2,20
Investimento 1.3: Promozione impianti innovativi (incluso off-shore)	0,68
Investimento 1.4: Sviluppo biometano	1,92
Riforma 1.1: Semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti rinnovabili onshore e offshore, nuovo quadro giuridico per sostenere la produzione da fonti rinnovabili e proroga dei tempi e dell'ammissibilità degli attuali regimi di sostegno	-
Riforma 1.2: Nuova normativa per la promozione della produzione e del consumo di gas rinnovabile	-
2. Potenziare e digitalizzare le infrastrutture di rete	4,11
Investimento 2.1: Rafforzamento smart grid	3,61
Investimento 2.2: Interventi su resilienza climatica delle reti	0,50
3. Promuovere la produzione, la distribuzione e gli usi finali dell'idrogeno	3,19
Investimento 3.1: Produzione in aree industriali dismesse	0,50
Investimento 3.2: Utilizzo dell'idrogeno in settori hard-to-abate	2,00
Investimento 3.3: Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale	0,23
Investimento 3.4: Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario	0,30
Investimento 3.5: Ricerca e sviluppo sull'idrogeno	0,16
Riforma 3.1: Semplificazione amministrativa e riduzione degli ostacoli normativi alla diffusione dell'idrogeno	-
Riforma 3.2: Misure volte a promuovere la competitività dell'idrogeno	-
4. Sviluppare un trasporto locale più sostenibile	8,58
Investimento 4.1: Rafforzamento mobilità ciclistica	0,80
Investimento 4.2: Sviluppo trasporto rapido di massa	3,80
Investimento 4.3: Sviluppo infrastrutture di ricarica elettrica	0,75
Investimento 4.4: Rinnovo flotte bus e treni verdi	3,64
Riforma 4.1: Procedure più rapide per la valutazione dei progetti nel settore dei sistemi di trasporto pubblico locale con impianti fissi e nel settore del trasporto rapido di massa	-
5. Sviluppare una leadership internazionale industriale e di ricerca e sviluppo nelle principali filiere della transizione	2,00
Investimento 5.1: Rinnovabili e batterie	1,00
Investimento 5.2: Idrogeno	0,45
Investimento 5.3: Bus elettrici	0,30
Investimento 5.4: Supporto a start-up e venture capital attivi nella transizione ecologica	0,25

FONTE: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

10

In der obigen Tabelle werden die Eingriffsbereiche/Maßnahmen zum Punkt M2C2 angeführt

- Erhöhung des Anteils der aus erneuerbaren Energiequellen erzeugten Energie
 - Investition 1.1: Agrovoltaiik Entwicklung
 - Investition 1.2: Förderung erneuerbarer Energien für Energiegemeinschaften und Eigenverbrauch
 - Investition 1.3: Förderung von innovativen Anlagen (einschließlich Off-shore)
 - Investition 1.4: Biomethan-Entwicklung
 - Reform 1.1: Vereinfachung der Genehmigungsverfahren für erneuerbare Onshore- und Offshore-Anlagen, neuer Rechtsrahmen zur Förderung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien und Ausweitung des Zeitrahmens und der Zulässigkeit der aktuellen Förderprogramme
 - Reform 1.2: Neue Gesetzgebung zur Förderung der Produktion und des Verbrauchs von erneuerbarem Gas
- Aufrüstung und Digitalisierung von Netzinfrastrukturen
 - Investition 2.1: Verstärkung des smart grid
 - Investition 2.2: Interventionen zur Klimaresilienz von Netzwerken
- Förderung der Produktion, der Verteilung und der Endverwendung von Wasserstoff
 - Investition 3.1: Produktion in stillgelegten Industriegebieten
 - Investition 3.2: Einsatz von Wasserstoff in schwer abbaubaren Bereichen
 - Investition 3.3: Erprobung von Wasserstoff für den Straßenverkehr
 - Investition 3.4: Erprobung von Wasserstoff für den Schienenverkehr
 - Investition 3.5: Wasserstoffforschung und -entwicklung
 - Reform 3.1: Verwaltungsvereinfachung und Abbau von regulatorischen Hindernissen für den Einsatz von Wasserstoff
 - Reform 3.2: Maßnahmen zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit von Wasserstoff
- Entwicklung eines nachhaltigeren Nahverkehrs
 - Investition 4.1: Stärkung des Radfahrens
 - Investition 4.2: Entwicklung eines schnellen Massentransports
 - Investition 4.3: Entwicklung der elektrischen Ladeinfrastruktur
 - Investition 4.4: Erneuerung der Busflotte und der grünen Züge
 - Reform 4.1: schnellere Verfahren zur Projektbewertung im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs mit festen Anlagen und im Bereich des schnellen Massentransports
- Ausbau einer internationalen industriellen Leadership für Forschung und Entwicklung in den wichtigsten Übergangssektoren
 - Investition 5.1: Erneuerbare Energien und Batterien
 - Investition 5.2: Wasserstoff
 - Investition 5.3: Elektrobusse
 - Investition 5.4: Unterstützung für Start-ups und venture capital, die im ökologischen Wandel aktiv sind

Es ist daher klar, dass die Beibehaltung der Durchführung der Verkehrsdienste im städtischen und vorstädtischen Los und die Anvertrauung der umweltverträglichen außerstädtischen Dienste an das öffentliche Unternehmen SASA die richtige Wahl für die Umsetzung des Landesplans für intelligente, faire und ökologische Mobilität ist. Dies liegt daran, dass SASA in der Lage ist, die Kontinuität des Geschäfts, die wirtschaftliche und finanzielle Stabilität sowie eine langfristige Perspektive zu gewährleisten, die für den industriellen Betrieb oder Investitionen in Anlagen, die für den Betrieb des Dienstes benötigt werden, unerlässlich sind. Dieser letzte Punkt gewinnt besondere Bedeutung, wenn es um die Verwaltung der mit dem PNRR / NGEU verbundenen Finanzierungsfonds geht, da die über das Unternehmen ausgeübte Kontrolle eine solide Finanzverwaltung, maximale Transparenz und eine geringere Streuung der Mittel sowie die Übereinstimmung mit den allgemeinen Zielen der Investitionen bzw. eine effizientere Nutzung der bereits zugewiesenen und der zuzuweisenden Finanzmittel ermöglicht.

Es wird dabei daran erinnert, dass die saubere städtische Verkehrsinfrastruktur 100% des Koeffizienten für die Berechnung der Unterstützung der Klimaschutzziele und 40% für die Berechnung der Unterstützung der Umweltziele ausmacht. Das Gleiche gilt für saubere Nahverkehrsfahrzeuge, für die erhebliche Mittel vorgesehen sind.

In Anbetracht der oben genannten Anforderungen ist die Inhouse-Vergabe der Überlandlinien im Zusammenhang mit dem ökologisch nachhaltigen Los ein flexibleres Regulierungsinstrument, das besser geeignet ist, sich während der Verwaltung an die Veränderungen anzupassen, die mit der Fertigstellung der oben genannten Projekte eintreten werden.

Letztlich erlaubt die gewählte Form der Vergabe und die besondere Beziehung, die zwischen dem Besteller und dem Dienstleister entstehen würde, der Verwaltung, über ein gemeinsames und flexibles Instrument zu agieren und aufgrund der analogen Kontrolle das Regelwerk im Hinblick auf die Fertigstellung der begonnenen Projekte anzupassen, ohne die zeitlichen Zwänge, die eine wettbewerbliche Beauftragung notwendigerweise mit sich bringen würde, aber vor allem ohne die Starrheit und die Zwänge, die eine solche Beauftragung mit sich bringen würde. Im letzteren Fall wird nämlich für das Unternehmen, das den Auftrag erhält, die Sicherung des wirtschaftlichen Gleichgewichts - d. h. das Erreichen einer angemessenen Gewinnspanne - zu einer notwendigen, aber nicht ausreichenden Bedingung, da es seinen Aktionären eine angemessene finanzielle Leistung garantieren muss, die den Gewinn des Unternehmens maximiert. Es ist klar, dass die Logik der Gewinnmaximierung schlecht geeignet ist, für überlastete und komplexe Situationen wie jene von Bozen und Meran, denen im ersten Fall mit einem PUMS und im zweiten Fall mit einem PGTU oder sogar mit der Einführung des Metrobusses im Überetsch behoben begegnet werden soll, d.h. mit Maßnahmen, die in der heiklen Umsetzungsphase die volle und bedingungslose Mitarbeit des lokalen ÖPNV-Betreibers erfordern.

Im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit ist es vorteilhaft festzuhalten wie SASA den Verkehrsdienst mit hoher Kundenzufriedenheit und unter Einhaltung der Qualitäts- und Effizienzziele erbringt.

Außerdem hat SASA, nach der Einführung eines integrierten Managementsystems „Qualität, Umwelt und Sicherheit“ gemäß den internationalen Normen UNI EN ISO 9001:2008, UNI EN ISO 14 001:2004 und BS OHSAS18 001:2007, die auf die Erbringung öffentlicher Verkehrsdienste angewandt werden, im Sinne einer kontinuierlichen Verbesserung beschlossen, auch die europäische Norm UNI EN 13 816 einzuführen. Damit wird nicht nur das Unternehmen selbst zertifiziert, sondern auch die für die Nutzer vorgesehenen Verkehrsdienste.

Aufgrund der Vielzahl der vorher angeführten Gründe wird festgestellt, dass die Inanspruchnahme des „in house providing“ unter den in Art. 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorgesehenen Bedingungen, das geeignetste Instrument ist, um die oben genannten Anforderungen zu erfüllen.

DAUER DES DIENSTVERTRAGES

Der Inhouse-Dienstvertrag hat eine Dauer von 10 Jahren, und entspricht demnach dem Art. 4 der Europäischen Verordnung.

4 Gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen können als „*entgeltlich erbrachte Dienstleistungen, die Aufgaben von allgemeinem Interesse erfüllen und daher von den Mitgliedstaaten an spezifische öffentliche Dienstpflichten gebunden werden*“ definiert werden (siehe Europäische Kommission).

Laut der Europäischen Verordnung kann die zuständige Behörde bei Vorliegen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen Exklusiv-Rechte und/oder einen finanziellen Ausgleich gewähren.

Was die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betrifft, ist festzuhalten, dass ihre Funktion darin besteht, dass öffentliche Verkehrsdienste ununterbrochen (Kontinuität) zu Gunsten aller Nutzer und im gesamten betroffenen Gebiet (Universalität) erbracht werden, und zwar zu erschwinglichen Preisen, unabhängig von der wirtschaftlichen Rentabilität der Nutzer (Parität und Universalität).

Die Ziele des Landes Südtirol in diesem Bereich sind folgende:

- Verwirklichung eines integrierten öffentlichen Nahverkehrssystems, welches angemessene Dienste zum Schutz der Pendler gewährleisten kann;
- Optimierung der Fahrpläne und der Taktfrequenz;
- Qualität und Effizienz der Dienstleistungen durch deren Rationalisierung, Minimierung von Überschneidungen zwischen Busdiensten sowie zwischen diesen und den Eisenbahndiensten, wobei das Schienennetz als Hauptachse und Träger des Verkehrssystems des Landes bevorzugt wird;
- Befriedigung der aktuellen und potenziellen Nachfrage in den verschiedenen territorialen Bereichen
- Gewährleistung eines Mindestverkehrsdienstes in Landesgebieten mit «*schwacher Nachfrage*»
- Eine äußerst benutzerfreundliche Tarifpolitik
- ökologische Nachhaltigkeit der öffentlichen Verkehrsdienste, auch um die Luftverschmutzung im Einklang mit den politischen Vorgaben des Landes zu verringern;
- ein einheitliches, öffentlich und privat verwaltetes Verkehrsmodell, das auch im Hinblick auf die digital angebotenen Dienste integriert ist.

Die Vorgaben zum Leistungsniveau und zu den Tarifbestimmungen bringen Ausgaben mit sich, welche zu Lasten des Betreibers gehen und welche so ausgeglichen werden müssen, dass der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit gewährt ist und nicht im Widerspruch zu den EU-Vorgaben über staatliche Beihilfen steht, während sie Risiken für die Konzessionäre, Betreiber des Dienstes vorsehen.

Die Dienstverpflichtungen und die damit verbundenen Kosten werden durch einen Dienstleistungsvertrag mit einem gross cost System mit Anreiz geregelt, bei dem der Betreiber das Risiko auf der Angebotsseite trägt, das sich aus der Entwicklung der Produktionskosten sowie aus der dem Auftraggeber zuerkannten Befugnis zur Änderung der zugewiesenen Dienstleistungen und der Betriebspläne ergibt.

Aufgrund der genannten Dienstverpflichtungen wird für das Netz der im Rahmen der Inhouse-Vergabe vergebenen Dienste das ausschließliche Recht im Sinne von Art. 4, Absatz 1 der Verordnung erteilt.

Die Bestimmung des finanziellen Ausgleichs (Entgelt) erfolgt auf der Grundlage objektiver und transparenter Parameter, um dem Betreiber die finanzielle Tragbarkeit in Hinblick auf die vom Auftraggeber auferlegten Dienstverpflichtungen zu gewährleisten.

Die anerkannte Vergütung berücksichtigt insbesondere die Kosten, die bei der Erfüllung der oben genannten öffentlichen Dienstverpflichtungen anfallen, abzüglich der Einnahmen und etwaiger entstehender positiver Effekte und unter Berücksichtigung eines angemessenen Gewinns.

Der Berechnungsparameter für die Ausgleichszahlung besteht in der Festlegung eines Kilometerentgelts im Verhältnis zu den zugewiesenen Fahrten unter Berücksichtigung der übernommenen Sozialabgaben und der Betriebsgeschwindigkeit (*velocità commerciale*).

Das Entgelt wurde auf der Grundlage eines Vergleichs mit den Standardkostenparametern ermittelt, die mit dem Ministerialdekret Nr. 157/2018 festgelegt, wie in den geltenden Rechtsvorschriften

vorgeschrieben. Darüber hinaus wurden einige der wichtigsten *Wirtschaftsbetreiber* des betroffenen Sektors ermittelt und verglichen, und eine vergleichende Analyse mit den wichtigsten nationalen Benchmarks durchgeführt. Für nähere Einzelheiten wird auf dem simulierten WFP verwiesen.

Um sicherzustellen, dass eine Übereinstimmung der Ausgleichszahlungen mit der Erfüllung der Dienstverpflichtungen erfolgt, wird das Land den Betriebsablauf und die Einhaltung der genannten Parameter überprüfen.

Das Überprüfungsverfahren muss den für die Vergabe aufgestellten Finanzplan, einschließlich etwaiger Änderungen während des Ablaufs, sowie die Parameter der Regulierungsbehörde für den Verkehr (ART) und den Anhang der Europäischen Verordnung Nr. 1370/2007 berücksichtigen.

Zum Zweck dieser Überprüfung ist der Betreiber weiter verpflichtet, getrennte Buchführungsvorgänge für alle nicht vertraglich geregelten Tätigkeiten einzuführen (und unbeschadet des Erfordernisses der überwiegenden Tätigkeit).

Es wird weiter festgehalten, dass die Kosten für den Verkehrsdienst, wie oben bestimmt und festgelegt, vollständig den Standardkostenparametern des Ministerialdekretes 157/2018 entsprechen.

Durch die Anwendung der genannten Parameter, welche den Benchmarks für vergleichbare Verkehrsdienste in Bezug auf Größeneigenschaften, Parameter der Nachfrage und der Betriebsgeschwindigkeit entsprechen, geht hervor, dass die Kosten des an SASA vergebenen Dienstes 2,91 Euro betragen, gegenüber der Standardkosten von 3,23 Euro.

Dieses Ergebnis, das zudem auch in der simulierten WFP erläutert wird, ist von großer Bedeutung, da die besten Ergebnisse aufgezeigt werden, die mit der Inhouse-Vergabe an SASA AG erzielt werden, sowohl hinsichtlich der Effizienz der Verwaltung als auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit.

TEIL II

VERGABEBERICHT

1 Die Dienstleistungsaufträge

Das direkt vom Land betriebene ökologisch nachhaltige Verkehrsnetz besteht aus der Gesamtheit der Haupt-, Basis- und Ortslinien, die in den Gemeinden Bozen, Leifers und Meran zusammenlaufen. Dies ermöglicht dem Land, den Fuhrpark zu erneuern und schrittweise von Dieselfahrzeugen auf umweltfreundliche Fahrzeuge umzustellen, wobei die Organisation und die Investitionen, die bereits in der Verwaltung der öffentlichen städtischen Verkehrsdienste entwickelt wurden, auf synergetische und effizientere Weise genutzt werden. Diese neuen Technologien müssen durch geeignete Studien und Tests eingeführt werden und erfordern einen hohen finanziellen Aufwand.

Das Los 11 "ökologisch nachhaltiges Verkehrsnetz" – wurde mit den folgenden Linien für insgesamt 7.159.104 Km/jährlich festgelegt:

Das Los 11 ist wie folgt aufgeteilt:

Linie	Beschreibung Linie	KM
108	BZ - MEZZOCORONA	20.166
120	BUS SALURN - NEUMARKT - AUER - BOZEN	436.918
131	ÜBERETSCH EXPRESS	565.744
132-136	KALTERN – EPPAN - BOZEN	424.604
133	ÜBERETSCH – BOZEN	92.694
150	ASTEN – SARNTHEIN - BOZEN	845.904
152	DURNHOLZ - SARNTHEIN	236.505
156	JENESIEN - BOZEN	169.271

157	JENESIEN - AFING	85.882
158	JENESIEN - MÖLTEN	106.873
165	RITTEN - BOZEN	378.166
166	BERGBAHN RITTNER HORN - KLOBENSTEIN	37.601
167	WANGEN – OBERINN - KLOBENSTEIN	98.162
204	HAFLING - VÖRAN - MÖLTEN - TERLAN	514.148
231	VERDINS - SCHENNA - MERAN	243.515
232	SCHENNA - TRAUTTMANSDORFF / BERGBAHNEN MERAN 2000	32.441
233	ST. GEORGEN – SCHENNA – SEILBAHN TASER	24.624
236	THURNSTEIN - MERAN	43.975
237	CITYBUS ALGUND	107.437
239	JAUFENPASS - WALTEN – ST. LEONHARD	80.764
240	PASSEIER - MERAN	1.032.457
241	RABENSTEIN/STULS – MOOS – ST. LEONHARD	95.597
242	TIMMELSJOCH - PASSEIER	4.668
243	ST. GERTRAUD - WEISSBRUNNSEE	20.698
244	LAUREIN - PROVEIS – PUMBACH – KUPPELWIES	103.050
245	ULTEN - LANA - MERAN	537.901
246	FONDO – GAMPENPASS - LANA - MERAN	410.607
251	BUS MERAN - NATURNS - SCHLANDERS	271.558
235	VELLAU - ALGUND - MERAN	85.886
N 240	NL PASSEIER	8.689
N131	NL ÜBERETSCH	9.235
N245	NL ULTEN	9.496
N251	NL NATURNS - MERAN	11.095
N301	NL BRIXEN - BOZEN	12.773

7.159.104

Dabei handelt es sich um Verkehrsdienste, die dem Mobilitätsbedarf entsprechen und Ortschaften außerhalb der großen Ballungszentren miteinander verbinden; Es wird bestätigt, dass die Beförderungsnachfrage zu Anziehungspunkten in den großen städtischen Gebieten des Landes gerichtet ist.

Die Vergabe basiert auf dem Prinzip der Flexibilität, wonach der Dienst gemäß dem jährlichen Betriebsprogramm durchgeführt wird, das von Jahr zu Jahr gemäß dem Fahrplanverfahren laut Beschluss der Landesregierung Nr. 89 vom 30.01.2018 geändert wird (der unter anderem eine Frist vorsieht, innerhalb derer die Nutzer der Verwaltung ihre Kommentare vorlegen können).

Darüber hinaus können die Parteien während jedes Fahrplanes die Dienstfahrpläne ändern, um eine rechtzeitige Anpassung des Dienstangebots an die veränderte Nachfrage, an die Erfordernisse der Verkehrsverbesserung, an Änderungen der Straßenführung, an geplante Bauarbeiten oder an andere Veränderungen der Rahmenbedingungen zu ermöglichen.

In Bezug auf die anderen öffentlichen Verkehrsmittel (z.B. Rufdienste) beabsichtigt die Verwaltung, die Ergebnisse der Überwachungsdaten abzuwarten (ohne zu vergessen, dass die Verwaltung aufgrund des Beschlusses 89/2018 einen offenen Dialog mit den Nutzern führt) und folglich alle geeigneten Bewertungen vorzunehmen, um die Anpassung des Dienstes an die Bedürfnisse der Nutzer zu ermöglichen.

2 Die Ergebnisse des Konsultationsverfahrens

2.1 ART Bestimmungen

Die Maßnahme 3 des Beschlusses ART Nr. 154/2019 sieht vor, dass „der Auftraggeber die Liste der instrumentellen Güter zur Erbringung der Dienstleistung, für die der neue Auftrag erteilt wurde, festlegt und infolge zusammen mit der Dokumentation, die das Verfahren regelt, veröffentlicht“.

In der darauffolgenden Maßnahme 4 heißt es: „die Festlegung der wesentlichen und unentbehrlichen Güter durch den Auftraggeber und der nachfolgenden Modalitäten ihrer Bereitstellung, berücksichtigt die Ergebnisse der entsprechenden Konsultation der Interessenträger“.

In Hinblick darauf beinhaltet die Konsultation folgendes:

- die Identifizierung der wesentlichen/unentbehrlichen Güter, die vom Auftraggeber (EA) oder von anderen Eigentümern, auch mit ähnlichen Merkmalen, zur Verfügung gestellt werden, soweit dies für die Erbringung der ausgeschriebenen Dienstleistungen unbedingt erforderlich ist;
- die Ermittlung der technisch-funktionellen Merkmale der genannten Güter, der wirtschaftlichen und vertraglichen Bedingungen der Übernahme des Auftragnehmers, oder aller anderen Aspekte, die mit der Regelung der instrumentellen Güter zusammenhängen;
- die Festlegung der Qualitätskriterien für die Dienstleistungen, einschließlich der entsprechenden Zertifizierungen;
- die Ermittlung des für die Erbringung der Dienstleistung bestimmten Personals.

2.2 Das Konsultationsverfahren zur Klärung und Erhebung von Daten über die instrumentellen Güter

Das vom Land Südtirol festgelegte Konsultationsverfahren gliedert sich in folgende Phasen:

1. Veröffentlichung der nützlichen Unterlagen am 05.05.2021 auf der offiziellen Website des Landes Südtirol „Transparente Verwaltung“, die die zu konsultierenden Themen beschreiben und auch an die Verkehrsunternehmen vor Ort, verschiedene Bushersteller, dem Gemeindeverband und den Verbraucherverbänden übermittelt worden ist.
2. Erfassung von Beiträgen und Bemerkungen durch die Interessenträger mittels zertifizierter E-Mail an die Adresse mobiltaet.mobilta@pec.provinz.bz.it, spätestens bis 12 Uhr des 18.05.2021. Das Land behält sich vor, eventuell Informationen zu den vorgeschlagenen Bemerkungen einzuholen.
3. Im Anschluss an die öffentliche Bekanntmachung der Markterhebung gingen Stellungnahmen von nur zwei Beteiligten ein. In der nachstehenden Tabelle sind die Teilnehmer angeführt, die fristgerecht Stellungnahmen abgegeben haben, sowie eine Zusammenfassung der vorgebrachten Argumente.

Einbringer	Hauptthemen
Unternehmen 1	Interessensbekundung für die Erbringung der in Los 11 aufgeführten Dienstleistungen: - Gewährleistung von höheren Qualitätsstandards als jene im Anhang 2 vorgesehenen; - Verpflichtung, alle Dienstleistungen mit neuen oder umgerüsteten elektrischen Verkehrsmitteln zu erbringen;

	- Busflotte mit einem Alter unter 12 Jahren, die nach den Vorschriften des Landes ausgerüstet sind; - Möglichkeit, die Dienstleistungen mit eigenen Personalressourcen zu erbringen.
	Erklärung, dass alle im Besitz befindlichen beweglichen und unbeweglichen Güter für die Erbringung der Dienstleistungen, nicht wesentlich oder unentbehrlich im Sinne der Maßnahme 4 des Beschlusses ART 154/2019 sind.
Unternehmen 2	Benachrichtigung, dass sie Nutzer einer Immobilie in der Luis Zuegg Straße 4/8 in Bozen ist: - Garage im zweiten Stock mit einer Rampe, die für jede Art von Bussen geeignet ist; - ausschließlicher Zugang; - Geeigneter geschlossener Platz für ungefähr 10 Busse zu 12m.
	Festhaltung, dass diese Immobilie weder ein wesentliches noch ein unentbehrliches Gut ist.

Aus dem Konsultationsverfahren, das speziell für die Vergabe des ökologisch nachhaltigen Loses eingeleitet wurde, ergaben sich im Vergleich zu den Informationen, die APB aufgrund früherer Konsultationen und Aufklärungen bereits vorlagen, keine signifikanten oder neuen Erkenntnisse.

Die Daten zu den beweglichen und unbeweglichen Gütern wurden daher auf Anfrage des Landes Südtirol im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens für die Vergabe der zehn außerstädtischen Lose von den austretenden Konzessionären vorgelegt und beziehen sich auf sämtliche Mittel, die für die früheren Verwaltung der Dienstleistungen verwendet wurden.

In Bezug auf die Datenerfassung ist zu berücksichtigen, dass das Los 11 Teil einer umfassenden Neuordnung des außerstädtischen ÖPNV mit Bussen ist. Die von den austretenden Betreibern verlangten Informationen beziehen sich daher auf die Gesamtheit dieser Dienste und können weder direkt den 10 ausgeschriebenen Losen noch dem ökologisch nachhaltigen Los zugeordnet werden.

Auf der Grundlage dieser Erwägungen und Informationen hat der Auftraggeber den Rahmen der instrumentellen Güter, wie in den nachfolgenden Kapiteln definiert, festgelegt.

3 Regelung der notwendigen instrumentellen Güter

3.1 Der Fuhrpark, der von den derzeitigen Betreibern genutzt wird (Stand 31.12.2020)

Was die Zuordnung des als unverzichtbar ermittelten und „verfügbaren“ Rollmaterials zum ökologisch nachhaltigen Los betrifft, so wird darauf hingewiesen, dass **eine punktuelle Zuordnung derzeit nicht möglich ist**. In Anbetracht der Aufteilung der außerstädtischen Dienste auf 10 +1 Lose anstelle der derzeitigen Konzessionen, aber auch der Änderungen auf derzeit aktiven Strecken ist eine unmittelbare Zuweisung auf der Grundlage der bestehenden Konzessionen nicht möglich.

Die Daten zum Fuhrpark sind bis zum 31.12.2019 aktualisiert und enthalten folgende Angaben:

Kennzeichen – Fahrgestellnummer – Typ Autobus - Länge [m] – Art des Zugangs - Baujahr – Datum erste Zulassung - Besitzurkunde - Ankaufspreis – Finanzierung Land Südtirol % - Eigenfinanzierung % - Abschreibungsdauer - Qualitätssteigernde Eingriffe (Beschreibung und Jahr) – Wert der qualitätssteigernden Eingriffe – Restbetrag der Abschreibungsquote – Restwert des öffentlichen Investitionsfonds – Enddatum des Investitionsfond – Klasse Ministerialdekret - Umweltklasse – Treibstoff- Motorleistung (kw) - Partikelfilter – Klimaanlage – Zugang für Behinderte – Halterung für Ski-/Radträger - Layout – Farbe – Technische Ausstattung – Türen – Gesamtanzahl Plätze - Stehplätze- Sitzplätze - Plätze für Rollstuhlfahrer/Kinderwagen – Fahrer.

Im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens hat das Land Südtirol zudem Maßnahmen getroffen, um geeignete Flächen von öffentlichen und privaten Einrichtungen zu ermitteln, die auf dem für öffentliche Verkehrsdienste bestimmten Gebiet zur Verfügung stehen.

Der den derzeitigen Konzessionären zuschreibbare Fuhrpark, mit einem Alter von unter 12 Jahren, umfasst insgesamt 295 Autobusse und lässt sich in den entsprechenden Finanzierungsdekreten (bis 2020) wie folgt zusammenfassen:

Beschluss/Dekret	Nr. Autobus	Zulassung	Erreichung 12 Jahre
334/2010	10	16-2011; 1-2012	16-2023; 1-2024
575/2011	102	98-2013; 5-2014; 1-2015	98-2025; 5-2026; 1-2027
	4	2017	2029
602/2018	80	2018	2030
707/2019			
310/2020			
929/2020			
21204/2020	6	2019	2031
334/2010	2	2011	2023
575/2011	37	36-2013; 1-2015	36-2025; 1-2027
149/2013	3	2013	2025
289/2016	35	2016	2028
708/2019			
311/2020			
959/2020			
431/2021			
21204/2020	9	3-2013; 2-2017; 2-2018; 2-2019	3-2025; 2-2029; 2-2030; 2-2031
GESAMT	295		

3.2 Für die Dienstleistung notwendiges Rollmaterial

Bei der Bewertung der Unverzichtbarkeit des Rollmaterials muss die Anzahl der Busse, die für die Erbringung des Dienstes als notwendig erachtet werden, die für die Inbetriebnahme des Dienstes benötigte Zeit und die Replizierbarkeit der zu tragbaren Kosten berücksichtigt werden. Wie bereits oben erwähnt, liefert die einfache Momentaufnahme des aktuellen Fuhrparks in diesem Sinne keinen zuverlässigen Anhaltspunkt. Aufgrund der völlig anderen Unterteilung der Lose könnten die derzeitigen Betreiber den Fuhrpark entweder mit einer anderen Optimierungslogik verwalten, die auf die neue Situation nicht anwendbar ist, oder über eine Busflotte verfügen, die im Vergleich zum tatsächlichen Bedarf aus verschiedenen Gründen, die nicht mit der Verwaltung des Dienstes, sondern mit anderen Faktoren zusammenhängen (Ineffizienz bei der Verwaltung des Fuhrparks, hohes Durchschnittsalter,

Wartung von Bussen, die aus anderen Gründen als der produktiven Organisation des Dienstes selbst in Betrieb sind, usw.) über- oder unterdimensioniert ist.

Auch die aus Benchmark-Daten abgeleiteten durchschnittlichen Fahrten pro Bus liefern keine verlässliche Aussage. Tatsächlich können die durchschnittlich zurückgelegten Entfernungen pro Bus (und folglich die Anzahl der für einen bestimmten Dienst erforderlichen Busse) nicht nur durch die oben genannten Ineffizienz Faktoren beeinflusst werden, sondern variieren auch erheblich in Abhängigkeit von der tatsächlichen Struktur des Betriebsplans.

Es ist daher notwendig, die Anzahl der benötigten Busse ausgehend von dem durchzuführenden spezifischen Betriebsprogramm zu schätzen. Ein objektives und zuverlässiges Kriterium für die Abschätzung der Anzahl von Bussen, die für den Betrieb der auf dem ökologisch nachhaltigen Los basierenden Dienste erforderlich sind, wird durch die folgende Methodik dargestellt

- a) Berechnung des MIV (maximalen Fahrzeugbedarf) durch die Analyse der gleichzeitigen Fahrten in der maximalen Nutzungsintensitätszeiten, die der minimalen Anzahl von Bussen entspricht, die technisch notwendig sind, um den Dienst auszuführen;
- b) Korrektur dieser Zahl, auf parametrische Weise, um die Starrheit in der Verteilung der Fahrzeuge über den gesamten Parkplatz zu berücksichtigen, auch aufgrund der Eigenschaften des Dienstes und des Gebiets
- c) Hinzufügung eines Anteils an technischen Beständen für Fahrzeugwartung und Unvorhergesehenes (weitere Erhöhung um 10%)

Wie in der folgenden Tabelle dargestellt, wird der geschätzte Fuhrpark, der für die Erbringung der Dienstleistung des ökologisch nachhaltigen Loses benötigt wird, wie folgt dargestellt.

Linie	Beschreibung Linie	Typ (mt)	N° BUS
108	BZ – MEZZOCORONA	12	1
120	BUS SALURN – NEUMARKT – AUER – BOZEN	12	6
131	ÜBERETSCH EXPRESS	18	10
132	KALTERN – EPPAN - BOZEN	12	7
133	ÜBERETSCH - BOZEN	12	17
152	DURNHOLZ - SARNTHEIN	12	5
156	JENESIEN - BOZEN	12	5
157	JENESIEN - AFING	12	2
157	JENESIEN - AFING	Bis zu 10	2
158	JENESIEN - MÖLTEN	Bis zu 10	2
165	RITTEN - BOZEN	12	5
166	SEILBAHN RITTNER HORN – KLOBENSTEIN	12	3
167	WANGEN – OBERINN – KLOBENSTEIN	Bis zu 10	2
204	HAFLING – VÖRAN – MÖLTEN - TERLAN	12	7
231	VERDINGS – SCHENNA - MERAN	12	5
232	SCHENNA – TRAUTTMANSDORF / SEILBAHN MERAN 2000	12	1
233	ST. GEORGEN – SCHENNA – SEILBAHN TASER	12	1

236	THURNSTEIN – MERAN	Bis zu 10	1
237	CITYBUS ALGUND	Bis zu 10	3
239	JAUFENPASS – WALTEN – ST. LEONHARD	12	1
240	PASSEIERTAL - MERAN	12	20
241	RABENSTEIN / STULS – MOOS – ST. LEONHARD	12	1
241	RABENSTEIN / STULS – MOOS – ST. LEONHARD	Bis zu 10	2
242	TIMMELSJOCH - PASSEIERTAL	Bis zu 10	2
243	SST. GERTRAUD - WEISBRUNN	Bis zu 10	2
244	LAUREIN – PROVEIS – PUMBACH – KUPPELWIES	Bis zu 10	2
245	ULTENTAL – LANA - MERAN	12	10
246	FONDO – GAMPEN PASS – LANA - MERAN	12	5
251	BUS MERAN – NATURNS - SCHLANDERS	12	7
150 12 MT	ASTEN – SARNTHEIN – BOZEN – 12 MT	12	2
150 18 MT	ASTEN – SARNTHEIN – BOZEN – 18 MT	12	10
235	VELLAU – ALGUND – MERAN	Bis zu 10	3
N 240	NL PASSEIER	12	0
N131	NL ÜBERETSCH	12	0
N245	NL ULTENTAL	12	0
N251	NL NATURNS - MERAN	12	0
N301	NL BRIXEN - BOZEN	12	0
GESAMT			152

Ein Vergleich des vorhandenen Rollmaterials zeigt, dass das aktuelle Rollmaterial nicht ausreicht, um den gesamten Bedarf von Los 11 zu decken.

3.3 Kriterien für die Klassifizierung von instrumentellen Gütern

Die Klassifizierung der von der Konsultation erfassten instrumentellen Güter ergibt sich aus der Maßnahme 4 des Anhangs A des Beschlusses ART Nr. 154/2019, die diese in wesentliche, notwendige und kommerzielle Güter unterteilt.

Als "Wesentliche" Güter werden jene definiert, bei denen folgende Bedingungen kumulativ gegeben sind:

- Teilbarkeit,
- Nicht-Ersetzbarkeit,
- Nicht-Replizierbarkeit zu sozial verträglichen Kosten
- Dominanz.

Als "Notwendige" Güter werden jene definiert, bei denen folgende Bedingungen kumulativ erfüllt sind:

- Nicht-Teilbarkeit,
- Nicht-Ersetzbarkeit,

- Nicht-Replizierbarkeit zu sozial verträglichen Kosten

Um die Bedingungen für die Einstufung von Gütern zu überprüfen, werden die folgenden Überlegungen berücksichtigt:

- die Bedingung der "Nicht-Teilbarkeit" wird beim Rollmaterial immer in Anbetracht der Tatsache festgestellt, dass es für den Dienst, für den es bestimmt ist, nur eine ausschließliche und gleichzeitige Verwendung zulässt. Daher muss für das Rollmaterial nur die Bedingung der Unerlässlichkeit geprüft werden, während die Wesentlichkeitsbedingung nicht berücksichtigt wird, da es sich um nicht teilbare Güter handelt.
- die Bedingung der "Nicht-Ersetzbarkeit" wird deshalb überprüft, weil die Größe des beauftragten Dienstes, insbesondere im Hinblick auf die Anzahl der benötigten Busse, es unmöglich macht, die gesamte benötigte Fahrzeugflotte zu beschaffen:
 - auf dem Sekundärmarkt (Gebrauchtfahrzeuge), der in Italien im Wesentlichen nicht existiert und auf europäischer Ebene nicht groß genug ist, um die Anforderungen des betreffenden Auftrags zu erfüllen;
 - in der Verfügbarkeit des eventuellen Nachfolgers, der eine große und unbenutzte Flotte zur Verfügung haben sollte, bereit, für die anvertrauten Dienste verwendet zu werden;
- die Bedingung der "Nicht-Replizierbarkeit zu sozial verträglichen Kosten" ist für Straßenfahrzeuge (Busse) theoretisch nicht verifiziert, da es technisch möglich ist, eine dem internen Fuhrpark entsprechende Anzahl von Bussen zu kaufen, wobei zwischen der Beauftragung und dem Beginn des Dienstes eine ausreichend lange Zeitspanne liegt, um die Fahrzeuge auf dem Markt zu finden, was jedoch die Zeit der Beauftragung verlängert.

Als "kommerzielle" Güter hingegen werden solche definiert, bei denen die für wesentliche oder essenzielle Güter vorgesehenen kumulativen Bedingungen nicht erfüllt sind und die daher auf dem Markt verfügbar oder zu sozial verträglichen Kosten replizierbar sind.

- **a) Rollmaterial**

Es ist zu berücksichtigen, dass die Landesregierung mit Beschluss Nr. 828/2020, die direkte Beauftragung einer direkt vom Land kontrollierten Gesellschaft des ökologisch nachhaltigen Verkehrsnetz vorsieht, die Voraussetzungen schaffen will, bestimmte Prozesse der technologischen Entwicklung in Bezug auf die Erneuerung des Rollmaterials in einer umweltverträglichen Hinsicht zu beschleunigen, im Einklang mit den Zielen der Europäischen Gemeinschaft in Bezug auf die Reduzierung der Schadstoffemissionen und den Prognosen des Nationalen Strategischen Plans für nachhaltige Mobilität, auch unter Bezugnahme auf den auf europäischer Ebene genehmigten Green New Deal.

Der Rückgriff auf die Fahrzeuge der scheidenden Betreiber, als Alternative zum Kauf neuer Fahrzeuge, ermöglicht der Landesverwaltung die Erneuerung des Fuhrparks im Hinblick auf den Übergang zu emissionsfreien Technologien. Diese neuen Technologien müssen durch entsprechende Studien und Tests in Betrieb genommen werden und erfordern einen hohen kapitalintensiven finanziellen Aufwand. In dem simulierten Wirtschaft- und Finanzplan (WFP) ist der "grüne" Übergang des Loses in erheblichem Umfang geplant. Unter diesem Gesichtspunkt würde der Verzicht auf die Mittel der scheidenden Betreiber mit der Bevorzugung von Neuanschaffungen einen Aufwand bedeuten, der in Form einer höheren Vergütung zu Lasten des Auftraggebers (EA) hinzukommen würde und somit eine zusätzliche Belastung für die Gemeinschaft schaffen würde. Darüber hinaus kann das Fehlen eines angemessenen Sekundärmarktes für Fahrzeuge eine erzwungene Erneuerung des Fuhrparks erfordern, mit einer daraus folgenden Erhöhung der Gegenleistung, die notwendig ist, um die entsprechenden Kosten aufrechtzuerhalten, sowie einer unerwünschten Verlangsamung der umweltfreundlichen Umstellung des Fuhrparks.

Die Einstufung des Materials als "notwendig" erfolgte unter Berücksichtigung sowohl der öffentlichen Finanzierung als auch der Veralterung der Fahrzeuge. SASA muss die Anzahl des oben identifizierten Rollmaterials entsprechend dem Bedarf, der als notwendig erachtet wird, um die von der APB definierten Dienstverpflichtungen zu erfüllen, erhöhen. Zum heutigen Zeitpunkt gibt es keine

"verfügbaren" Busse, d. h. solche, die die derzeitigen Betreiber erklärt haben, dass sie dem neuen Betreiber zur Verfügung stellen wollen. Für den Fall, dass die scheidenden Betreiber nachträglich ihre Bereitschaft ausdrücken, Busse zur Verfügung zu stellen, die nicht für notwendig erklärt wurden, muss diese Bereitschaft mit einer spezifischen formellen Verpflichtung bestätigt werden.

Die Gesamtsituation in Bezug auf die scheidenden Betreiber stellt sich wie folgt dar:

SAD

Beschluss/Dekret	Nr. Bus	Anmerkung
334/2010	10	finanziert 100%
575/2011	102	Investitionsbeitrag + Darlehenszahlung + Zinsen (Finanzierungsplan und zweckgebunden bis 2023)
	4	Brief Abschreibungsquote 5 Jahre
602/2018	80	Leasing 2018 (Finanzierungsplan bis 2027)
707/2019		Leasing 2019
310/2020		Leasing (01.01.2020-18.11.2020)
929/2020		Leasing (19.11.2020-31.12.2020)
432/2021		Leasing (01.01.2021-13.11.2021)
21204/2020	6	Abschreibungsquote 2019; 2020 und 2021 noch zweckzubinden

LiBUS

Beschluss/Dekret	Nr. Bus	Anmerkung
334/2010	2	finanziert 100%
575/2011	37	Investitionsbeitrag + Darlehenszahlung + Zinsen (Finanzierungsplan und zweckgebunden bis 2022)
149/2013	3	finanziert 100%
289/2016	35	Wertverlust bis zum 18.11.2018
708/2019		Wertverlust (19.11.2018-31.12.2019)
311/2020		Wertverlust (01.01.2020-18.11.2020)
959/2020		Wertverlust (19.11.2020-31.12.2020)
431/2021		Wertverlust (01.01.2021-13.11.2021)
21204/2020	9	Abschreibungsquote 2017-2019, 2020 e 2021 noch zweckzubinden

Aufgrund der obengenannten Ausführungen werden die von den Beschlüssen der Landesregierung Nr. 602 vom 19. Juni 2018 und Nr. 289 vom 15. März 2016 erfassten Fahrzeuge daher als wesentliche und notwendige Güter im Sinne der Maßnahme Nr. 4 des Beschlusses ART 154/2019 betrachtet, unter Berücksichtigung der folgenden Erläuterungen.

Das Kriterium der Nicht- Replizierbarkeit zu sozial verträglichen Kosten wurde mit dem Erfordernis der technischen Angemessenheit gekreuzt, um den Beauftragten nicht mit der zwangsweisen Anschaffung,

wenn auch zu vermutlich günstigen Konditionen, veralteter Fahrzeuge zu belasten. Aus diesem Grund wird festgehalten, dass es sich bei den Bussen, die Gegenstand des Beschlusses 289/2016 (LiBUS) sind, um insgesamt 35 handelt. Von diesen können jedoch nur 16 berücksichtigt werden, da die restlichen nicht mehr den Anforderungen des Dekrets des Landesrates für die Mobilität der Autonomen Provinz Bozen Nr. 7728/2020 vom 30.06.2020 über "Vorschriften über die Ausstattung, die Farbgebung und das Layout der Verkehrsmittel der öffentlichen Linienverkehrsdienste sowie jene über die Nutzung der Werbeflächen" entsprechen und daher nicht berücksichtigt werden können.

Die Anzahl der Busse, für die die Bedingung der "Nicht-Replizierbarkeit zu sozial verträglichen Kosten" als gegeben gilt und die als "notwendig" eingestuft werden können, beläuft sich auf insgesamt 96, sie werden im Anhang 2 des simulierten WFP detailliert dargestellt.

Der Beschluss 602/2018 der Landesregierung sieht die Verpflichtung zur Übergabe des finanzierungspflichtigen Rollmaterials an den ankommenden Konzessionär bzw. die Verpflichtung zur Übergabe der Fahrzeuge mit anschließender Übernahme der Leasingverträge seitens des scheidenden Konzessionärs an den ankommenden oder an den Auftraggeber vor.

Das dem oben genannten Beschluss beigelegte Lastenheft sieht auch eine Verpflichtung zur Übernahme der Leasingverträge des neuen Konzessionärs, die von dem scheidenden Konzessionär und der Finanzgesellschaft (CNH Industrial Financial Services SA) unterzeichnet wurde, vor.

Infolgedessen wurde in die Leasingverträge, die vom Konzessionär, Nutznießer der Fahrzeuge, und von der Finanzierungsgesellschaft unterzeichnet wurde, eine Klausel eingeführt, die die CNH Industrial Financial Services SA dazu verpflichtet, den Eintritt eines Dritten in den Leasingvertrag zu gleichen Teilen zu akzeptieren, und zwar entweder durch den Auftraggeber oder durch ein Unternehmen, an dem sie beteiligt ist, oder durch einen möglichen Nachfolgebetreiber des scheidenden Betreibers.

Der Beschluss 289/2016 der Landesregierung sieht auch die Verpflichtung des Betreibers, der selbst der Begünstigte des Beschlusses ist, vor, die Fahrzeuge nur bis zum Ende der bestehenden Konzession zu besitzen und somit darüber verfügen zu können. Am Ende der Konzession müssen die Verkehrsmittel, die wesentliche Güter darstellen, in der Art, zu dem Zeitpunkt und zu den Kosten, die in den Bezugsnormen vorgesehen sind, an das Nachfolgeunternehmen übertragen werden, mit der Verpflichtung, sie für den öffentlichen Verkehrsdienst zu nutzen.

Bereits im Juni 2021 hat das Land Südtirol das Verfahren zur Übernahme der Leasingverträge der SAD AG eingeleitet, und zwar gemäß zu den Wirkungen und unter den Bedingungen des Beschlusses der Landesregierung Nr. 602/2018 und den dazugehörigen unterzeichneten Spezifikationen.

Im Anschluss an die Mitteilungen von IVECO-CNH wurden dieser Finanzgesellschaft die angeforderten Unterlagen in Bezug auf die In-House Gesellschaft SASA AG als Nachfolgerin zugesandt (offizielle Bilanzen von SASA zum 31.12.2019 und 31.12.2020 sowie vorläufige Bilanz, die zum 30.06.2021 aktualisiert wurde). Gleichzeitig erhielt der scheidende Betreiber die Bewilligung, die Leasingverträge zu übernehmen (Vermerk der SAD vom 19. Juli 2021).

CNH übermittelte SASA und dem scheidenden Betreiber am 09.09.2021 die Vertragsunterlagen für die Ausarbeitung und Unterzeichnung der Unterlagen im Zusammenhang mit der Übernahme der vorgenannten Leasingverträge durch den scheidenden und den neuen Betreiber.

Die derzeit von der SAD eingesetzte Flotte von 18m-Bussen bedarf einer besonderen Erwähnung. Diese Fahrzeuge werden nun auf den Linien eingesetzt, die unter das ökologisch nachhaltige Los fallen. Diese Linien gehören zu den ersten, die elektrifiziert werden sollen, während die Busse aus dem Jahr 2013 stammen. In Übereinstimmung mit dem oben Gesagten wird diese Flotte von 10 Bussen mit 18 m Länge als notwendiges Gut angesehen. Es ist jedoch anzumerken, dass zwischen SAD und APB ein Streit über ihre Übertragung besteht, dessen Ausgang ungewiss ist, so dass ihre Einstufung als notwendige Güter die mühelose Vergabe des Loses gefährden würde. Die Grundannahmen dieser Abtretung sehen daher nicht die Verfügbarkeit dieser Fahrzeuge ab Beginn des Dienstes vor, sondern ihre Aufnahme in den dem Betreiber zur Verfügung stehenden Fuhrpark, sobald der Streit beigelegt ist.

In Zweifelsfällen ist auf Art. 17/bis Abs. 1 des Landesgesetzes Nr. 15/2015 zu verweisen, wonach der scheidende Konzessionär verpflichtet ist, dem neuen Konzessionär, der durch eine Ausschreibung oder eine In-House Vergabe identifiziert wurde, die instrumentellen Güter für die Erbringung von Straßen,

Eisenbahn-, Straßenbahn- und Seilbahnverkehrsdiensten, die vollständig mit öffentlichen Mitteln finanziert wurden, zur Verfügung zu stellen, und zwar unter der Bedingung einer Nutzungsbeschränkung für die gesamte Dauer der Nutzungsdauer der Güter oder für die ausdrücklich mit einer Nutzungsbeschränkung angegebene Dauer. Da es sich bei öffentlichen Verkehrsdiensten um wesentliche öffentliche Dienstleistungen handelt, die nicht unterbrochen werden dürfen, muss der scheidende Betreiber während der in Absatz 2 genannten 60-tägigen Übertragungsfrist den Dienst zu den Bedingungen der auslaufenden oder abgelaufenen Konzession und unter der Verlängerungsregelung weiter erbringen und einen nahtlosen Übergang gewährleisten.

Es ist vorgesehen, dass das Rollmaterial, das sich im Besitz der scheidenden Betreiber befindet, mit Ausnahme der Übernahme der oben erwähnten Leasingverträge, im Rahmen eines Verkaufs mit den im Beschluss ART 154/2019 vorgesehenen Methoden und Kosten veräußert wird. Die Fahrzeuge werden in erster Linie mit Eigenmitteln von SASA finanziert und werden bis zum Ende ihrer Nutzungsdauer eigene wirtschaftliche und einkommensmäßige Auswirkungen im Zusammenhang mit ihrer Abschreibung erzeugen. Die Wartung der Fahrzeuge wird hauptsächlich von SASA-Personal und in den Werkstatteinrichtungen von SASA selbst durchgeführt, während die Karosseriearbeiten im Einklang mit den derzeitigen Verfahren von SASA an externe Karosseriewerkstätten vergeben werden.

Die Verhandlungen mit den ausscheidenden Betreibern haben begonnen, um dem neuen Betreiber die erforderlichen Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen

b) Remisen und Abstellplätze

Nur wenige Unternehmen haben die Daten zu den genutzten Einrichtungen mitgeteilt, d.h. sie haben sich nicht bereit erklärt, die derzeit genutzten Flächen zur Verfügung zu stellen.

Daher ist die APB nicht der Ansicht, dass diese Güter wesentliche Vermögenswerte für die Verwaltung des Dienstes darstellen, auch in Anbetracht der Art des Dienstes und der konkreten Möglichkeit, diese Güter durch die Suche nach zusätzlichen geeigneten Flächen und Gebäuden zu duplizieren. Insbesondere wird der Dienst über die bereits vorhandenen Infrastrukturen der SASA AG erbracht, die mit starker Synergie mit den derzeitigen Depots und Hauptgaragen in Bozen und Meran agieren kann, die bereits für die städtischen Verkehrsdienste genutzt werden. Insbesondere verfügt SASA über einen Betriebshof mit Werkstätten in Bozen, in der Buozzi-Straße 8. Dieses Depot ist an sich schon groß genug, um alle Fahrzeuge für den städtischen und vorstädtischen Dienst aufzunehmen, die direkt dort oder in der Nähe enden. Um die Verwaltung der Manöver und des Platzes zu erleichtern, hat der Auftraggeber jedoch einen weiteren Bereich in Bozen zur Verfügung gestellt, der sich in der Gobetti-Straße, in der Nähe des Hauptdepots befindet.

Auch in Meran, dem zweiten wichtigen Sitz des beauftragenden Unternehmens, gibt es ein großes Depot/Werkstatt, das von der Gemeinde Meran gemietet wurde. Darüber hinaus wurde bereits ein zusätzlicher Parkplatz im Rennweg ausgewiesen, um die Logistik zur Vorbereitung der Fahrzeuge der außerstädtischen Linien zu erleichtern. Es sollte auch berücksichtigt werden, dass der Auftraggeber mit dem Staat über ein neues Gebiet verhandelt, das speziell für ein großes SASA-Depot vorgesehen ist, das innovativ und mit geringen Umweltauswirkungen ist und auf dem Gelände der stillzulegenden Kaserne ausgewiesen werden soll.

In Bezug auf die Parkflächen/periphere Abstellplätze, die jetzt von scheidenden Betreibern genutzt werden, hat SASA Kontakt mit den verschiedenen Eigentümern aufgenommen, bei denen es sich in der Regel um Gemeinden oder andere öffentliche Körperschaften handelt, und die Vertragsklauseln überprüft, die in den meisten Fällen eine einfache Übernahme vorsehen (oft wird der Vertrag der Leihe an den Betreiber des Liniendienstes ohne die Zwänge der Kündigung angewandt).

c) Sonstige bewegliche Güter (Hardware- und Software-Infrastruktur)

Ticketing-Systeme, die in Verbindung mit Bussen implementiert und als unentbehrliche Güter betrachtet werden, werden als unentbehrliche Güter und als integraler Bestandteil des Busses selbst betrachtet.

4 Übertragung des Personals

4.1 Vorschriften

Der neue ART-Beschluss Nr. 154/2019 mit der Maßnahme zur Umsetzung des vorgenannten Buchstaben e) des Absatzes 6 des Artikels 48 des Gesetzesdekrets Nr. 50/2017 sieht vor, dass "der Auftraggeber die Regelungen zur Sozialklausel unter Berücksichtigung der Gleichwertigkeit der zu betrauenden Dienste mit denjenigen des geltenden Dienstvertrags festlegt" und dass:

- a) Der Auftraggeber das zu übergebende Personal nach Anhörung des ausscheidenden Betreibers und der territorial zuständigen Gewerkschaften, die Unterzeichner des nationalen Kollektivvertrags für den betreffenden Bereich sind, ermittelt, was erforderlichenfalls im Rahmen des in Ziffer 5 der Maßnahme 4 genannten Verfahrens zu erfolgen hat,
- b) unter Berücksichtigung der Ergebnisse der vorgenannten Konsultation der ausscheidende Betreiber dem Auftraggeber die Liste seiner nicht leitenden Mitarbeiter vorlegt, die vom Auftragnehmer übernommen werden sollen, wobei die in Anhang 6, Tabelle 3, Abschnitt "Zu übertragendes Personal" aufgeführten Informationen anzugeben sind. Die vorgenannte Liste wird vom ausscheidenden Betreiber erstellt, wobei sichergestellt wird, dass das ermittelte Personal mit den aufsichtsrechtlichen Rechnungslegungsschemata für das letzte verfügbare Haushaltsjahr übereinstimmt und wird den Ausschreibungsunterlagen beigelegt".

Auf nationaler Ebene gibt es zahlreiche Bestimmungen auf Staats- und, wie sich zeigen wird, auch auf Landesebene, die auf unterschiedliche Weise in die Materie eingreifen.

Im Einzelnen ergeben sich in streng chronologischer Reihenfolge die folgenden:

- Art. 26 des Königlichen Dekrets Nr. 148/1931, der die Regierung ermächtigte, für den Fall, dass sie die Übernahme einer Verkehrskonzession genehmigte, die Rechte des in demselben beschäftigten Personal zu regeln,
- art. 2112 BGB, bezüglich der Aufrechterhaltung der Rechte der Arbeitnehmer im Falle einer Betriebsübertragung,
- Art. 29, Abs. 3 der Gesetzesverordnung Nr. 276/2003, bezüglich des Begriffs der Verlegung eines Geschäftszweigs im Zusammenhang mit dem sogenannten Auftragswechsel,
- Artikel 48, Absatz 7, Buchstabe e) des Gesetzesdekrets Nr. 50/2017, das die Sozialklausel in Bezug auf Übernahmen im Transportsektor regelt,
- Artikel 17, Absätze 2 und 3 des Landesgesetzes über die öffentliche Mobilität Nr. 15/2015 (der besagte Artikel - mit den Worten "Abtretung und Nachfolge" - regelt übrigens die verschiedenen Profile des Falles der Nachfolge eines neuen Beauftragten, der den vorherigen Betreiber ablöst. Insbesondere Absatz 2 regelt den Übergang der Arbeitnehmer auf den neuen Auftragnehmer und sieht vor, dass „Das nachfolgende Unternehmen übernimmt die Angestellten vom abtretenden Unternehmen unter dauerhafter Beibehaltung der von den Angestellten durch staatliche Kollektivverträge und Zusatzkollektivverträge erworbenen Rechte sowie im Allgemeinen all dessen, was die Entlohnung, das Dienstalter und die Berufsbilder betrifft“.

Es ist zu beachten, dass es darauf ankommt, ob die Abtretung die Merkmale der Übertragung eines funktionell selbständigen und bereits bestehenden Tätigkeitsbereichs aufweist, ein Umstand, der, wie im Folgenden gezeigt wird, im vorliegenden Fall auszuschließen ist.

4.2 Von den Betreibern gesammelte Daten und Bestimmung der Produktionsleistungen

Die Datenerfassung bei den Betreibern wurde auch in Bezug auf die Personaldaten aktualisiert.

Die Datenerhebung bezieht sich auf die Situation zum 31.12.2020, hat alle Konzessionen erfasst und wurde so strukturiert, um:

- Informationen auch über das Personal zu sammeln, das in gemischter Form für andere Dienste als den ÖPNV eingesetzt wird, die Gegenstand dieser Konzession sind,

- die Quantifizierung des zu übernehmenden Personals und die Zuordnung des Personals zum ökologisch nachhaltigen Los zu erleichtern,
- die Informationen zu den verschiedenen Komponenten der Personalkosten besser zu gliedern, auch zum Zweck einer genaueren Überprüfung der Richtigkeit und Kongruenz der Informationen.

Die derzeitigen Betreiber haben Daten über das Personal, das für die Durchführung der ihnen derzeit anvertrauten Dienste eingesetzt wird, zur Verfügung gestellt.

In jedem Fall wird Folgendes gemeldet FORTLAUFENDE MATRIKELNR. GEBURTSDATUM
ALTER EINSTELLUNGSDATUM BEITRAGSALTER ARBEITSSTUNDEN WOHNORT
VERTRAGSSTUFENCODE ART DES VERTRAGES GEHALT

Aus den vorgelegten Daten geht hervor, dass es, wie oben erwähnt, für die vollständige Reorganisation der außerstädtischen Dienste auf Landesebene nicht möglich ist, die dem ökologisch nachhaltigen Netz zugeordneten Linien als eine bereits bestehende wirtschaftliche Einheit mit einer eigenständigen organisatorischen Identität zu qualifizieren.

Daher ist zu beachten, dass es sich bei der Übernahme der Linien von den derzeitigen Konzessionären an SASA nicht um eine "Übertragung eines Geschäftszweigs" handelt. Unter einem "Geschäftszweig" im Sinne von Art. 2112 des Zivilgesetzbuches, der als solcher einer autonomen Übertragung unterliegt, die der für die Betriebsübertragung diktierten Disziplin zuzuschreiben ist, ist nämlich jede organisierte wirtschaftliche Einheit zu verstehen, die anlässlich der Übertragung ihre Identität behält, auch wenn es möglich ist, im Kaufvertrag einen Teil oder einen Bruchteil der Produktion zu identifizieren, der zuvor eng mit den logistischen und materiellen Unterstützungen verbunden war, die in der übertragenden Gesellschaft vorhanden waren. Dies setzt jedoch eine bereits existierende, funktional autonome Produktionseinheit voraus (da nur etwas bereits Existierendes erhalten werden kann) und nicht auch eine anlässlich der Übertragung "ad hoc" geschaffene oder als solche nur von den Parteien des Übertragungsvertrags identifizierte Produktionsstruktur, da Outsourcing als unkontrollierte Form der Ausgliederung von unkoordinierten Fraktionen, von einfachen Abteilungen oder Büros, von nicht autonomen Gliederungen, die nur durch den Willen des Unternehmers und nicht durch die Inhärenz der Beziehung zu einer mit autonomer und objektiver Macht ausgestatteten wirtschaftlichen Einheit vereint sind, ausgeschlossen ist.

4.3 Sozialklausel und Einteilung des Personals

Aus der obigen Analyse ist gegeben, dass der Abschluss eines Betriebsübergangs nach Artikel 2112 BGB nicht abgeleitet werden kann. Daher muss bestimmt werden, welche Verpflichtungen der Aufnahme von Personal in den Dienst und mit welchen Zwängen auf SASA gestellt werden, unter Berücksichtigung, dass jedoch die oben genannten Bestimmungen aus verschiedenen Gründen die Übertragung von Personal in den Dienst mit der Erhaltung der Dienstalter und Behandlung von Herkunft und vorbehaltlich der Harmonisierung mit dem Vertrag des Auftragnehmers erfordern. Zu diesem Zweck wird es festgestellt, dass der Auftragnehmer auf der Grundlage der allgemeinen Grundsätze zur Förderung der Beschäftigungsstabilität in Übereinstimmung mit den Grundsätzen der Europäischen Union und unbeschadet der notwendigen Harmonisierung mit der Organisation des Auftragnehmers und mit den im neuen Vertrag vorgesehenen technisch-organisatorischen und dem Personal betreffenden Anforderungen gemäß Art. 48, Abs. 7, Buchstabe e) des Gesetzesdekretes Nr. 50/2017, in seinem Personal das nicht leitende Personal, das bereits in den Diensten des scheidenden Geschäftsführers stand, aufzunehmen, wobei in jedem Fall die Anwendung des National Kollektivvertrag des Sektors gemäß Art. 51 des Gesetzesdekrets Nr. 81 vom 15. Juni 2015 gewährleistet ist. Die Identifizierung des zu übertragenden Personals wird gemäß Maßnahme 21 des A.R.T.-Beschlusses Nr. 154/2019 unter Bezugnahme auf den tatsächlichen organisatorischen Bedarf des neuen Dienstes festgelegt.

Ein zentrales Element der Sozialklausel sind die Kriterien für die Bestimmung des Personals, auf das sie Anwendung findet und das daher berechtigt ist, in das beauftragte Unternehmen versetzt zu werden und das andererseits der neue Geschäftsführer zu beschäftigen hat.

Zunächst wird darauf hingewiesen, dass die Sozialklausel eine Rangfolge bei der Einstellung schafft, aber kein bestimmtes Ergebnis festlegt, weil das Personal oder ein Teil des Personals die Versetzung nicht annehmen könnte.

Die Anwendung der Sozialklausel bringt folglich keine unterschiedslose und verallgemeinerte Verpflichtung zur Übernahme des vom scheidenden Betreiber eingesetzten Personals mit sich, da diese Verpflichtung mit der vom neuen Auftragnehmer gewählten Unternehmensorganisation in Einklang gebracht werden muss.

Daher ist die Wiederaufnahme des Personals in dem Maße und in den Grenzen durchsetzbar, wie sie mit den Erfordernissen der Erfüllung des neuen Vertrags und mit der vom neuen Betreiber festgelegten Planung und Organisation vereinbar ist.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die ausscheidenden Unternehmen derzeit auf Diensten arbeiten, die verschiedenen Losen zugeordnet sind. Das bedeutet, dass die Bestimmung der Anzahl des direkten Personals, das zum Wechsel zu SASA berechtigt ist, im Verhältnis zu den von Los 11 erschlossenen Buskilometern in Bezug auf die von allen Losen erschlossene Gesamtzahl erfolgen muss, und in diesem Zusammenhang wird auch das gesamte direkte Personal, das den Wohnsitzen zugeordnet ist, deren Linien alle dem ökologisch nachhaltigen Los zugerechnet werden, einbezogen. Die von der Umstellung betroffenen Mitarbeiter sind in jedem Fall diejenigen, die zum Zeitpunkt der Umstellung einen Arbeitsvertrag haben.

Die vorgeschlagenen Kriterien zur Identifizierung der zu versetzenden Fahrer und deren Zuordnung zum ökologisch nachhaltigen Los beziehen sich auf die von den derzeitigen Betreibern angegebenen Arbeitssitze/Dienstorte in Bezug auf die betriebenen und im Los 11 enthaltenen Strecken sowie auf das Volumen der Dienstkilometer, die auf die einzelnen Wohnsitze zulaufen.

- Falls alle Linien, die mit einem Wohnsitz verbunden sind (z.B. Linie 246 - Fondo oder 150 - Sarntal), in das Los 11 fallen, gilt die Sozialklausel für alle dort wohnenden Fahrer. Wenn Linien von anderen Losen auf einen Wohnsitz zulaufen, wird ein proportionales Kilometerkriterium angewendet: Der Fahrer von Los 11 wird im Verhältnis zu den gefahrenen Kilometern im Vergleich zu den Gesamtkilometern in diesem Wohnsitz übertragen.

sede	km lotti extraurbani (1-10)	linee considerate	km lotto 11	linee considerate	totale km residenza	% SASA km residenza	autisti per residenza SAD	autisti per residenza LIBUS	autisti per residenza totale	autisti SASA su percentuale km residenza
Bolzano	708.004	114, 180	1.048.244	108, 167, 166, 167, 204	1.756.248	59,7%	34	14	48	28,6
Caldaro	401.710	130, 135.1, 135.2, 135.2, 135.4, 135.5, 137138, 139	517.298	132, 133	919.008	56,3%	25		25	14,1
Egna	1.291.466	121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 130, 142, 144, 146	1.002.661	120, 131	2.294.127	43,7%	41		41	17,9
Merano	78.575	265, 266	809.436	231, 232, 233, 235, 236, 237, 239, 251	888.011	91,2%	32	13	45	41,0
S.Leonardo Passiria	0		1.213.486	239, 240, 241, 242	1.213.486	100,0%	15		15	15,0
Sarentino	0		1.082.409	150, 152, 156	1.082.409	100,0%	14		14	14,0
S.Gertrude/Ultimo	0		661.649	243, 244, 245	661.649	100,0%	5		5	5,0
S.Genesio	0		362.026	156, 157, 158	362.026	100,0%	2		2	2,0
Fondo	0		410.607	246	410.607	100,0%	2		2	2,0
										139,7

Daraus ergibt sich eine Gesamtzahl von **140 Fahrern**, für die die Sozialklausel gilt, die nicht den gesamten Bedarf des Loses abdeckt, da der ausscheidende Betreiber Unterauftragnehmer einsetzt und daher nicht über alle Ressourcen verfügt, die zur Deckung des Dienstes erforderlich sind.

Folglich muss SASA diese Zahl durch eine öffentliche Ausschreibung oder durch die Vergabe von Unteraufträgen ergänzen

Für das Wartungs- oder Verwaltungspersonal ist es nicht gleichermaßen einfach, das Personal zu identifizieren, das ausschließlich Aufgaben im Zusammenhang mit den derzeit dem Los 11 zugewiesenen Dienstleistungen ausführt. Auch in diesem Fall wird das Kriterium der Wohnsitz- und Kilometerproportionalität angewandt, allerdings für alle Dienste:

Km Leistungen Los 11 (7.159.104) / Km Leistungen Lose 1-11 (28.446.781) = 25,2 %.

Daher gilt die Sozialklausel:

- An diejenigen, die ihren Hauptsitz innerhalb des Umkreises der Dienstleistungen von Los 11 haben,
- Für den Fall, dass am selben Standort eine Konzentration von Personen besteht, die auch Dienste außerhalb des Perimeters von Los 11 leisten, können 25,2 % des Verwaltungs- und Wartungspersonals, das in den vom ausscheidenden Betreiber übermittelten Listen aufgeführt ist und zum Zeitpunkt der Übernahme einen gültigen Arbeitsvertrag hat, die Sozialklausel in Anspruch nehmen.

Bei der oben genannten Ermittlung und Zuordnung werden alle zwischenzeitlich eingetretenen Änderungen der Mitarbeiterzahl berücksichtigt.

5 Bedingungen für die Qualität der Dienste

Unter Bezugnahme auf die Bestimmungen von Maßnahme 4, Punkt 6, sub. c), des Anhangs A des ART-Beschlusses Nr. 154/2019 wird darauf hingewiesen, dass eine Reihe von "Qualitätsstandards der Dienste und Sanktionen" in Bezug auf Indikatoren für die Qualität der erbrachten Dienstleistung, einzuhaltende Standards, Methoden zur Feststellung und die damit verbundenen Sanktionen festgelegt wurden, wie in dem Dokument "Qualität der Dienste" dargelegt, das diesem Bericht beigelegt ist und dem Dienstleistungsvertrag beigelegt wird.

Es ist anzumerken, dass SASA über die Qualitätszertifizierung ISO 9001, die Umweltzertifizierung ISO 14001 und die Zertifizierung OSHASS 18011 sowie über die Zertifizierung von Dienstleistungen gemäß den Normen der Zertifizierung 13816 verfügt, zu deren Erhalt es sich auch für die zu betreuenden Vororddienstleistungen verpflichten muss.

Was das Überwachungssystem betrifft, so sieht der Dienstleistungsvertrag eine strenge Kontrolle durch den Auftraggeber vor, die sich im Wesentlichen in der Überwachung des simulierten WFP, der Überwachung der Qualität der Dienstleistungen und der Überwachung und Managementkontrolle erweist.

Um Wiederholungen zu vermeiden (und unbeschadet der Bereitschaft, bei Bedarf alle Klarstellungen vorzunehmen), wird ausdrücklich auf die vorgenannten Artikel verwiesen.

Die so genannte analoge Kontrolle ermöglicht es der Verwaltung, das wirtschaftliche und qualitative Niveau des Auftragnehmers ständig zu überwachen.

Um die Zugänge aufgrund der Gesundheitsepidemie ständig zu überwachen, basiert die Vergabe auch auf einem Mechanismus der ständigen Kontrolle der Ströme.

Es wird insbesondere darauf hingewiesen, dass:

- Fahrgastzählsysteme müssen in 100% der Fahrzeugflotte oben an jeder Tür installiert werden, damit die Erfassung aller ein- und aussteigenden Fahrgäste gewährleistet ist;
- Die Anzahl der Sitzplätze pro Bus (sowie alle anderen Merkmale) wurde mit Dekret 7788/2020 festgelegt und für jede SASA-Linie wurde ein bestimmter Bustyp mit einer bestimmten Anzahl von Sitzplätzen vorgesehen.

Theoretisch ist es auch möglich, die Rentabilität pro Linie zu messen, indem man Daten aus dem elektronischen Fahrkartensystem abgleicht, das Informationen darüber liefert, wo jeder Nutzer in den Bus ein- und aussteigt (diese Daten können jedoch teilweise durch das Vorhandensein von Papiertickets beeinflusst werden).

6 Ziele der Effizienz und Wirksamkeit

Im Hinblick auf die in Maßnahme 16 des Beschlusses ART Nr. 154/2019 genannten Kriterien der Wirksamkeit und Effizienz wurden die Regulierungszeiträume identifiziert und die daraus resultierenden quantitativen Ziele festgelegt.

Zu diesem Zweck wird daran erinnert, dass bei öffentlichen Personennahverkehrsdiensten der Auftraggeber in den Unterlagen zum Vergabeverfahren die Ziele festlegt, die der Auftragnehmer im

Verlauf der Vergabe selbst zu verfolgen hat. Diese Ziele werden für jede Regulierungsperiode so definiert, dass die der Verantwortung des Auftragnehmers zuzurechnenden Leistungen gemessen werden, zumindest in Bezug auf die in der Norm selbst angegebenen Arten.

Die Regelungszeiträume wurden daher auf der Grundlage der zeitlichen Entwicklung der im simulierten WFP vorgesehenen Projekte unter Berücksichtigung der Erneuerung der Mittel und der erforderlichen organisatorischen Anpassungen ermittelt, auf die verwiesen wird.

7 Kriterien für die Erstellung der simulierten WFP

Im Folgenden sind die Kriterien aufgeführt, die zur Definition der wichtigsten Wirtschafts- und Einkommenskomponenten des simulierten WFP verwendet wurden.

Dienst-Kilometer

Im ersten Jahr entsprechen die Dienstkilometer den vom Auftraggeber vorgesehenen Kilometern, wie sie zum Zeitpunkt der Erstellung des simulierten WFP bekannt sind. In den Folgejahren, also vom zweiten bis zum zehnten Jahr, steigen sie um 1% pro Jahr auf der Grundlage einer durch den jüngsten historischen Trend bestätigten Hypothese der Linienverstärkung.

Die Inflationsrate

Der Plan sieht eine voraussichtliche Inflationsrate vor, die auf der Grundlage der Entwicklung des Parameters von 2018 bis 2020 geschätzt wird, und berücksichtigt einen möglichen allgemeinen Preisanstieg.

Personalkosten

Die Personalkosten wurden auf der Grundlage des Benchmarks für die im Plan vorgesehenen Qualifikationen und beruflichen Fähigkeiten ermittelt. Die voraussichtliche Entwicklung desselben ist mit einem linearen Anstieg der Gehälter verbunden, auch um mögliche vertragliche Erhöhungen sowie die Änderung der verschiedenen beruflichen Fähigkeiten, die im Laufe der Zeit eintreten, und den notwendigen Investitionen in die Ausbildung zu bewältigen.

Investitionen

Die im Plan enthaltenen Investitionen beziehen sich sowohl auf die Erneuerung der Fahrzeugflotte hin zu einer emissionsfreien Flotte als auch auf die für die Erbringung des Dienstes notwendigen infrastrukturellen und digitalen Investitionen.

Weitere Informationen sind direkt dem Simulierten WFP zu entnehmen.

Im Allgemeinen wurden alle Kosten der Produktionsfaktoren, die für die Erbringung der Dienstleistung in Übereinstimmung mit den vom Auftraggeber festgelegten Qualitätsstandards erforderlich sind, prognostiziert und geschätzt.