



Autonome Provinz Bozen
Provincia autonoma di Bolzano
Provincia autonoma de Bulsan
SÜDTIROL · ALTO ADIGE

Bericht über die Vergabe der öffentlichen Eisenbahnverkehrsdienste in der Zuständigkeit der Autonomen Provinz Bozen für die Dauer von 15 Jahren (2028 – 2042)

**(Gemäß Beschluss der Verkehrsregulierungsbehörde ART Nr. 154/2019, sowie Art. 32 des GvD
201/2022)**

Inhaltsverzeichnis

Methodischer Hinweis	3
Einleitung	3
1. Einordnung der ausgeschriebenen Dienstleistungen	4
1.1. Rechtlicher und administrativer Rahmen	4
1.2. Betrieblicher Bezugskontext	13
1.3. Beschreibung der Merkmale des Vergabeverfahrens.....	17
2. Ergebnisse der Konsultation	23
3. Bestimmungen der Ausschreibung in Bezug auf die funktionellen Güter	25
3.1. und 3.2 Neu beschafftes und bereits vorhandenes Rollmaterial	25
3.3. Unbewegliche Güter	26
3.4. Bewegliche Güter	28
3.5 Investitionsmonitoring.....	29
4. Regelung des mit der Erbringung der Verkehrsleistungen betrauten Personals	29
5. Teilnahmevoraussetzungen	32
6. Zuschlagskriterien	33
7. Ziele des Dienstleistungsvertrags	33
a) Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit	34
b) Effizienz und Key Performance Indicators (KPI).....	35
c) Wirksamkeit und Qualität	36
d) Umweltverträglichkeit	37
e) Soziale Nachhaltigkeit	40
f) Digitalisierung und technologische Innovation unter besonderer Berücksichtigung des Einsatzes intelligenter Verkehrssysteme (ITS) zur Unterstützung des ÖPNV	41
8. Simulierter Wirtschafts- und Finanzplan	43
8.1. Methode.....	44
8.2. Assumptions.....	47
8.3. Standardkosten	49
8.4. Überwachung und Überprüfung des wirtschaftlich-finanziellen Gleichgewichts	49
9. Datenzugangsplan.....	50
10. Zuweisung der Risiken	51

Methodischer Hinweis

Der vorliegende Bericht wird vor der Veröffentlichung der Ausschreibung veröffentlicht und der Verkehrsregulierungsbehörde (Autorità di Regolazione dei Trasporti in der Folge ART) übermittelt, damit diese die Möglichkeit hat, die wesentlichen Einordnungen und Bewertungen der Vergabestelle zu den in dem Beschluss der ART Nr. 154/2019 behandelten Themenbereichen nachzuvollziehen.

Soweit erforderlich, wird der vorliegende Bericht gemäß Beschluss Nr. 154/2019 ergänzt, veröffentlicht und der Behörde zeitgleich mit der Veröffentlichung der Ausschreibung übermittelt.

Einleitung

Der vorliegende Vergabebericht, der gemäß dem Beschluss der ART Nr. 154/2019 im Zusammenhang mit dem Vergabeverfahren mittels offenem Verfahren erstellt wurde, legt die Gründe für die gewählte Vergabeform sowie das Vorliegen der nach europäischem Recht erforderlichen Voraussetzungen dar. Darüber hinaus erläutert er die Festlegung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die entsprechenden Ausgleichszahlungen, die Kriterien sowie die Prüfung der finanziellen Tragfähigkeit des Vertrages, auch auf Grundlage des gemäß den geltenden Bestimmungen und den Regulierungsmaßnahmen (Beschlüssen Nr. 120/2018, Nr. 106/2018 und Nr. 16/2018 in ihren jeweils konsolidierten Fassungen) erstellten Wirtschafts- und Finanzplans.

Der Bericht erläutert ferner die Entscheidungen hinsichtlich bestimmter regulatorisch relevanter Inhalte im Zusammenhang mit der Anwendung der genannten ART-Beschlüsse (Mindestqualitätsstandards, Wirksamkeits- und Effizienzziele, Datenzugangsplan, Transparenzpflichten, Überwachung und Berichterstattung, Kriterien für die Erstellung des Wirtschafts- und Finanzplans sowie die Bestimmung des angemessenen Gewinns, der Risikomatrix usw.).

Der Vergabebericht, der einen integrierenden Bestandteil der Vergabeunterlagen bildet, wird auf der institutionellen Website des Auftraggebers veröffentlicht und gleichzeitig der Behörde zu Aufsichtszwecken übermittelt, um angemessene Transparenzbedingungen sicherzustellen und die Bewertung der Rechtmäßigkeit der getroffenen Entscheidungen zu ermöglichen.

Der vorliegende Bericht enthält zudem die nach dem gesetzvertretenden Dekret Nr. 201/2022 („Neuordnung der Regelung der lokalen öffentlichen Dienstleistungen von wirtschaftlicher Bedeutung“) geforderten Informationen zu den grundlegenden Entscheidungen hinsichtlich der Vergabeform, der Betriebsführung sowie möglicher Alternativen.

In der nachstehenden Tabelle wird eine Übersicht der wesentlichen Informationen zur Vergabe dargestellt:

ZUSAMMENFASSENDE INFORMATIONEN	
Gegenstand der Vergabe	Vergabe von Eisenbahnverkehrsdiensten vom Landesinteresse für die Dauer von 15 Jahren (mit geplantem Betriebsbeginn im Jahr 2028)
Auftraggeber	Autonome Provinz Bozen - Südtirol
Art der Vergabe	Dienstleistungsvertrag
Art der Vergabe	Ausschreibungsverfahren gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007
Dauer der Vergabe	15 Jahre
Neue Vergabe	Neuvergabe eines bereits bestehenden Dienstes
Gebiet, auf das sich die zu vergebende Dienstleistung erstreckt	Autonome Provinz Bozen – Südtirol mit Erbringung des Dienstes bis zur angrenzenden Stadt Trient sowie auf kurzen Streckenabschnitten auf österreichischem Staatsgebiet.

FÜR DIE ERSTELLUNG VERANTWORTLICHE STELLE	
Namen	Martin Vallazza
Zuständige Institution	Autonome Provinz Bozen – Südtirol

Bereich	Abteilung Mobilität
Telefon	0471-414690
E-Mail	mobilita@provincia.bz.it
PEC	mobilitaet.mobilita@pec.prov.bz.it
Datum der Erstellung	Juli 2026

1. Einordnung der ausgeschriebenen Dienstleistungen

1.1. Rechtlicher und administrativer Rahmen

Die Autonome Provinz Bozen – Südtirol übt gemäß Artikel 8 Absatz 18 des Dekretes des Präsidenten der Republik (DPR) Nr. 670 vom 31. August 1972 (Sonderstatut für Trentino-Alto Adige) die primäre Zuständigkeit im Bereich des Kommunikations- und Transportwesens von Landesinteresse aus. Die Durchführungsbestimmungen zum Sonderstatut wurden durch das DPR Nr. 527 vom 19. November 1987, abgeändert mit gesetzesvertretendem Dekret Nr. 174 vom 16. März 2001, genehmigt.

Mit dem gesetzesvertretenden Dekret Nr. 422 vom 19. November 1997 wurde der rechtliche Rahmen für die Übertragung von Funktionen und Aufgaben im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs an Regionen und örtliche Körperschaften festgelegt, wonach „für Regionen mit Sonderstatuten und die Autonomen Provinzen Trient und Bozen die Übertragung von Funktionen, sowie die Übertragung der damit verbundenen Güter und Ressourcen im Einklang der Statuten und durch entsprechende Durchführungsbestimmungen erfolgt“.

Die maßgeblichen Rechtsgrundlagen werden in Kapitel 1 „Rechtlicher Rahmen“ des Dokuments „Bericht gemäß ART-Beschluss Nr. 48/2017 – Vergabe der Eisenbahnverkehrsdienste im Zuständigkeitsbereich der Autonomen Provinz Bozen für 15 Jahre (2028–2042)“ dargestellt, auf das ausdrücklich verwiesen wird und das der Vollständigkeit halber förmlich beigefügt ist. Im Folgenden wird dieser Bericht gemäß Anhang 8a, Ziffer 1.1, des ART-Beschlusses Nr. 154/2019 auch als „Bericht über die Lose“ bezeichnet.

Der Verweis auf den genannten Bericht ist in Anhang 8a des Beschlusses Nr. 154/2019 ausdrücklich vorgesehen. Nachstehend wird dennoch eine kurze Zusammenfassung wiedergegeben, um die von der Vergabestelle verfolgten Zielsetzungen und Leitlinien nachvollziehbar zu machen.

Der Bericht ist auf der Seite der transparenten Verwaltung der Autonomen Provinz Bozen veröffentlicht.

Es wird darauf hingewiesen, dass die ART in ihrer Stellungnahme Nr. 47 vom 08.07.2026 zum Bericht über die Lose keine Beanstandungen hinsichtlich des Einzel-Loses festgestellt hat.

Die Festlegung des Mobilitätseinzugsgebiets, die Abgrenzung der Eisenbahnverkehrsbereiche sowie die Definition des Vergabeloses werden ausführlich in dem bereits erwähnten Dokument „Bericht gemäß ART-Beschluss Nr. 48/2017 – Vergabe der Eisenbahnverkehrsdienste im Zuständigkeitsbereich der Autonomen Provinz Bozen für 15 Jahre (2028–2042)“ behandelt.

Die vorgeschlagene Konfiguration sieht ein einziges Los für die mittels Ausschreibungsverfahren zu vergebenden Eisenbahnverkehrsdienste in der Zuständigkeit des Landes vor und wird gemäß der im Beschluss ART 48/2017 festgelegten Methode und insbesondere nach den darin festgelegten Kriterien der Wirtschaftlichkeit und des Wettbewerbs ermittelt.

Insbesondere wurde eine Analyse durchgeführt, in der drei verschiedene Szenarien verglichen wurden, um zu beurteilen, welches Ausschreibungsmodell (auf ein oder mehrere Lose) die Produktivität der Zugflotte maximieren kann, im Sinne einer Erhöhung der durchschnittlichen Laufleistung und gleichzeitig einer Verringerung der Anzahl des zu beschaffenden Rollmaterials. Zusätzlich zu den technischen Erwägungen wurde eine vergleichende wirtschaftliche Analyse der Alternativen für die Aufteilung in Lose des Ausschreibungsverfahrens für Eisenbahndienstleistungen durchgeführt, die die höhere Effizienz der Hypothese eines einzelnen Loses aufzeigte.

Aus Sicht der Optimierung der Größe entspricht das Verfahren mit einem einzelnen Los problemlos dem Begriff der „optimalen Größe“.

Rechtlicher und administrativer Kontext

Das gegenständliche Vergabeverfahren knüpft an das bereits am 16.08.2024 ausgeschriebene Verfahren mit vergleichbarem Gegenstand an, welches infolge des Urteils des Staatsrates Nr. 06880/2025 rechtskräftig aufgehoben wurde. Insbesondere haben die Richter drei Beschwerdegründe

als begründet erachtet. Infolgedessen hat die Vergabestelle die Ausschreibungsunterlagen überarbeitet und die im Urteil festgestellten Mängel behoben.

Die Autonome Provinz Bozen hat in ihrer Eigenschaft als Auftraggeber den vorliegenden Vergabebericht im Rahmen eines vorbereitenden Verfahrens erstellt, das unter Beachtung des europäischen und nationalen Rechtsrahmens die nachstehend zusammengefassten vorbereitenden Maßnahmen umfasste:

- die Veröffentlichung der Vorinformation vom 05.09.2025 (OJS170-00580846) betreffend das vorliegende Verfahren im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union;
- die Erstellung des Berichts über die Lose gemäß Maßnahme 4, Punkt 11 des Anhangs zum ART-Beschluss Nr. 48/2017. Dieser Bericht wurde der Behörde am 16.04.2026 übermittelt und nach dem Ergänzungsersuchen der ART vom 12.05.2026 mit zertifizierter E-Mail (PEC) vom 05.06.2026 entsprechend den erhaltenen Hinweisen ergänzt. Zuletzt hat die ART mitgeteilt, dass die Konfiguration als Einzellos „in Übereinstimmung mit der durch den Beschluss Nr. 48/2017 geregelten Methodik und insbesondere mit den dort festgelegten Kriterien der Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit festgelegt wurde“;
- die Konsultation der Wirtschaftsteilnehmer zu sämtlichen im ART-Beschluss Nr. 154/2019 vorgesehenen Aspekten, die am 04.12.2025 durch Veröffentlichung auf der Plattform Ausschreibungen Südtirol (ausschreibungen-suedtirol) sowie auf der Seite der transparenten Verwaltung und durch Übermittlung von PEC-Mitteilungen an potenziell interessierte Subjekte eingeleitet wurde;
- den Abschluss der Konsultation durch den Erlass des Dekrets des Direktors der Abteilung Mobilität Nr. 3956/2026, dem acht Anlagen mit insgesamt 177 zweisprachigen Seiten beigelegt sind. Auf dieses Dekret wird auch an dieser Stelle vollumfänglich Bezug genommen. Seine Inhalte gelten als vollständig übernommen und verbindlich, mit Ausnahme etwaiger geringfügiger, nicht wesentlicher Berichtigungen, die sich aus dem vorliegenden Bericht ergeben können;
- den Abschluss eines Protokolls über die kollaborative Überwachung mit der nationalen Antikorruptionsbehörde ANAC, der im Zusammenhang mit dem ersten Vergabeverfahren am 24.04.2024 erfolgte und aufgrund der ausdrücklichen Vereinbarung der Parteien weiterhin Gültigkeit besitzt;
- den fortlaufenden Austausch mit den Betreibern der Eisenbahninfrastrukturen im Land (STA AG und RFI AG), um eine laufende und koordinierte Abstimmung über den Stand der Infrastrukturmaßnahmen sicherzustellen.

Voraussetzungen, Beweggründe und Zielsetzungen der gewählten Vergabeform gemäß Art. 14 und Art. 32 des GvD Nr. 201/2022

Das Land hat eine eingehende Untersuchung durchgeführt, um auf der Grundlage eines tatsächlichen Vergleichs der verschiedenen möglichen Lösungen zu prüfen, ob die Erbringung der Dienstleistungen „durch frei am Markt tätige Unternehmen oder durch Bürgerinnen und Bürger, einzeln oder in organisierter Form, geeignet wäre, die Bedürfnisse der örtlichen Gemeinschaften zu erfüllen“ (Art. 10 Abs. 4 und 5 des GvD Nr. 201/2022). Konkret ging es darum festzustellen, ob ein öffentliches Eingreifen tatsächlich erforderlich ist oder ob ein oder mehrere Unternehmen unter freien Marktbedingungen diese Leistungen ohne Beiträge der Vergabestelle kostendeckend erbringen könnten.

Zunächst wird erneut auf den Bericht über die Lose gemäß ART-Beschluss Nr. 48/2017 verwiesen, insbesondere auf die dort dargestellten Daten zu den Entwertungen von Fahrausweisen, den in den Vorjahren erzielten Einnahmen sowie den an die Betreiberunternehmen ausbezahlten Vergütungen.

Die Untersuchung hat ergeben, dass es für auf dem Markt tätige Unternehmen im Wesentlichen unmöglich ist, die Dienstleistungen allein gegen Zahlung des Fahrpreises durch die Fahrgäste und ohne finanzielle Unterstützung der öffentlichen Hand zu erbringen.

Der Vergleich zwischen den im Rahmen der Dienstleistungsverträge in den vergangenen Jahren zu entrichtenden Vergütungen und den tatsächlich erzielten Tarifeinnahmen zeigt deutlich, dass letztere nicht ausreichen, um die Kosten der Betreiber zu decken. Die Differenz ist derart erheblich, dass selbst tiefgreifende Änderungen keine wirtschaftliche Ausgewogenheit gewährleisten könnten.

Insbesondere ergeben sich für die Jahre 2023 und 2024 folgende Einnahmen und Ausgaben:

- Einnahmen 2023: 16.554.096 Euro;
- Einnahmen 2024: 16.255.743 Euro;
- Ausgaben 2023: 54.891.785 Euro;
- Ausgaben 2024: 56.032.272 Euro.

Daraus folgt, dass die Einnahmen lediglich zirka 30 % der Kosten decken. Es ist offensichtlich, dass weder eine Erhöhung der Fahrpreise noch eine Reduzierung des Leistungsangebots geeignet wäre, ein wirtschaftliches Gleichgewicht herzustellen.

Im ersten Fall hätte eine Fahrpreiserhöhung voraussichtlich lediglich einen Rückgang der Fahrgastzahlen zur Folge. Dies widerspräche den Zielsetzungen der Vergabestelle, die die Nutzung des privaten Kraftfahrzeugs nach Möglichkeit verringern und gleichzeitig umweltpolitische Nachhaltigkeitsziele verfolgen möchte.

Im zweiten Fall stünde eine Reduzierung des Angebots im Widerspruch zu den erheblichen Anstrengungen, welche das Land unternommen hat, um attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen. Es ist nicht ersichtlich, weshalb auf die bereits erzielten Ergebnisse verzichtet werden sollte.

Der öffentliche Eisenbahnnahverkehr ist ein wesentlicher Dienst für die Gemeinschaft, da er allen Bürgerinnen und Bürgern Mobilität ermöglicht, einschließlich jener Personen, die über kein Kraftfahrzeug verfügen oder dieses aufgrund einer Behinderung nicht nutzen können. Darüber hinaus verfolgt der Eisenbahnverkehr neben seinem sozialen Auftrag weitere Ziele, insbesondere den Umweltschutz sowie – nicht zu unterschätzen – die Förderung von Bewegung und die Verringerung der mit der Nutzung des privaten Fahrzeugs verbundenen Bewegungsmangels.

Es genügt, erneut auf den gemäß ART-Beschluss Nr. 48/2017 erstellten Bericht hinzuweisen, um hervorzuheben, dass bei einer Bevölkerung von etwas mehr als 500.000 Einwohnerinnen und Einwohnern jährlich rund 9 Millionen Entwertungen von Fahrausweisen im Eisenbahnverkehr registriert wurden. Dieser Wert ist bereits für sich genommen bemerkenswert. Hinzu kommt, dass die Verwaltung festgestellt hat, dass bestimmte Fahrgastgruppen (insbesondere Schülerinnen und Schüler) der Entwertung ihrer Fahrausweise nur begrenzte Bedeutung beimessen, da sie nach Bezahlung eines Abonnements häufig davon ausgehen, dieses nicht bei jeder Fahrt erneut entwerten zu müssen. Die tatsächliche Nutzung des Dienstes dürfte daher vernünftigerweise über den durch die Entwertungsgeräte elektronisch erfassten Werten liegen.

Zutreffend ist zwar, dass einzelne Fahrten in den sogenannten nachfrageschwächeren Zeitfenstern, also außerhalb der Hauptverkehrszeiten von Schülerinnen, Schülern und Berufspendlern, vergleichsweise geringe Auslastungsgrade aufweisen.

Die Einstellung solcher Verbindungen zur Erzielung wirtschaftlicher Vorteile ließe sich jedoch nur schwer mit dem Ziel vereinbaren, die Mobilitätsfreiheit auch jener Personen zu gewährleisten, die über kein eigenes Verkehrsmittel verfügen. Noch weniger wäre sie mit den verfolgten umweltpolitischen Zielsetzungen vereinbar. Die Vergabestelle beabsichtigt daher nicht, Verbindungen in diesen nachfrageschwächeren Zeitfenstern einzustellen.

Es ist ferner klarzustellen, dass die unzureichende Deckung der Gesamtkosten durch die Fahrgeldeinnahmen keineswegs eine Besonderheit Südtirols darstellt. Vielmehr handelt es sich um eine Situation, die in nahezu allen italienischen Provinzen und Regionen anzutreffen ist. Ausnahmen bestehen allenfalls in einzelnen Gebieten – meist im Busverkehr –, die durch eine außergewöhnlich hohe touristische Attraktivität gekennzeichnet sind und daher höhere finanzielle Beiträge von Touristen verlangen können, ohne Einbußen bei der Auslastung hinnehmen zu müssen. Ein solcher zusätzlicher finanzieller Aufwand kann jedoch den täglichen Pendlerinnen und Pendlern nicht zugemutet werden. Der reguläre öffentliche Eisenbahnverkehr ist derzeit schlicht nicht in der Lage, seine Kosten allein durch den Verkauf von Fahrausweisen zu decken.

Im Zusammenhang mit touristisch geprägten Gebieten ist zudem zu beachten, dass eine nahezu vollständige Kostendeckung über Fahrgeldeinnahmen grundsätzlich auf jene Fälle beschränkt bleibt, in denen Erscheinungen des sogenannten „Overtourism“ auftreten, nicht jedoch auf touristische Destinationen mit durchschnittlichen Besucherzahlen.

Diese Zusammenhänge sind dem nationalen Gesetzgeber wohlbekannt. Dementsprechend wurde in Art. 19 des GvD Nr. 422/1997 für den öffentlichen Personennahverkehr vorgesehen, dass „die öffentlichen Dienstleistungsverträge (...) über finanzielle Verlässlichkeit und Haushaltsdeckung verfügen müssen und eine schrittweise Erhöhung des Verhältnisses zwischen Verkehrserlösen und Betriebskosten vorsehen, wobei dieses Verhältnis – unter Ausschluss der Infrastrukturkosten – ab dem 1. Januar 2000 mindestens 0,35 betragen muss“.

Ziel war es somit, die Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrausweisen auf zumindest 35 % der Kosten anzuheben. Bereits diese gesetzliche Vorgabe bestätigt, dass eine vollständige Deckung der Kosten durch die Verkehrserlöse nach der Einschätzung des Gesetzgebers realistischerweise nicht erreichbar war.

Vor diesem Hintergrund kann vernünftigerweise festgestellt werden, dass die Voraussetzungen für die Erbringung des lokalen Eisenbahnverkehrsdienstes in Südtirol unter reinen Marktbedingungen und ohne öffentliche Finanzierung nicht gegeben sind.

– Alternative Betriebsmodelle

Das GvD Nr. 201/2022 und das GvD Nr. 36/2023 sehen mögliche Alternativen zur Vergabe des Dienstes an am Markt tätige Unternehmen im Wege eines (offenen) Vergabeverfahrens vor.

In-house Vergabe

Zunächst ist der rechtliche Rahmen für die Inanspruchnahme einer In-house-Gesellschaft darzustellen.

Art. 2 Buchst. o) GvD Nr. 175/2016

o) „In-house-Gesellschaft“: Gesellschaften, über die eine Verwaltung eine Kontrolle wie über eigene Dienststellen (analoge Kontrolle) ausübt oder über die mehrere Verwaltungen eine gemeinsame analoge Kontrolle ausüben, an denen private Kapitalbeteiligungen nur in den in Artikel 16 Absatz 1 vorgesehenen Formen bestehen und die die Voraussetzung der überwiegenden Tätigkeit gemäß Artikel 16 Absatz 3 erfüllen;

Art. 16 GvD Nr. 175/2016

„1. In-house-Gesellschaften können von den Verwaltungen, die über sie eine analoge Kontrolle ausüben, oder von jeder der Verwaltungen, die über sie eine gemeinsame analoge Kontrolle ausüben, direkt mit öffentlichen Aufträgen betraut werden, sofern keine privaten Kapitalbeteiligungen bestehen; ausgenommen sind Beteiligungen, die gesetzlich vorgeschrieben sind und in einer Form erfolgen, die weder eine Kontrolle noch ein Vetorecht vermittelt und auch keinen bestimmenden Einfluss auf die kontrollierte Gesellschaft ermöglicht.

2. Zur Verwirklichung der in Absatz 1 genannten Organisationsstruktur: a) können die Satzungen von Aktiengesellschaften Klauseln enthalten, die von den Bestimmungen der Artikel 2380-bis und 2409-novies des Zivilgesetzbuches abweichen; b) können die Satzungen von Gesellschaften mit beschränkter Haftung die Zuweisung besonderer Rechte an die öffentliche(n) Gesellschafterkörperschaft(en) gemäß Artikel 2468 Absatz 3 des Zivilgesetzbuches vorsehen; c) können die Voraussetzungen der analogen Kontrolle in jedem Fall auch durch den Abschluss spezifischer Gesellschaftervereinbarungen erfüllt werden; diese Vereinbarungen dürfen abweichend von Artikel 2341-bis Absatz 1 des Zivilgesetzbuches eine Laufzeit von mehr als fünf Jahren haben.

3. Die Satzungen der in diesem Artikel genannten Gesellschaften müssen vorsehen, dass mehr als achtzig Prozent ihres Umsatzes durch die Erfüllung der Aufgaben erzielt werden, die ihnen von der öffentlichen Körperschaft oder den öffentlichen Gesellschafterkörperschaften übertragen wurden ((...))

3-bis. Die den in Absatz 3 vorgesehenen Umsatzgrenzwert überschreitende Tätigkeit, die auch auf andere Zwecke ausgerichtet sein kann, ist nur dann zulässig, wenn sie zur Realisierung von Skaleneffekten oder anderen Effizienzsteigerungen im Gesamtbereich der Haupttätigkeit der Gesellschaft beiträgt.))

4. Die Nichteinhaltung der in Absatz 3 vorgesehenen quantitativen Grenze stellt eine schwerwiegende Unregelmäßigkeit im Sinne von Artikel 2409 des Zivilgesetzbuches sowie von Artikel 15 des vorliegenden Dekrets dar.

5. (...)

6. (...)

7. Die Gesellschaften gemäß diesem Artikel sind verpflichtet, Bauleistungen, Lieferungen und Dienstleistungen nach den Bestimmungen des Gesetzesvertretenden Dekrets Nr. 50/2016 zu beschaffen. Unberührt bleiben die Bestimmungen der Artikel 5 und 192 desselben GvD Nr. 50/2016.“

Nachdem die Voraussetzungen für eine In-house-Vergabe dargestellt wurden, ist voranzustellen, dass die Entscheidung für eine In-house-Vergabe nach der geltenden Rechtslage nicht auf derselben Ebene steht wie die Vergabe mittels eines offenen Ausschreibungsverfahrens.

Tatsächlich scheint der Gesetzgeber eine klare Präferenz für die Vergabe im Wettbewerb gegenüber der In-house-Vergabe (und vernünftigerweise auch gegenüber Sonderbetrieben, Eigenregie, städtische Unternehmen usw.) zum Ausdruck gebracht zu haben.

In diesem Zusammenhang sind insbesondere die nachstehenden Rechtsgrundlagen zu nennen, aus denen die Notwendigkeit einer besonderen Begründung für eine In-house-Vergabe hervorgeht.

Art. 7 Abs. 2 GvD Nr. 36/2023

„Die öffentlichen Auftraggeber und Konzessionsgeber können Bauleistungen, Dienstleistungen oder Lieferungen unter Beachtung der in den Artikeln 1, 2 und 3 genannten Grundsätze direkt an In-house-Gesellschaften vergeben. Für jede Vergabe erlassen die öffentlichen Auftraggeber und Konzessionsgeber einen begründeten Verwaltungsakt, in dem die Vorteile für die Allgemeinheit, die damit verbundenen externen Effekte sowie die wirtschaftliche Angemessenheit der Leistung dargelegt werden, auch im Hinblick auf die Verfolgung von Zielen der Universalität, sozialen Ausrichtung, Effizienz, Wirtschaftlichkeit, Leistungsqualität, Verfahrensbeschleunigung und des sachgerechten Einsatzes öffentlicher Mittel. Bei unterstützenden Leistungen gilt die Begründung als ausreichend, wenn die Vorteile in Bezug auf Wirtschaftlichkeit, Verfahrensbeschleunigung oder die Verfolgung strategischer Interessen dargelegt werden. Wirtschaftliche Vorteile können auch durch einen Vergleich mit den Referenzstandards der Consip S.p.A. und anderer zentraler Beschaffungsstellen, mit offiziellen Parametern anderer regionaler, staatlicher oder ausländischer Einrichtungen oder, sofern solche fehlen, mit Marktstandards nachgewiesen werden.“

Art. 17 Abs. 2 GvD Nr. 201/2022 (Neuordnung der Regelung der lokalen öffentlichen Dienstleistungen von wirtschaftlicher Bedeutung)

„Im Falle von In-house-Vergaben (...) erlassen die Gebietskörperschaften und die sonst zuständigen Körperschaften den Beschluss zur Vergabe des Dienstes auf der Grundlage einer qualifizierten Begründung, die ausdrücklich die Gründe für den Verzicht auf den Markt zum Zwecke einer effizienten Dienstleistungserbringung darlegt. Dabei sind, auch auf der Grundlage der in den Artikeln 7, 8 und 9 vorgesehenen Unterlagen und Indikatoren, die Vorteile der gewählten Organisationsform für die Allgemeinheit hinsichtlich der Investitionen, der Qualität der Dienstleistung, der Kosten für die Nutzer, der Auswirkungen auf die öffentlichen Finanzen sowie der Ziele der Universalität, der sozialen Ausrichtung, des Umweltschutzes und der Zugänglichkeit der Dienstleistungen zu erläutern. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse allfälliger früherer In-house-Verwaltungen sowie der Daten und Informationen aus den periodischen Überprüfungen gemäß Artikel 30.“

Wie aus den vorstehend angeführten gesetzlichen Bestimmungen und der Rechtsprechung hervorgeht, sind im Bereich der lokalen öffentlichen Dienstleistungen von wirtschaftlicher Bedeutung die Anforderungen an die Begründung noch strenger als jene, die das Vergaberecht allgemein vorsieht. Es wird sogar verlangt, die „Gründe für den Verzicht auf den Markt“ zu erläutern (Art. 17 GvD Nr. 201/2022).

Daraus folgt, dass eine In-house-Vergabe eine umfassende und eingehende Sachverhaltsermittlung erfordert, in deren Rahmen die Vergabestelle eine Vielzahl von Vorteilen im Hinblick auf das öffentliche Interesse gegenüber einer Marktvergabe nachweisen muss. Ein vergleichbares Erfordernis besteht bei Ausschreibungsverfahren hingegen nicht.

AGCM – Stellungnahme Nr. 2113/2025

„Wie bekannt, verpflichtet Artikel 17 des GvD Nr. 201/2022 die Körperschaft, im Beschluss über die In-house-Vergabe einer lokalen öffentlichen Dienstleistung von wirtschaftlicher Bedeutung eine qualifizierte Begründung für den Verzicht auf den Markt ‚zum Zwecke einer effizienten Dienstleistungserbringung‘ zu liefern und die Vorteile der gewählten Lösung unter verschiedenen Gesichtspunkten, wie Investitionen, Dienstleistungsqualität, Kosten der Dienstleistungen für die Nutzer und Auswirkungen auf die öffentlichen Finanzen, darzustellen.

Ebenso muss der Bericht gemäß Artikel 14 desselben Dekrets – der vor Einleitung des Vergabeverfahrens zu erstellen ist – die im Rahmen der Wahl der Vergabeform vorgenommenen Bewertungen zu denselben Aspekten darlegen sowie die ‚voraussichtlich zu erwartenden Ergebnisse der verschiedenen Alternativen, auch unter Bezugnahme auf vergleichbare Erfahrungen‘ und die Ergebnisse einer etwaigen vorherigen Verwaltung desselben Dienstes berücksichtigen.“

Im Übrigen ist leicht nachvollziehbar, weshalb der Gesetzgeber der In-house-Vergabe Grenzen setzen wollte. Anders als bei einer Ausschreibung fördert die In-house-Vergabe keinen gesunden Wettbewerb

zwischen Wirtschaftsunternehmen. Im Rahmen eines Vergabeverfahrens sind die Bieter nämlich angehalten, ihre Kosten zu senken und die Qualität ihres Angebots bestmöglich zu verbessern, wenn sie gegenüber ihren Mitbewerbern erfolgreich sein wollen.

Bei einer In-house-Vergabe mag zwar eine besondere Aufmerksamkeit auf die Qualität des Dienstes gerichtet werden, es besteht jedoch die konkrete Gefahr, dass insbesondere das Ziel der Kostenreduzierung und der Beseitigung von Ineffizienzen aus dem Blick gerät, gerade weil der genannte Wettbewerbsdruck fehlt.

Nach diesen allgemeinen rechtlichen Vorbemerkungen kann auf die Situation in Südtirol eingegangen werden.

Hierzu ist festzuhalten, dass derzeit keine landeseigene In-house-Gesellschaft für den Bereich der öffentlichen Eisenbahnverkehrsdienste besteht.

Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass mit der STA AG eine landeseigene In-house-Gesellschaft existiert, die nach Maßgabe der geltenden europäischen Vorschriften die Funktion des Betreibers der landeseigenen Eisenbahninfrastruktur (Meran–Mals) wahrnimmt. Darüber hinaus wurde sie vom Land mit der Umsetzung verschiedener Investitionsmaßnahmen betraut, insbesondere im Eisenbahnsektor mit der Beschaffung von Rollmaterial sowie der Durchführung von Arbeiten an der Infrastruktur. Die Beziehungen zwischen dem Land Südtirol und der STA AG werden durch einen Programmvertrag geregelt.

Selbst wenn man den Aufgabenbereich dieser Gesellschaft erweitern wollte, wäre das vom nationalen Gesetzgeber vorgegebene Prinzip der strikten Trennung zwischen dem Infrastrukturbetreiber und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zu berücksichtigen. Dieses Prinzip verlangt eine klare organisatorische und funktionale Trennung zwischen dem Betreiber des Eisenbahnnetzes und dem Unternehmen, das die Eisenbahnverkehrsdienste erbringt.

Art. 2 GvD Nr. 112/2015

„1. Die durch dieses Dekret geregelten Tätigkeiten richten sich nach folgenden Grundsätzen:

- a) organisatorische, verwaltungstechnische und buchhalterische Autonomie sowie Unabhängigkeit der Eisenbahnunternehmen;
- b) Unabhängigkeit der wesentlichen Funktionen des Infrastrukturbetreibers, buchhalterische Trennung oder Einrichtung eigenständiger und getrennter Unternehmensstrukturen in vermögens- und buchhalterischer Hinsicht für die Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur und für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten (...).“

Bevor jedoch rechtliche Überlegungen darüber angestellt werden, wie diese „Unabhängigkeit“ konkret zu gewährleisten ist, erscheint es zweckmäßig, zunächst das Ausmaß der Herausforderungen zu untersuchen, die mit der Gründung eines Unternehmens für die Erbringung öffentlicher Eisenbahnpersonenverkehrsdienste verbunden sind.

Zum besseren Verständnis ist darauf hinzuweisen, dass der Eisenbahnsektor von einem umfangreichen Bestand spezieller technischer Vorschriften geprägt ist, deren Beherrschung besondere Kenntnisse erfordert, die nicht innerhalb eines angemessenen Zeitraums erworben werden können. Erforderlich sind qualifizierte Fachkräfte, spezifische Kompetenzen, technisches Know-how, fundierte Kenntnisse des rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmens, der örtlichen Gegebenheiten, der Unternehmen, die die damit verbundenen Dienstleistungen erbringen, sowie der tatsächlichen Rahmenbedingungen.

Der Verwaltung sind diese Gegebenheiten bekannt, da sie Eigentümerin einer Gesellschaft ist, die die Infrastruktur betreibt, und in ständigem Kontakt mit den Betreibern der Verkehrsdienste steht. Es ist jedoch ein Unterschied, ob man entsprechende Strukturen aus der Perspektive einer Aufsichts- oder Eigentümerfunktion betrachtet oder ob man sie selbst mit der erforderlichen Fachkenntnis und Verantwortung betreibt.

Weitere Gesichtspunkte wären ebenfalls zu berücksichtigen. Aus Gründen der besseren Systematik und Nachvollziehbarkeit werden diese jedoch in den nachfolgenden Abschnitten dargestellt, in denen die kritischen Aspekte des Modells einer gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft (d. h. einer teils öffentlichen und teils privaten Gesellschaft) behandelt werden. Die dort angeführten Überlegungen gelten jedenfalls gleichermaßen auch für die vorliegende Fragestellung, weshalb ausdrücklich auf diese verwiesen wird.

Lediglich einleitend sei an dieser Stelle erwähnt, dass der Übergang zu einer öffentlichen Erbringung der Eisenbahnverkehrsdienste eine gewisse schrittweise Entwicklung voraussetzt.

In gewisser Weise hat die Verwaltung diesen Weg bereits eingeschlagen, und einige der hierfür erforderlichen Maßnahmen können als abgeschlossen betrachtet werden. Gemeint ist insbesondere die Übernahme wesentlicher Vermögenswerte, insbesondere des Rollmaterials und der Werkstätten. Wie sich jedoch zeigen wird, reicht dies allein noch nicht aus, um einen Eisenbahnverkehrsdienst tatsächlich zu betreiben, wenngleich es einen wichtigen Ausgangspunkt darstellt.

Gemischtwirtschaftliche Gesellschaft

Auch in diesem Zusammenhang erscheint ein kurzer Überblick über die einschlägige Rechtslage zu gemischtwirtschaftlichen Gesellschaften zweckmäßig.

Art. 17 GvD Nr. 175/2016

„1. Bei Gesellschaften mit gemischter öffentlich-privater Beteiligung darf der Beteiligungsanteil des privaten Partners nicht unter dreißig Prozent liegen. Die Auswahl des privaten Partners erfolgt im Wege eines öffentlichen Verfahrens gemäß Artikel 5 Absatz 9 des GvD Nr. 50/2016 und umfasst gleichzeitig die Zeichnung oder den Erwerb der Gesellschaftsbeteiligung durch den privaten Gesellschafter sowie die Vergabe des Auftrags oder der Konzession, die den ausschließlichen Tätigkeitsgegenstand der gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft bilden.

2. Der private Gesellschafter muss die gesetzlich oder durch Verordnung vorgesehenen Qualifikationsanforderungen für die Leistung erfüllen, für deren Erbringung die Gesellschaft gegründet wurde. Der öffentlichen Bekanntmachung sind der Entwurf der Satzung und etwaiger Gesellschaftervereinbarungen sowie die wesentlichen Bestandteile des Dienstleistungsvertrags und der Ausführungsbestimmungen und -regelungen beizufügen, die dessen integralen Bestandteil darstellen. Die Ausschreibungsunterlagen müssen den Gegenstand der Vergabe, die erforderlichen allgemeinen und besonderen technischen sowie wirtschaftlich-finanziellen Eignungsanforderungen der Bieter und das Zuschlagskriterium festlegen, das eine Bewertung der Angebote unter wirksamen Wettbewerbsbedingungen gewährleistet und so einen wirtschaftlichen Gesamtvorteil für die ausschreibende öffentliche Verwaltung sicherstellt. Die Zuschlagskriterien können unter anderem ökologische, soziale oder innovationsbezogene Aspekte berücksichtigen, soweit diese mit dem Auftragsgegenstand zusammenhängen.

3. Die Dauer der privaten Beteiligung an der Gesellschaft, die gemäß Absatz 1 vergeben wurde, darf die Laufzeit des Auftrags oder der Konzession nicht überschreiten. Die Satzung muss geeignete Mechanismen vorsehen, um die Beendigung des Gesellschaftsverhältnisses im Falle der Auflösung des Dienstleistungsvertrags sicherzustellen.

4. (...).

5. (...).

6. Auf die in diesem Artikel genannten Gesellschaften, die keine Einrichtungen des öffentlichen Rechts sind und zur Ausführung von Arbeiten oder Bauvorhaben oder zur Herstellung von Gütern oder Dienstleistungen gegründet wurden, die nicht für einen Wettbewerbsmarkt bestimmt sind, finden die Bestimmungen des Gesetzesvertretenden Dekrets Nr. 50/2016 für die Durchführung des öffentlichen Vorhabens oder die Erbringung der Dienstleistung, für die sie eigens gegründet wurden, keine Anwendung, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

a) die Auswahl des privaten Partners erfolgte im Wege eines öffentlichen Verfahrens;

b) der private Partner verfügt über die nach dem Gesetzesvertretenden Dekret Nr. 50/2016 erforderlichen Qualifikationen für die Leistung, für deren Erbringung die Gesellschaft gegründet wurde;

c) die Gesellschaft erbringt die betreffende Leistung oder führt das betreffende Vorhaben unmittelbar und in einem Umfang von mehr als 70 % des entsprechenden Gesamtwertes aus.

(...). ”

Nach Auffassung der Verwaltung weist das Modell der gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft einige erhebliche Nachteile auf, während es gleichzeitig schwierig erscheint, konkrete Vorteile zu erkennen, die mit der Wahl eines solchen Modells verbunden wären.

Zunächst ist keine verfahrensrechtliche Vereinfachung ersichtlich, da die Auswahl des privaten Partners weiterhin im Wege eines öffentlichen Vergabeverfahrens zu erfolgen hat (Art. 17 Abs. 1 GvD Nr. 175/2016).

Die Vergabestelle würde daher keinerlei Verfahrensvereinfachung oder Beschleunigung erzielen. Vielmehr müsste sie weiterhin ein offenes Ausschreibungsverfahren mit den entsprechenden Fristen durchführen, die Vergabeunterlagen erstellen, die erforderlichen Sachverhaltsermittlungen vornehmen und – nicht zuletzt – mögliche Rechtsmittelverfahren bewältigen. Hinzu treten die üblichen notariellen Vorgänge sowie die erforderlichen Schritte bei Kreditinstituten, die mit der Gründung einer solchen Gesellschaft verbunden sind.

Auch ein langfristiger Vorteil lässt sich nicht erkennen. Nach der Rechtsprechung ist es einer solchen Gesellschaft lediglich gestattet, denjenigen Auftrag zu erfüllen, für dessen Durchführung sie gegründet wurde. Sie ist hingegen nicht berechtigt, weitere Aufträge ohne die Durchführung neuer Ausschreibungsverfahren zu übernehmen. Hierzu wird auf die nachfolgend zitierte Rechtsprechung verwiesen.

Verwaltungsgericht Latium, erste Sektion quater, 3. Juli 2025, Nr. 13139

Hinsichtlich der ersten Fallgruppe weist die ANAC darauf hin, dass aufgrund der Rechtsprechungsentwicklung sowohl auf europäischer Ebene (vgl. EuGH, 1. Kammer, Urteil vom 11. Januar 2005, Rs. C-26/03) als auch auf nationaler Ebene (vgl. Staatsrat, Plenum, Urteil Nr. 1 vom 3. März 2008; Staatsrat, Sektion V, Urteil Nr. 5587 vom 23. Oktober 2007; Staatsrat, Sektion II, Gutachten Nr. 456/07 vom 18. April 2007) davon ausgegangen werden kann, dass ein einziges Vergabeverfahren – nämlich jenes zur Auswahl des privaten Gesellschafters – ausreicht und folglich die unmittelbare Vergabe des Auftrags an die gemischtwirtschaftliche Gesellschaft rechtmäßig ist, sofern die zu erbringende Leistung bereits im Vergabeverfahren sowohl zeitlich als auch gegenständlich eindeutig abgegrenzt wurde (vgl. Staatsrat, Sektion V, Urteil Nr. 7214 vom 30. September 2010; Staatsrat, Sektion VI, Urteil Nr. 1555 vom 16. März 2009; EuGH, 3. Kammer, Urteil vom 15. Oktober 2009, Rs. C-196/08, Acoset).

Demgegenüber ist in den Fällen, in denen weitere und nachträgliche Aufträge außerhalb der ursprünglichen Zielsetzung vergeben werden sollen, stets die Durchführung eines öffentlichen Vergabeverfahrens erforderlich.

IV.3 – Die ANAC weist darauf hin, dass sich die Tätigkeit der gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft auf den Umfang der ursprünglichen Beauftragung beschränkt und sie ohne Durchführung eines weiteren Vergabeverfahrens keine zusätzlichen Aufgaben übernehmen kann, die nicht bereits in den ursprünglichen Ausschreibungsunterlagen vorgesehen waren.“

Darüber hinaus sind auch nach Auswahl des privaten Partners für den konkreten Auftrag weitere Gesichtspunkte zu berücksichtigen, die aus Sicht der Verwaltung kritisch zu bewerten sind.

Zum Verständnis dieser Überlegungen ist von einer grundlegenden Prämisse auszugehen: Das Handeln eines privaten Unternehmens ist naturgemäß auf die Erzielung von Gewinnen ausgerichtet. Sein Fokus wird daher zwangsläufig auf Kostensenkung und Gewinnmaximierung liegen. Das Handeln der öffentlichen Verwaltung ist hingegen auf die Verfolgung des öffentlichen Interesses gerichtet.

Der Eisenbahnverkehrsdienst stellt jedoch in jeder Hinsicht eine wesentliche Dienstleistung für die Allgemeinheit dar. Aus diesem Grund muss die Frage mit besonderer Sorgfalt behandelt werden.

Bis zu einem gewissen Grad können die Interessen beider Seiten durchaus miteinander vereinbar sein, denn sowohl die Senkung der Kosten als auch die Erhöhung der Fahrgastzahlen liegen im Interesse der öffentlichen Hand wie auch des privaten Unternehmens.

Für die öffentliche Verwaltung müssen gute wirtschaftliche Ergebnisse jedoch mit weiteren Zielsetzungen in Einklang gebracht werden. Dies betrifft insbesondere umweltpolitische Ziele, deren Nutzen sich häufig nur schwer finanziell quantifizieren lässt, deren Verwirklichung für die Verwaltung jedoch von zentraler Bedeutung ist. Aus diesem Grund kann für die öffentliche Hand die Erhöhung der Fahrgastzahlen und die Ausweitung des Angebots an Zugverbindungen ein Ziel darstellen, das unter Umständen Vorrang vor bestimmten rein wirtschaftlichen Überlegungen erhält – selbstverständlich unter der Voraussetzung, dass das wirtschaftliche Gleichgewicht des Systems gewahrt bleibt.

Folglich können unterschiedliche Auffassungen über die Führung und Ausgestaltung des Dienstes jederzeit auftreten. Und so sehr solche Meinungsverschiedenheiten auch durch Ausschreibungsunterlagen und Vertragsbestimmungen vorweggenommen werden können, steht außer Frage, dass die Komplexität des tatsächlichen Betriebs stets über das hinausgehen wird, was vertraglich geregelt werden kann. Es sei denn, man wollte jede denkbare Situation, die den Eisenbahnverkehr betreffen könnte, im Detail normieren. Es erscheint jedoch unrealistisch, sämtliche Facetten eines Dienstes abzubilden, der mit äußerst vielfältigen und heterogenen Sachverhalten konfrontiert sein kann.

Unter Berücksichtigung dieser Voraussetzungen ist festzustellen, dass die Verwaltung in gewissem Sinne bereits Schritte in diese Richtung unternommen hat, um größtmögliche Bedingungen der wettbewerblichen Chancengleichheit zu gewährleisten.

Das Land hat nämlich erhebliche finanzielle Mittel aufgewendet, um das Eigentum an praktisch 100 % des eingesetzten Rollmaterials zu sichern. Es handelt sich um moderne und leistungsfähige Fahrzeuge mit hohem Reisekomfort und modernster Technologie. Die Züge werden ausschließlich elektrisch betrieben.

Darüber hinaus hat sich das Land das Eigentum an sämtlichen Werkstätten und Abstellanlagen gesichert. Zudem wurde bereits – über die landeseigene In-house-Gesellschaft – ein Vertrag über die vollständige Wartung der zuletzt angeschafften Fahrzeuge abgeschlossen.

Schließlich wurde bereits eine Vereinbarung über die Wartung sämtlicher zuletzt beschaffter Züge (22 Fahrzeuge) abgeschlossen. Die Wartung der ersten und zweiten Instandhaltungsstufe wird dabei unmittelbar vom Hersteller der Fahrzeuge übernommen.

Im Wesentlichen hat das Land hinsichtlich sämtlicher für die Erbringung des Dienstes wesentlichen Vermögenswerte private Subjekte ausgeschlossen und sein Handeln an den für es maßgeblichen Grundsätzen ausgerichtet: größtmögliche ökologische Nachhaltigkeit und größtmögliche Attraktivität für die Pendlerinnen und Pendler.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass auch die Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur selbst nicht Gegenstand der Ausschreibung ist (diese Aufgabe wird von Rete Ferroviaria Italiana AG und der STA AG wahrgenommen), befindet sich die Verwaltung in einer Situation, in der sie vom privaten Betreiber nur in begrenztem Umfang abhängig ist und bei den wesentlichen Aspekten des Systems eine weitgehende Unabhängigkeit besitzt.

Dem privaten Betreiber obliegt im Wesentlichen lediglich die eigentliche Durchführung des Verkehrsdienstes, insbesondere das Personalmanagement sowie die Abwicklung der Verträge mit den Erbringern der damit verbundenen Dienstleistungen. Sämtliche strategisch relevanten Vermögenswerte befinden sich im Eigentum des Landes.

Darüber hinaus hat das Land die Verantwortung für die Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf vollständig aus dem Zuständigkeitsbereich des künftigen Auftragnehmers herausgenommen. Diese Einnahmen stehen ausschließlich dem Land zu, das damit von möglichen Einnahmesteigerungen profitiert, gleichzeitig aber auch das Risiko allfälliger Rückgänge trägt.

Durch den Ausschluss des privaten Betreibers von den Tarifeinnahmen kann das Land die Tarife jederzeit anpassen, ohne dass dadurch Vertragsänderungen erforderlich werden oder Auswirkungen auf das Vertragsverhältnis entstehen. Dies bietet den Vorteil, auf besondere Situationen flexibel reagieren zu können, die zu einem Anstieg oder Rückgang der Fahrgastzahlen führen.

Vor diesem Hintergrund wird verständlich, weshalb das Modell der gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft nicht gewählt wurde. Zugleich kann daraus geschlossen werden, dass sich die Verwaltung bei der Verwaltung des Dienstes in eine starke Steuerungsposition versetzt, indem sie Neutralität, wettbewerbliche Chancengleichheit sowie Qualitätsstandards gewährleistet, von denen nicht abgewichen werden kann.

Regelmäßige Überprüfungen der Verwaltungssituation der lokalen öffentlichen Dienste

Das Land Südtirol ist stolz darauf, eine eigene Struktur für die Überwachung und Kontrolle der Erbringung des öffentlichen Personennahverkehrs eingerichtet zu haben. Konkret wurde innerhalb des Amtes für Personenverkehr ein eigener Dienst mit der Bezeichnung „Verwaltung Dienstverträge“ geschaffen.

Die Kontrollen erfolgen sowohl im Büro, soweit dies möglich ist – beispielsweise bei der Überprüfung der Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit des Dienstes, die auf einer von RFI AG bereitgestellten Software basiert, sowie bei der Prüfung der von den Verkehrsunternehmen vorgelegten Unterlagen – als auch „on board“, also durch Personal, das sich direkt an Bord der eingesetzten Fahrzeuge begibt, um die ordnungsgemäße Einhaltung sämtlicher im Dienstleistungsvertrag festgelegten Parameter zu überprüfen.

Diese Kontrolltätigkeiten wurden bereits in den vergangenen Jahren durchgeführt und werden auch nach Abschluss der aus dem vorliegenden Vergabeverfahren hervorgehenden Verträge fortgeführt.

Für weitere Einzelheiten wird auf die Anlage „Mindestqualitätsbedingungen und Vertragsstrafen“ verwiesen.

Für spezifische Analysen hat sich das Land darüber hinaus bereits spezialisierter Unternehmen bedient (beispielsweise für Kundenzufriedenheitsanalysen), indem entsprechende Leistungen an externe Gesellschaften vergeben wurden, wobei die Verwaltung stets die ordnungsgemäße Durchführung überwacht hat.

Am Ende eines jeden Jahres wird das sogenannte „Abrechnungsdekret“ erlassen, das sämtliche für die Berechnung der vertraglichen Vergütung erforderlichen Ermittlungsunterlagen enthält. Dabei werden insbesondere die tatsächlich erbrachten Kilometerleistungen, sämtliche Ersatzverkehre, Verspätungen, verhängte Vertragsstrafen sowie allfällige Leistungsmehrungen oder -minderungen berücksichtigt. Kurz gesagt werden alle Aspekte berücksichtigt, die die Erbringung des Dienstes betreffen.

Es versteht sich von selbst, dass die diesbezügliche Ermittlungstätigkeit von erheblichem Umfang ist und die Verwaltung in hohem Maße beansprucht. Es ist erforderlich, eine Vielzahl von Dokumenten zu prüfen und jedes Verfahren ordnungsgemäß vorzubereiten, wobei dem Auftragnehmer stets das Recht auf kontradiktorisches Verfahren und rechtliches Gehör gewährleistet wird.

Darüber hinaus hat die Vergabestelle im Rahmen der bisherigen Verträge auf das Instrument des Komitees für die Verwaltung des Dienstvertrages zurückgegriffen. Dieses dient dazu, dass sich die Vertragsparteien regelmäßig treffen, um sowohl operative Fragestellungen als auch strategische und grundsätzliche Themen gemeinsam zu behandeln und zu lösen.

Dieses Gremium wird auch im Rahmen der neuen Vergabe weitergeführt.

Hinsichtlich der qualitativen Leistungsparameter, die Gegenstand der Überprüfungen sind, wird ausdrücklich auf die Anlage „Mindestqualitätsbedingungen und Vertragsstrafen“ verwiesen. Dort finden sich sowohl eine detaillierte Beschreibung der zu erreichenden Qualitätsstandards als auch die entsprechenden Kontroll- und Prüfmodalitäten. Im Übrigen wurde diese Anlage strikt nach den Vorgaben der ART gemäß Beschluss Nr. 16/2018 in geltender konsolidierter Fassung erstellt.

Was die wirtschaftlichen und finanziellen Überprüfungen betrifft, wird ausdrücklich auf die Anlage „Berechnung des wirtschaftlichen- und finanziellen Ausgleichs und Wirtschaftliche Governance“ sowie auf die Risikomatrix verwiesen.

Diese Anlagen setzen die einschlägigen Maßnahmen der Regulierungsbehörde um, welche die Wahrung des wirtschaftlichen Gleichgewichts regeln. Sie enthalten insbesondere Bestimmungen zu den Regulierungszeiträumen, den zu berücksichtigenden Abweichungen sowie den möglichen Maßnahmen zur Wiederherstellung des wirtschaftlichen Gleichgewichts. Für eine detaillierte Darstellung wird auf die genannten Anlagen verwiesen.

Unberührt bleiben sämtliche Verpflichtungen des Auftragnehmers hinsichtlich der Berichterstattung und Rechenschaftslegung gegenüber der Regulierungsbehörde gemäß Beschluss Nr. 120/2018.

1.2. Betrieblicher Bezugskontext

Die Verwaltung des Eisenbahnverkehrsdienstes im Land Südtirol wird derzeit durch die Ausführung von zwei abgeschlossenen Dienstleistungsverträgen sichergestellt.

1. TRENITALIA-VERTRAG

Der derzeit geltende Dienstleistungsvertrag (DV) wurde direkt an Trenitalia vergeben und mit Vertrag Rep. Nr. 59/38.0 vom 22.12.2015, unterzeichnet am 21.12.2015, für eine Laufzeit von neun Jahren abgeschlossen. Der Vertragszeitraum begann am 01.01.2016 und endete ursprünglich am 31.12.2024.

Aufgrund der gegen die Ausschreibungsunterlagen des Verfahrens für die Erbringung der öffentlichen Eisenbahnverkehrsdienste in Südtirol erhobenen Rechtsmittel sowie der hierzu ergangenen Entscheidungen erster und zweiter Instanz wurde der Vertrag im Wege einer Notverlängerung durch die Beschlüsse der Landesregierung Nr. 1056/2024 und Nr. 328/2025 verlängert. Zuletzt erfolgte mit Beschluss der Landesregierung Nr. 348/2026 eine weitere Verlängerung des Vertragsverhältnisses bis zum 31.12.2027.

Die derzeitige Struktur des integrierten Tariffsystems Südtirol sieht vor, dass die Tarifeinnahmen dem Land Südtirol zustehen. Dies gewährleistet einen gewissen Spielraum für die öffentliche Hand, die in der Lage sein wird, das Verhältnis zwischen Kosten und Einnahmen kontinuierlich zu überwachen und gegebenenfalls geeignete Maßnahmen zu ergreifen, auch um die öffentlichen Finanzen zu entlasten, ohne dass der Betreiber dadurch in irgendeiner Weise benachteiligt oder begünstigt wird.

Das Verkehrsvolumen belief sich im Jahr 2016 auf 2.730.000 Zug*km, während im Jahr 2023 die Durchführung von 2.842.490 Zug*km vorgesehen war.

Gemäß Maßnahme 14 des Beschlusses ART Nr. 49/2015, die zum Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung in Kraft war, wurde vereinbart, Anreizmechanismen zur Verbesserung von Qualität und Effizienz, eine Prämie für die Steigerung der Fahrgastzufriedenheit und einen Anteil an den Mehreinnahmen infolge Fahrgaststeigerungen, anzuwenden.

Der an Trenitalia vergebene Dienst verkehrt auf der Brennerlinie (Hauptbetreiber), auf der Meraner Linie (abwechselnd mit SAD) und geringfügig im Pustertal. Der Dienst zeichnet sich durch den Betrieb

von Regionalzügen, auch grenzüberschreitend, nach den Kriterien des Südtiroler integrierten Dienstes aus:

- Taktfahrplan;
- Hohe Frequenz (30 Minuten);
- Umsteigeknoten mit bequemen Anschlüssen;
- Integration zwischen dem Bus- und dem regionalen Eisenbahnverkehr (R), Regionalexpresszügen (RV) und Fernverkehrszügen, internationalen Zügen (EC) und Hochgeschwindigkeitszügen (FA);
- Integration der Regionaldienste mit jenen des angrenzenden Tirols und der Autonomen Provinz Trient.

2. SAD AG - VERTRAG

Der derzeitige Dienstleistungsvertrag wurde mit dem am 29.08.2017 unterzeichneten Vertrag (Sammlung 51/38.0 vom 29.8.2017) für eine Dauer von 7 Jahren und 4 Monaten, beginnend am 01.09.2017 und endend am 31.12.2024, direkt an SAD AG vergeben.

Infolge der gegen die Ausschreibungsunterlagen des Verfahrens für die Erbringung der öffentlichen Eisenbahnverkehrsdienste in Südtirol erhobenen Rechtsmittelverfahren sowie der hierzu ergangenen Entscheidungen erster und zweiter Instanz wurde der bestehende Vertrag durch zwei aufeinanderfolgende Beschlüsse der Landesregierung (Beschlüsse Nr. 1057/2024 und Nr. 329/2025) im Wege einer Notverlängerung fortgeführt. Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 349/2026 wurde schließlich eine weitere Verlängerung der Vertragslaufzeit bis zum 31.12.2027 beschlossen.

Wie im Vertrag mit Trenitalia so ist auch für den Vertrag mit SAD AG vorgesehen, dass die Tarifeinnahmen aus den oben genannten Gründen dem Land Südtirol zustehen.

Das Verkehrsvolumen belief sich im Jahr 2018 auf 2.435.732 Zug*km, während im Jahr 2023 die Durchführung von 2.700.130 Zug*km vorgesehen war.

Gemäß Maßnahme 14 des Beschlusses Art. 49/2015, die zum Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung in Kraft war, wurde vereinbart, Anreizmechanismen zur Verbesserung von Qualität und Effizienz, eine Prämie für die Steigerung der Fahrgastzufriedenheit und einen Anteil an den Mehreinnahmen infolge einer Steigerung der Fahrgastzahlen, anzuwenden.

Der an SAD AG vergebene Dienst verkehrt auf der Vinschgerlinie (einziger Betreiber), im Pustertal (Hauptbetreiber), auf der Meraner Linie (abwechselnd mit Trenitalia) und marginal im restlichen Netz. Der Dienst zeichnet sich durch den Betrieb von Regionalzügen, auch grenzüberschreitend, nach den Kriterien des Südtiroler integrierten Dienstes aus:

- Taktfahrplan;
- Hohe Frequenz (30 Minuten);
- Umsteigeknoten mit bequemen Anschlüssen;
- Integration zwischen dem Bus- und dem regionalen Eisenbahnverkehr (R), Regionalexpresszügen (RV) und Fernverkehrszügen, internationalen Zügen (EC) und Hochgeschwindigkeitszügen (FA);
- Integration der Regionaldienste mit jenen des angrenzenden Tirols und der Autonomen Provinz Trient.

Bezüglich der Tarifeinnahmen ist festzuhalten, dass die Offenlegung der entsprechenden Einnahmedaten im Rahmen eines von der Vergabestelle als „Gross-Cost-System“ ausgestalteten Vergabeverfahrens keine besondere Relevanz entfaltet.

Dies deshalb, weil im Gross-Cost-Modell die Einnahmen aus den Fahrscheinen ausschließlich der öffentlichen Verwaltung zustehen. Die Teilnehmer am Vergabeverfahren haben somit kein unmittelbares wirtschaftliches Interesse daran, die Tarifeinnahmen der Vorjahre im Detail zu kennen.

Anders verhielte es sich, wenn die vorliegende Vergabe auf dem Net-Cost-Modell beruhen würde. In diesem Fall wäre die Vergabestelle verpflichtet, sämtliche Informationen zu den Erlösen der Vorjahre mit einem sehr hohen Detaillierungsgrad offenzulegen, da die Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf vollständig dem Auftragnehmer zufließen würden. Dies hätte zur Folge, dass dieser sowohl das Risiko allfälliger Einnahmerückgänge zu tragen als auch von möglichen Einnahmensteigerungen zu profitieren hätte.

Um jedoch jegliche Zweifel auszuräumen, werden nachstehend die vertraglichen Vergütungen im Rahmen der derzeit geltenden Dienstleistungsverträge für die Jahre 2023 und 2024, die Tarifeinnahmen sowie weitere wirtschaftlich relevante Kennzahlen tabellarisch dargestellt.

Tarifeinnahmen aus Eisenbahnverträgen in Südtirol		
Tarifeinnahmen des regionalen Eisenbahnverkehrs	2023	2024
SAD (Clearing-Einnahmen)	2.732.717,97 €	4.947.773,52
SAD (On-Board-Einnahmen)	143.205,02 €	98.820,00
Trenitalia (Clearing-Einnahmen)	8.115.861,11 €	6.533.202,49
Vertriebskanäle von Trenitalia*	7.555.811,78 €	6.871.394,29
Gesamt	18.547.595,88 €	18.451.190,3
Einnahmen aus der Nutzung der RV-Züge von Trenitalia (abzuziehen)	- 1.993.500,35€	- 2.195.447,33 €
Gesamteinnahmen der Eisenbahnverkehrsdienstverträge	€ 16.554.095,53	16.255.742,97

Coverage ratio				
	SAD 2023	Trenitalia 2023	SAD 2024	Trenitalia 2024
Prozentualer Anteil der Clearing-Erlöse**	25,19%	74,81%	43,10%	56,90%
Einnahmen **	4.779.231,98 €	11.774.863,55 €	7.006.225,22€	9.249.517,74 €
Entgelt ohne Betreiberkosten	27.234.687,18 €	27.657.098,71 €	27.650.334,73 €	28.381.938,5 €
Coverage ratio	17,55%	42,57%	25,33%	32,59%

Entgelte aus Eisenbahnverträgen in Südtirol				
Jahr	Km vom endgültigen Betriebsplan	Gesamtes Entgelt	Entgelt für Infrastrukturbetreiber	Entgelt ohne Betreiberkosten
Vertrag Trenitalia				
2023	Km 2.840.535	Euro 32.618.604,74	Euro 4.961.506,03	Euro 27.657.098,71
2024	Km 2.869.240	Euro 34.792.713,68	Euro 6.410.775,18	Euro 28.381.938,5
Vertrag SAD				
2023	Km 2.692.490	Euro 30.400.305,25	Euro 3.165.618,07	Euro 27.234.687,18
2024	Km 2.693.497	Euro 31.067.140,18	Euro 3.416.805,45	Euro 27.650.334,73

Für die Auswertung dieser Zahlenwerte wird auf den Bericht gemäß Beschluss Nr. 48/2017 verwiesen, der zusätzliche Informationen zu Entwertungen, Fahrausweisen, Fahrgastkategorien usw. enthält.

Abgerechnete Werte der bisherigen Betreiber

In der Anlage „Mindestqualitätsbedingungen und Vertragsstrafen“, die in vollständiger Übereinstimmung mit dem Beschluss der ART Nr. 16/2018 erstellt wurde, wurden die von den bisherigen Betreibern erzielten Leistungswerte gemäß den Vorgaben der Regulierungsbehörde auf der Grundlage der Durchschnittswerte der letzten drei Jahre ermittelt und beiden ausscheidenden Betreibern zugeordnet. Auf diese Werte ist Bezug zu nehmen.

Um den Bietern die Angebotsausarbeitung zusätzlich zu erleichtern, werden hinsichtlich der Pünktlichkeit und der ausgefallenen Zugfahrten ergänzende Informationen bereitgestellt. Diese Daten

sind nach einzelnen Wirtschaftssubjekten aufgeschlüsselt; die Pünktlichkeitswerte werden darüber hinaus für das Referenzjahr 2024 auch streckenbezogen ausgewiesen.

TRENITALIA		SAD	
Pünktlichkeit (Ergebnis der Pünktlichkeit für die Bedienungslinien mit Ankunft innerhalb von 5 Minuten)	Ergebnis 2024	Pünktlichkeit (Ergebnis der Pünktlichkeit für die Bedienungslinien mit Ankunft innerhalb von 5 Minuten)	Erreichtes Ergebnis 2024
Bozen–Meran	88,67%	Bozen–Meran	88,33%
Franzensfeste-Innichen	96,33%	Franzensfeste-Innichen	97,92%
Bozen–Brenner	93%	Bozen–Brenner	88,92%
Unterland	87%	Meran–Mals	99,25%

Key

TRENITALIA		SAD	
Streichungen	Ergebnis 2024	Streichungen	Erreichtes Ergebnis 2024
Vollständig oder teilweise ausgefallene und nicht durch Ersatzverkehr ersetzte Regionalzüge	> 0,5%	Prozentualer Anteil der vollständig oder teilweise ausgefallenen und nicht durch Ersatzverkehr ersetzten Regionalzüge an den geplanten Zugkilometern (Quelle: RFI) – ausschließlich SAD- bedingte Ursachen.	< 0,2 %

Was die wahrgenommene Qualität des Dienstes betrifft, werden die im Rahmen der Erhebung zur Zufriedenheit der Fahrgäste im Eisenbahnsektor (SAD und Trenitalia) ermittelten Indizes angeführt.

Die Erhebung zur Zufriedenheit der Fahrgäste im Eisenbahnsektor wird für den Betreiber SAD von der Vergabestelle durch Beauftragung Dritter durchgeführt, während sie für Trenitalia unmittelbar von Trenitalia im Rahmen der landesweiten Erhebung vorgenommen wird.

Die Methodik ist – trotz einiger Unterschiede – im Wesentlichen homogen, sodass die Ergebnisse vergleichbar sind. Gegenstand der Erhebung sind folgende Qualitätsfaktoren: die Sicherheit der Fahrgäste und des Zuges, die Pünktlichkeit, der Komfort an Bord, die Informationen an Bord sowie der Kundenbetreuungsdienst.

Die Bewertung erfolgt anhand einer Skala von 1 bis 9, wobei 1 die größtmögliche Unzufriedenheit und 9 die größtmögliche Zufriedenheit ausdrückt. Bewertungen von 6 bis 9 gelten als positive Bewertung, während Bewertungen von 8 bis 9 eine hohe Zufriedenheit zum Ausdruck bringen.

Der Umfang der Stichprobe gewährleistet eine Fehlermarge von höchstens $\pm 3,5$ % bei einem Konfidenzniveau von 95 %.

Jahr 2025	NOTEN 6 - 9		NOTEN 8+9*	
Zufriedenheitsindikatoren	TRENITALIA	SAD	TRENITALIA	SAD
1. Sicherheit	93,84%	96,19%	46,51%	80,12%
2. Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit	89,03%	94,58%	41,72%	75,18%
3. Fahrkomfort	90,71%	94,54%	42,78%	68,23%
4. Fahrgastinformation an Bord und Kundenbetreuung	93,79%	95,01%	48,84%	74,57%

Im Hinblick auf die allgemeinen Ziele des öffentlichen Personennahverkehrs und des vorliegenden Vergabeverfahrens verfolgt die Autonome Provinz Bozen eine langfristige Strategie zur Verbesserung der Mobilität. Dem Eisenbahnverkehr kommt in diesem Konzept die Rolle des Rückgrats des öffentlichen Personenverkehrs entlang der Haupttäler zu. Zahlreiche Infrastrukturprojekte befinden sich bereits in der Umsetzungsphase, während weitere Vorhaben geplant werden. Dank dieser Infrastrukturinvestitionen wird es möglich sein, die Anzahl der Zugverbindungen zu erhöhen und das Sitzplatzangebot auszuweiten, wodurch die Kapazität und die Attraktivität der Dienste erheblich gesteigert werden.

Ebenso hat das Land Südtirol es als notwendig erachtet, in den Fahrzeugpark zu investieren, indem neue Züge beschafft und ältere Fahrzeuge ersetzt werden. Das Land Südtirol hat sich strategisch dafür entschieden, die Anschaffung des neuen Rollmaterials vollständig selbst zu finanzieren, um die technischen Spezifikationen der Fahrzeuge unmittelbar steuern und zugleich die mit der Investition verbundenen Finanzierungskosten minimieren zu können.

Hinsichtlich der Merkmale des Fahrzeugparks wird nachstehend eine zusammenfassende Darstellung gegeben; für weitergehende Einzelheiten wird auf den nachfolgenden Abschnitt 3 verwiesen.

Die Elektrotriebzüge sind sämtlich relativ neu, während die dieselbetriebenen GTW-Züge älteren Datums sind. Deren Einsatz wird voraussichtlich bis zum Jahr 2030 schrittweise beendet werden.

Bereits an dieser Stelle ist hervorzuheben, dass künftig sämtliche Fahrzeuge in öffentlichem Eigentum stehen werden. Dies stellt einen wesentlichen Unterschied zum vorhergehenden Dienstleistungsvertrag mit Trenitalia dar, bei dem Trenitalia Eigentümer eines Teils des Rollmaterials war, dessen Anschaffung teilweise vom Land mitfinanziert worden war.

Im Einzelnen wurden im Rahmen der vorangegangenen Verträge die Voraussetzungen für die Beschaffung von zehn elektrischen Triebzügen (ETR) des Typs „Flirt“ durch Trenitalia unter Mitfinanzierung der öffentlichen Hand und unter Zweckbindung des Gutes geschaffen. Auch das Eigentum an diesen Fahrzeugen soll künftig in öffentliches Eigentum übergehen. Zu diesem Zweck hat sich das Land verpflichtet, diese Fahrzeuge über seine In-house-Gesellschaft STA AG zu erwerben. Wie sämtliche übrigen Fahrzeuge werden auch diese den Bietern im Rahmen von Leasing- bzw. Mietverträgen zur Verfügung gestellt.

Die STA AG (landeseigene In-house-Gesellschaft) ist Eigentümerin aller weiterer für die Erbringung des Dienstes vorgesehenen Züge.

Die von SAD im Rahmen des vorhergehenden Vertrags eingesetzten Fahrzeuge standen bereits vollständig im öffentlichen Eigentum der STA AG.

Von den Bietern werden keinerlei Investitionen in das Rollmaterial verlangt, abgesehen von der Bereitstellung eines Fahrzeugs für Rettungs- bzw. Bergungseinsätze auf dem Eisenbahnnetz, wobei auch insoweit kein Erwerb des Fahrzeugs erforderlich ist.

Für Einzelheiten zu Remisen und Werkstätten wird auf den nachfolgenden Abschnitt 3 verwiesen.

Im Hinblick auf das vorliegende Vergabeverfahren hat die Vergabestelle darüber hinaus Investitionen in unbewegliche Güter getätigt. Insbesondere ist auf die Werkstätte Bozen Süd hinzuweisen, deren Fertigstellung für das Jahr 2029 vorgesehen ist und in der die Wartung der ersten und zweiten Instandhaltungsstufe sämtlicher 22 Coradia-Stream-Züge durchgeführt werden wird. Darüber hinaus wird sie ausreichende Abstellkapazitäten für den gesamten Fahrzeugbestand gewährleisten.

Im Bereich der Infrastrukturinvestitionen hat sich das Land ferner zum Erwerb bestimmter Teile der Remise Meran verpflichtet, die für die Wartung der ETR-Züge genutzt werden. Dabei handelt es sich insbesondere um die Werkshalle, die zuvor im Eigentum der SAD AG stand.

Die durchschnittliche kommerzielle Geschwindigkeit der ausgeschriebenen Verkehrsleistungen beträgt 53,7 km/h. Dabei bestehen deutliche Unterschiede zwischen der Brennerbahnlinie, die durch hohe Geschwindigkeiten und größere Haltestellenabstände gekennzeichnet ist, und den eingleisigen Nebenstrecken, die geringere Geschwindigkeiten sowie dichter aufeinanderfolgende Haltestellen aufweisen.

1.3. Beschreibung der Merkmale des Vergabeverfahrens

Bevor auf das vorliegende Vergabeverfahren eingegangen wird, erscheint eine kurze Einordnung der insgesamt in die Zuständigkeit der Vergabestelle fallenden öffentlichen Verkehrsdienste zweckmäßig.

Der öffentliche Verkehr im Land Südtirol zeichnet sich durch die Integration verschiedener Verkehrsmittel aus: Linienbusdienste, Seilbahnverbindungen (Rittner Seilbahn), standortgebundene Anlagen (Standseilbahn auf den Mendelpass und Rittner Bahn) sowie Eisenbahnverkehrsdienste auf den in die Zuständigkeit des Landes fallenden Strecken.

Der außerstädtische Busverkehr wurde in zehn Lose aufgeteilt und nach Abschluss eines offenen Vergabeverfahrens ab dem Jahr 2021 für die Dauer von zehn Jahren an verschiedene Betreiber vergeben. Der Stadtverkehr wurde der landeseigenen In-house-Gesellschaft SASA AG übertragen, welche darüber hinaus auch ein Los im außerstädtischen Verkehr betreibt.

Gegenstand des vorliegenden Berichts sind die öffentlichen Eisenbahnverkehrsdienste. Das Vergabeverfahren weist die nachstehend beschriebenen Merkmale auf. Hinsichtlich aller Aspekte, die in diesem Bericht aus Gründen der Übersichtlichkeit nur allgemein dargestellt werden, wird für die

erforderliche Detailtiefe auf die Vergabeunterlagen verwiesen, sobald diese auf dem Landesportal für öffentliche Ausschreibungen (ausschreibungen-südtirol) veröffentlicht werden.

Die gewählte Vergabeform ist das offene Vergabeverfahren gemäß Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370 vom 23. Oktober 2007 sowie gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe a) und Artikel 15 des GvD Nr. 201 vom 23. Dezember 2022.

Die Laufzeit des Dienstes beträgt **15 (fünfzehn) Jahre** ab dem Datum der Aufnahme der Dienstleistung.

Das offene Vergabeverfahren umfasst verschiedene Phasen:

- Entscheid zur Einleitung des Vergabeverfahrens;
- Veröffentlichung der Ausschreibung;
- Einreichung der Angebote;
- Prüfung der Verwaltungsunterlagen;
- Nachforderungsverfahren;
- Zulassung oder Ausschluss der Wirtschaftsteilnehmer;
- Bewertung der Angebote durch eine Bewertungskommission unter technisch-qualitativen Gesichtspunkten;
- Veröffentlichung der Rangliste;
- Ermittlung des vorläufigen Zuschlagsempfängers;
- Prüfung eines etwaigen ungewöhnlich niedrigen Angebots;
- Überprüfung der Voraussetzungen des vorläufigen Zuschlagsempfängers;
- endgültige Genehmigung und Zuschlagserteilung;
- Vertragsabschluss.

Die Veröffentlichung der Ausschreibung ist für September 2026 vorgesehen. Sofern keine besonderen Schwierigkeiten auftreten, sollte der wirksame Zuschlag für den Vertrag im Frühjahr 2027 erfolgen; der Vertragsabschluss wird nach Abschluss der vorgeschriebenen Verfahrensschritte stattfinden.

In dem gemäß Beschluss Nr. 48/2017 erstellten Bericht, der auf der institutionellen Website des Landes Südtirol veröffentlicht wurde und auf den hier verwiesen wird, wurde die gegenwärtige Struktur der auf dem Landesgebiet angebotenen Eisenbahnverkehrsdienste ausführlich beschrieben.

Nach eingehenden Analysen und Bewertungen gemäß dem Beschluss der ART Nr. 48/2017, die in Kapitel 8 des genannten Berichts dargestellt sind, hat sich das Land Südtirol für ein Modell mit Einzellos entschieden.

Der Bericht wurde der Verkehrsregulierungsbehörde übermittelt, welche hinsichtlich der Vergabe in einem einzigen Los keine kritischen Anmerkungen erhoben hat.

Der Vergleich mit Szenarien, die eine Aufteilung in zwei Lose und getrennte Netze vorsahen, hat gezeigt, dass das Einzellosmodell eine „optimale Mindestgröße“ darstellt. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, das Flottenmanagement, das jährliche Leistungsvolumen in Zugkilometern sowie die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Darüber hinaus erscheint das Einzellosmodell geeignet, sowohl größere als auch kleinere Eisenbahnunternehmen anzusprechen, da sich das Land Südtirol verpflichtet hat, den Wirtschaftsteilnehmern die für die Leistungserbringung erforderlichen Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen und ihnen auch jene Fahrzeuge zugänglich zu machen, die derzeit im Eigentum eines der bisherigen Betreiber stehen. Ferner stellt die öffentliche Hand Remisen und Betriebsanlagen bereit, die zusammen mit der neu errichteten Anlage in Bozen Süd voraussichtlich ausreichen werden, um die betrieblichen Erfordernisse zu decken.

Der Auftrag umfasst das gesamte Zuständigkeitsgebiet des Landes Südtirol sowie grenzüberschreitende Verbindungen von und zu den österreichischen Bundesländern. Darüber hinaus umfasst er Verbindungen in Richtung Trentino, beschränkt auf den Streckenabschnitt zwischen Bozen und Trient, dessen verwaltungsmäßige Zuständigkeit der Autonomen Provinz Bozen übertragen wurde. Während der Vertragslaufzeit sind Angebotsausweitungen sowie die Einführung zusätzlicher Dienste vorgesehen, die bereits im Rahmen der Planungsphase festgelegt wurden.

Ab dem Jahr 2028 wird die im neuen Dienstleistungsvertrag vorgesehene Volumenproduktion 7.046.624 Zugkilometer pro Jahr betragen.

Die Ausgestaltung des Dienstes, der Gegenstand des Vergabeverfahrens ist, entspricht nicht vollständig dem derzeitigen Betriebsmodell. Wie in Kapitel 6 des Berichts gemäß Beschluss Nr. 48/2017

näher erläutert wird, ist aufgrund von Infrastrukturmaßnahmen, die zwischen 2026 und 2027 abgeschlossen werden, eine wesentliche Änderung des Verkehrsangebots vorgesehen. Darüber hinaus sind weitere Infrastrukturmaßnahmen geplant (siehe nachfolgende Ausführungen). Deren Umsetzung wird jedoch mehr Zeit in Anspruch nehmen, und für einzelne Vorhaben kann nicht garantiert werden, dass sie noch innerhalb der Laufzeit des Dienstleistungsvertrages abgeschlossen werden.

Referenzszenario 2028: abgeschlossene Infrastrukturmaßnahmen

- Elektrifizierung der Strecke Meran–Mals (STA);
- Errichtung der Riggertal-Schleife, um den mit dem Fahrtrichtungswechsel der Züge im Bahnhof Franzensfeste verbundenen Zeitverlust zu beseitigen (RFI) und eine direkte Verbindung zwischen Bozen und dem Pustertal zu ermöglichen;
- Bereitstellung zusätzlichen Rollmaterials im Zusammenhang mit dem erweiterten Betriebskonzept und der Inbetriebnahme der Riggertal-Schleife (RFI).

Maßnahmen, die – sofern sie innerhalb der Vertragslaufzeit abgeschlossen werden – zu einer Erhöhung der Zugkilometerleistung führen können

- Virgl-Eisenbahnvariante mit eigenständiger (eingleisiger) Einfahrt der Strecke Meran–Bozen in den Bahnhof Bozen (RFI);
- Brennerbasistunnel (BBT);
- Zulaufstrecke zum Brennerbasistunnel: Abschnitt Franzensfeste–Waidbruck (RFI);
- Strecke Meran–Bozen: zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Untermais–Kaiserau (RFI).

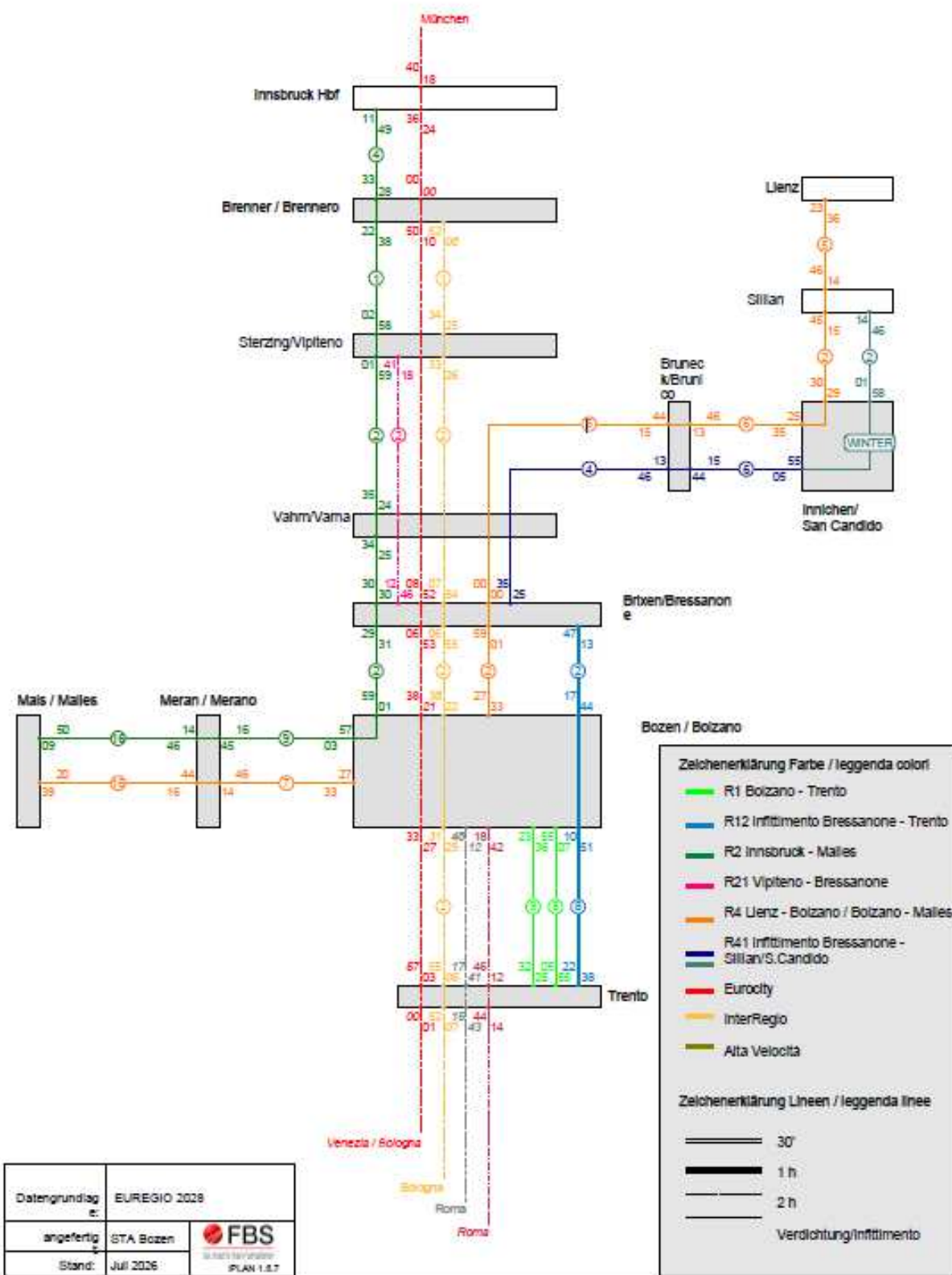
Für eine detaillierte Beschreibung des Auftragsgegenstands wird ausdrücklich auf die Anlagen betreffend die Fahrpläne und die Umlaufplanung des Rollmaterials sowie auf sämtliche weiteren Beschreibungen in den wirtschaftlichen Unterlagen, insbesondere die Anlage „TAB-Betriebsprogramm für das 15-Jahres-Angebot“, verwiesen. Diese Unterlagen werden bei Veröffentlichung der Ausschreibung vollständig zugänglich gemacht.

Für nähere Informationen zum Stand der Infrastrukturmaßnahmen wird ausdrücklich auf den Bericht über die Lose verwiesen.

Um auch an dieser Stelle einen Gesamtüberblick über die ausgeschriebenen Verkehrsleistungen zu vermitteln, wird nachstehend eine Netzdarstellung mit den Einzelheiten des Streckennetzes und des Fahrplans für das erste Betriebsjahr (2028) bereitgestellt. Sämtliche Detailinformationen werden im Rahmen der Ausschreibung veröffentlicht.

Wie der Darstellung entnommen werden kann, ist ein Halbstundentakt vorgesehen, wobei auf bestimmten Strecken und zu bestimmten Tageszeiten Angebotsverdichtungen vorgesehen sind.

Linientaktkarte Bahnnetz Südtirol ab 2028 Reticolare Alto Adige dal 2028



Es wird darauf hingewiesen, dass der Eisenbahnverkehrsdienst vollständig an das Zuschlagsunternehmen vergeben wird, welches die Leistungen weit überwiegend eigenverantwortlich erbringen wird.

Die einzige Besonderheit betrifft den grenzüberschreitenden Verkehr nach Österreich, der eine Zusammenarbeit zwischen der Zuschlagsempfängerin dieses Vergabeverfahrens und dem Betreiber des Dienstes auf österreichischer Seite erfordert.

Hinsichtlich des Detaillierungsgrades wird auf die besonderen Vergabebedingungen verwiesen; zusammenfassend kann diese Zusammenarbeit wie folgt beschrieben werden: Die Dienste enden nicht an den Grenzbahnhöfen Brenner und Pustertal, sodass die Fahrzeuge in das Gebiet des jeweils anderen Staates weiterfahren. Dabei wird das Personal des jeweils zuständigen Eisenbahnverkehrsunternehmens eingesetzt (in Österreich das österreichische Unternehmen, in Italien der Zuschlagsempfänger dieses Vergabeverfahrens). Jedes Unternehmen ist für die Instandhaltung der ihm zugewiesenen Fahrzeuge verantwortlich. Für die im jeweils anderen Staat erbrachten Zugkilometer ist ein Ausgleichsmechanismus vorgesehen, der durch die Vereinbarungen zwischen dem Land Südtirol und dem Verkehrsverbund Tirol geregelt wird und in den Vergabeunterlagen erläutert ist.

Die Entwicklung eines Betriebskonzepts, das auf einer Angebotsausweitung basiert, die Einführung hochfrequenter Taktfahrpläne bis Innsbruck und Lienz sowie deren vollständige Abstimmung auf die Fahrpläne der nationalen und internationalen Verkehrsverbindungen im Knoten Bozen (welche ihrerseits mit dem „Taktknoten“ München abgestimmt sind), werden eine erhebliche Steigerung der heutigen Verkehrsleistungen ermöglichen und damit einen wirksamen, effizienten und tatsächlich attraktiven Ersatz für den motorisierten Individualverkehr schaffen.

Während der Laufzeit jedes Betriebsprogramms können die Parteien die Fahrpläne neu festlegen, um eine zeitnahe Anpassung des Leistungsangebots an Veränderungen der Nachfrage, an Erfordernisse zur Verbesserung des Betriebsablaufs, an infrastrukturelle Veränderungen, an geplante Bauarbeiten oder an sonstige Änderungen der Rahmenbedingungen zu ermöglichen.

Hinsichtlich der Flexibilität der Leistungen kann das Land die Durchführung zusätzlicher oder die Reduzierung von Zugdiensten gegenüber den im Vergabeverfahren vorgesehenen Kilometerleistungen verlangen. In diesem Fall erfolgt eine entsprechende Anpassung des vertraglichen Entgelts nach Maßgabe der Kriterien, die in den Vergabeunterlagen festgelegt werden.

Bezüglich des Detaillierungsgrades wird auf das technische Leistungsverzeichnis verwiesen. Bereits an dieser Stelle kann jedoch klargestellt werden, dass Flexibilität einen allgemeinen vertraglichen Grundsatz im öffentlichen Personennahverkehr und somit auch in diesem Vergabeverfahren darstellt. Angesichts der Vielzahl von Variablen und unvorhersehbaren Ereignissen, welche diesen Sektor kennzeichnen, könnte dies nicht anders geregelt werden.

Darüber hinaus wird ihr im künftigen Vertrag eine noch größere Bedeutung zukommen, da Eingriffe in die Infrastruktur vorgesehen sind (siehe oben).

Sobald die Instrumente zur Erhöhung oder Verringerung der Kilometerleistungen sowie die vertraglichen Optionen als gesetzlich vorgesehene Vergabeinstrumente unter Berücksichtigung der Grundsätze des Kodex der öffentlichen Verträge ausgestaltet sind, ist der Zuschlagsempfänger in technischer, wirtschaftlicher und organisatorischer Hinsicht entsprechend abgesichert.

Hinsichtlich der wirtschaftlichen Flexibilität bleiben die Bestimmungen der ART zu den Regulierungsperioden unberührt, die jeweils im Abstand von fünf Jahren festgelegt werden. In diesem Rahmen kann eine Überprüfung der Leistungen und des Entgelts erfolgen, sofern die Abweichung zwischen dem im Vergabeverfahren angebotenen Betrag und den tatsächlich aus den Buchhaltungsunterlagen hervorgehenden Kosten eine von der Vergabestelle festgelegte Schwelle überschreitet.

Dies kann jedoch erst erfolgen, nachdem die Vergabestelle jährlich bestimmte in den Leistungsverzeichnissen festgelegte Grundsätze angewandt hat, um das wirtschaftliche Gleichgewicht bei Ereignissen, die nicht dem Zuschlagsempfänger zuzurechnen sind, zu gewährleisten. Zur besseren Verständlichkeit wird auf die beigefügte Risikomatrix verwiesen.

Es wird daran erinnert, dass es sich um einen vom Anwendungsbereich des Kodex der öffentlichen Verträge ausgenommenen Sektor handelt. Daher ist die vollständige Anwendung sämtlicher Bestimmungen des Kodex nicht vorgesehen; unberührt bleiben jedoch sämtliche Grundsätze, die mit dem öffentlichen Eisenbahnpersonenverkehr vereinbar sind.

Die wirtschaftlichen Aspekte der Vertragsänderungen werden in der Anlage „Berechnung des wirtschaftlichen- und finanziellen Ausgleichs und Wirtschaftliche Governance“ geregelt.

Im Hinblick auf die Tarifeinnahmen ist diese Flexibilität nicht derart ausgestaltet, dass besondere Schutzmechanismen zugunsten des Zuschlagsempfängers erforderlich wären, falls eine Verringerung des Leistungsumfangs zu niedrigeren Einnahmen aus Fahrscheinerlösen führen sollte. Dies deshalb, weil die gesamten Fahrgeldeinnahmen dem Land zustehen, welches das damit verbundene Risiko vollständig übernimmt. Sollte es daher zu einer Verringerung der Verkehrsleistungen kommen, fallen die daraus resultierenden Mindereinnahmen in die Verantwortung des Landes.

Abschließend ist hervorzuheben, dass der Zuschlagsempfänger verpflichtet ist, in den Fällen, in denen die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen aus unterschiedlichen Gründen nicht möglich ist, einen Schienenersatzverkehr mit Bussen bereitzustellen. Ein planmäßig im Fahrplan vorgesehener Busersatzverkehr auf den von der Ausschreibung erfassten Strecken ist hingegen nicht vorgesehen.

Für weitere Einzelheiten wird auf das technische Leistungsverzeichnis sowie auf die Anlage mit den Landesrichtlinien zur Ausarbeitung des Interventionsplans verwiesen. Zusammenfassend hat das Land Bestimmungen vorgesehen, welche die Grundsätze für die Durchführung des Ersatzverkehrs klar festlegen. Die Ausarbeitung des genannten Plans obliegt hingegen dem Zuschlagsempfänger.

Der Gesamtwert der Leistungen ergibt sich aus dem in der veröffentlichten Ausschreibung angegebenen Ausschreibungsbetrag. Für nähere Einzelheiten wird auf die Unterlagen zum wirtschaftlichen Teil verwiesen.

Tarifsystem

Die Verkehrsdienste werden von den Betreibern unter Anwendung der Tariftypologien, Freifahrten und Ermäßigungen erbracht, die im integrierten Tarifsystem vorgesehen sind, welches von der Landesregierung mit Beschluss Nr. 356/2025 in geltender Fassung festgelegt wurde. Die Festlegung, Anwendung und Anpassung der Tarife fallen in die Zuständigkeit des Landes Südtirol.

Dem Land Südtirol stehen die Einnahmen aus dem Tarifsystem des Landes zu, soweit sie Fahrten auf den im Rahmen des auf einem Gross-Cost-Modell basierenden Dienstleistungsvertrags erbrachten Verkehrsleistungen betreffen. Folglich stehen dem Zuschlagsempfänger keine Einnahmen aus Fahrausweisen zu. Damit entfällt die Notwendigkeit, das Tarifsystem des Landes in möglichst detaillierter Form darzustellen. Gleichwohl wird nachstehend eine hinreichend umfassende Zusammenfassung gegeben.

Hinzu kommt, dass die Vergabestelle die Fahrkartenschalter ohne Mitwirkung des Zuschlagsempfängers betreiben wird und sich hierfür ausschließlich ihrer Inhouse-Gesellschaft STA AG bedienen wird.

Für detaillierte Informationen zu den Fahrausweisen wird auf die Website „suedtirolmobil“ verwiesen (<https://www.altoadigemobilita.info/de/tickets>).

Das integrierte Tarifsystem „Südtirolmobil“ umfasst Fahrscheine mit Kilometerpreis und Pauschaltarif.

Es gibt spezifische Fahrscheine für besondere Fahrgastkategorien (z.B. Studenten, Senioren, Behinderte, Touristen), für die der Preis der Jahreskarte grundsätzlich feststeht und nicht von den zurückgelegten Strecken abhängt. Zudem sehen sie günstige wirtschaftlichen Bedingungen vor.

Auf der Grundlage von Vereinbarungen über die Integration des regionalen Eisenbahnverkehrs mit jenen der benachbarten Eisenbahnverkehrsunternehmen des Landes Tirol und der Autonomen Provinz Trient kann die Verwendung von Fahrscheinen des integrierten Tarifsystems "Südtirolmobil" auf Strecken bis nach Trient, Innsbruck und Lienz genehmigt werden.

Nachstehend werden die bedeutendsten Elemente innerhalb eines äußerst heterogenen Angebots hervorgehoben. Für das vollständige Angebot wird auf die entsprechend angegebene Internetseite verwiesen.

(a) Fahrpreis auf Kilometerbasis (Kilometertarif):

- Einzelfahrschein;
- Südtirolmobil Pass business;
- Südtirolmobil FlexFamily;
- Südtirolmobil Flex;

b) pauschaler Fahrpreis (monatlicher oder jährlicher Fixpreis):

- Südtirolmobil FIX 365 e 30 (jeweils 250 bzw. 39 Euro);
- Südtirolmobil U19 (20 Euro)
- Südtirolmobil U26 (150 Euro);

- Südtirolmobil 65+ (20, 75 oder 150 Euro);
- Südtirolmobil365 Free (kostenlos für Menschen mit Behinderung von mindestens 74 %);

Kinder unter sechs Jahren sind berechtigt, die öffentlichen Verkehrsmittel kostenlos zu nutzen.

Beispielhaft werden nachstehend die Kilometerstufen und die entsprechenden Kilometerkosten des Südtirol Flex Pass angegeben:

- von 1 bis 1.000 km: 12 Cent pro Tarifkilometer;
- von 1.001 bis 2.000 km: 8 Cent pro Tarifkilometer;
- von 2.001 bis 10.000 km: 3 Cent pro Tarifkilometer;
- von 10.001 bis 20.000 km: 2 Cent pro Tarifkilometer;
- ab 20.001 km: 0 Cent pro Tarifkilometer.

2. Ergebnisse der Konsultation

Der Beschluss Nr. 154/2019 sieht die Durchführung eines Konsultationsverfahrens vor, um die Interessenträger gemäß Maßnahme 4 Ziffer 7 des Beschlusses in die Festlegung der wesentlichen und unerlässlichen Güter sowie in die weiteren im Beschluss genannten Themenbereiche einzubeziehen.

Die Konsultation wurde durch Veröffentlichung am 04.12.2025 auf der Website <https://ausschreibungen-suedtirol> sowie auf der Seite „Transparente Verwaltung“ des Landes Südtirol eingeleitet. Darüber hinaus wurden PEC-Mitteilungen an die gemäß den Vorgaben der Behörde im genannten Beschluss identifizierten Subjekte versandt.

Die Konsultation wurde sowohl in mündlicher Form in Anwesenheit der Stakeholder als auch schriftlich durchgeführt.

An der schriftlichen oder persönlichen Konsultation nahmen fünf Eisenbahnverkehrsunternehmen teil, die öffentliche Eisenbahnverkehrsdienste in Italien oder im Ausland erbringen (Trenitalia AG, SAD AG, ÖBB PV AG, Arriva Italia GmbH, Arenaways – Longitude Holding). Darüber hinaus beteiligten sich eine Verbraucherschutzorganisation (Verbraucherzentrale Südtirol) sowie ein Eisenbahnfahrzeughersteller (Stadler).

Die Konsultation wurde formell mit der Veröffentlichung des Dekrets des Abteilungsdirektors Nr. 3956 vom 12.03.2026 („Klassifizierung der für den öffentlichen Eisenbahnnahverkehr funktionalen Güter als Grundlage für die Durchführung der Ausschreibung zur Vergabe des Dienstes und andere Konsultationspflichten seitens der Verwaltung gemäß Beschluss Nr. 154/2019 der Verkehrsregulierungsbehörde“) abgeschlossen. Auf dieses Dekret wird hiermit vollumfänglich Bezug genommen; es ist integraler und verbindlicher Bestandteil der vorliegenden Unterlagen (**Anlage 7**).

In diesem Kapitel wird eine kurze Zusammenfassung der Ergebnisse gegeben. Für Einzelheiten wird auf das Dekret Nr. 3956/2026 einschließlich der acht im Rahmen der Konsultation behandelten Anlagen verwiesen:

- Anlage A, Klassifizierung der Immobilien und der anderen funktionellen Güter,
- Anlage B, Klassifizierung des Rollmaterials,
- Anlage C, Personal der derzeitigen Bahndienstbetreiber in der Autonomen Provinz Bozen,
- Anlage D, Mindestqualitätsbedingungen der Dienstleistungen und Vertragsstrafen,
- Anlage E, Datenzugangsplan,
- Anlage F, Fragen der Interessengruppen und Antworten der Vergabestelle,
- Anhang G, Protokoll der Anhörung mit den Wirtschaftsakteuren,
- Anhang H, Protokoll der Anhörung mit den Gewerkschaftsvertretern.

Das Dekret wurde sowohl auf der Seite der transparenten Verwaltung der Autonomen Provinz Bozen (Transparenz der Mobilitätsabteilung) als auch auf dem lokalen Vergabeportal „ausschreibungen-suedtirol“ veröffentlicht, auf welchem bereits die von den Wirtschaftsteilnehmern zu konsultierenden Unterlagen bereitgestellt worden waren.

Da die eingereichten Fragen teilweise umfangreiche Ausführungen enthalten und die Verwaltung zu jedem einzelnen Thema ausführliche Stellungnahmen ausgearbeitet hat, erscheint es nicht zweckmäßig, an dieser Stelle lediglich eine zusammenfassende Darstellung zu liefern, da dadurch wesentliche Aspekte und Überlegungen verloren gehen könnten. Vielmehr wird eine Übersicht über die behandelten Fragestellungen gegeben, um den Interessierten einen Gesamtüberblick zu ermöglichen. Für eine vertiefte Analyse können die Antworten unmittelbar im Dekret Nr. 3956/2026 eingesehen werden.

Im Allgemeinen wurde besonderes Augenmerk auf die Eigenschaften und Einsatzmodalitäten des Rollmaterials, auf Abstell- und Wartungsanlagen sowie auf das Personal gelegt. Einer der bisherigen Betreiber (Incumbent) hat zudem kritische Anmerkungen zur Vergabe in Form eines Einzelloses vorgebracht.

Zum Schutz der Privacy der Teilnehmer werden jene Stakeholder, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, in anonymisierter Form dargestellt.

Teilnehmer Nr. 1

- 3 Fragen zu Werkstätten und Remisen, insbesondere zur Frage der Verpflichtung zur Unterzeichnung des Mietvertrags;
- 2 Fragen zum Personal, betreffend den anzuwendenden Kollektivvertrag sowie die operativen Modalitäten des Personalübergangs;
- 17 Fragen zu den Mindestqualitätsbedingungen, mit Schwerpunkt auf Vertragsstrafen und Inspektionen;
- Weitere 5 Fragen unterschiedlicher Art, von denen keine über Werkstätten, Fahrzeuge oder Personal betraf.

Teilnehmer Nr. 2

- 1 einleitende Frage zum Rollmaterial;
- 6 Fragen zu den Zügen vom Typ „Flirt“, ein Teil zur Eigentumsfrage und zur rechtlichen Qualifikation der Zurverfügungstellung, und ein Teil zu technischen Aspekten;
- 7 Fragen zu den Zügen vom Typ „Coradia Stream“, verteilt auf technische, rechtliche und wartungsbezogene Aspekte;
- 2 Fragen zur Übernahme der Fahrzeuge und zur Bereitstellung von Daten;
- 9 Fragen zu den Werkstätten, insbesondere zur Werkstatt in Bozen Süd sowie zu technischen Aspekten der Wartungspflichten;
- 1 Frage zur Anpassung an das ETCS-System;
- 6 Fragen zu den Rettungsfahrzeugen und deren Wartung;
- 5 Fragen zum Personal, insbesondere zu den Rekrutierungszeiten, zur Übernahme bestehender Verträge sowie zum Umfang der Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Sozialklausel gemäß Art. 48 Abs. 7 Buchst. e), GvD. Nr. 50/2017;
- 1 Frage zu den Daten des bisherigen Betriebs;
- 1 Frage zum Ausschreibungsbetrag;
- 2 Fragen zur Schichtplanung.

→

Teilnehmer Nr. 3

- 1 Frage zur ethnischen Proportionalität als mögliches Hindernis für die Einstellung des erforderlichen Personals;
- 1 Frage zur fehlenden Aufteilung in Lose als fehlender Schutz der KMU;
- 1 Frage zum Verhältnis zwischen Effizienz und dem Grundsatz der größtmöglichen Beteiligung;
- 1 Frage zu den monopolistischen Auswirkungen als Folge eines Einzelloses Verfahrens;
- 1 Frage zum Fehlen besonderer Teilnahmevoraussetzungen (verstanden als Fehlen eines Beteiligungskriteriums auf Basis der in den Vorjahren zurückgelegten Kilometer oder des erzielten Umsatzes);
- 1 Frage zur Wahl des anzuwendenden Kollektivvertrags.

Teilnehmer Nr. 4 (Verbraucherschutzorganisation)

- 8 Fragen zum Anhang „Mindestqualitätsbedingungen“, mit Bezugnahme auf bestimmte formale Aspekte, die in den letzten Beschlüssen der Verkehrsregulierungsbehörde vorgesehen sind.

Die für die Verkehrsleistung erforderlichen Güter werden in den nachfolgenden Abschnitten ausführlich behandelt. Da sich die betreffenden Vermögenswerte nahezu ausschließlich in öffentlichem Eigentum befinden, betraf keine der im Rahmen der Konsultation gestellten Fragen die von der Vergabestelle vorgenommene Klassifizierung, sondern ausschließlich technische oder vertragliche Aspekte ihrer Bereitstellung.

Auch der Themenbereich Personal wird in den folgenden Kapiteln behandelt, wobei auf einige Aspekte eingegangen wird, die im Rahmen der Konsultation thematisiert wurden.

3. Bestimmungen der Ausschreibung in Bezug auf die funktionellen Güter

3.1. und 3.2 Neu beschafftes und bereits vorhandenes Rollmaterial

Mit dem vorliegenden Vergabeverfahren beabsichtigt das Land Südtirol, die Gleichbehandlung aller Bieter sicherzustellen und gleichzeitig die KMU im Sinne der Bestimmungen des Beschlusses der ART Nr. 154/2019 in der geltenden Fassung zu schützen.

Vor diesem Hintergrund sind die Investitionen in das Rollmaterial zu betrachten, da 100 % des für die Erbringung der Verkehrsleistungen erforderlichen Rollmaterials in öffentlichem Eigentum stehen (genauer gesagt im Eigentum der STA AG, der Inhouse-Gesellschaft des Landes).

Tatsächlich wird von den Bietern keinerlei Investition verlangt. Sie müssen lediglich die den Ausschreibungsunterlagen beigefügten Mietverträge abschließen und die entsprechenden Mietzinsen entrichten, welche nach den Vorgaben des Beschlusses ART Nr. 154/2019 berechnet wurden.

Im Einzelnen handelt es sich um 45 elektrische Triebzüge (23 FLIRT und 22 Coradia Stream) sowie um dieselbetriebene GTW-Züge. Letztere sind bei vorübergehender Nichtverfügbarkeit des elektrischen Rollmaterials einzusetzen, insbesondere während jener Zeiträume, in denen die FLIRT-Züge technischen Anpassungen an das neue ETCS-/ERTMS-System unterzogen werden.

Von den 22 Coradia-Stream-Zügen wurden sechs in Zusammenarbeit mit den ÖBB beschafft, um insbesondere die grenzüberschreitenden Dienste nach Tirol (Brennerstrecke bis Innsbruck) und nach Osttirol (Pustertalbahn bis Lienz) gemäß den Kooperationsvereinbarungen zwischen den österreichischen Bundesländern und dem Land Südtirol sicherzustellen. Für die grenzüberschreitenden Dienste erfolgt an den grenznahen Bahnhöfen – wie bereits heute und auch bei den FLIRT-Zügen – ein Fahrzeugaustausch zwischen dem Betreiber der Verkehrsleistungen auf italienischem Staatsgebiet (dem Zuschlagsempfänger) und jenem auf österreichischem Staatsgebiet (derzeit ÖBB).

Da die Züge im öffentlichen Eigentum stehen, verbleiben sie auch nach Ablauf des Vertrages in öffentlichem Eigentum, ohne dass besondere Klauseln oder Beschränkungen erforderlich wären.

Für eine detaillierte Beschreibung der technischen Merkmale (Alter, Leistung usw.) wird auf die Anlage „Verzeichnis des Rollmaterials“ verwiesen. Bereits an dieser Stelle kann jedoch hervorgehoben werden, dass sämtliche Fahrzeuge erst vor relativ kurzer Zeit beschafft wurden.

Für den Fall, dass eine Erhöhung der Zugkilometer während der Vertragslaufzeit die Beschaffung weiterer Fahrzeuge erforderlich macht, bleibt das Land verpflichtet, diese anzuschaffen oder dem Zuschlagsempfänger zur Verfügung zu stellen, um dessen Schutz gemäß den Vorgaben des Beschlusses ART Nr. 154/2019 in geltender Fassung zu gewährleisten.

Hinsichtlich des bereits zum Zeitpunkt der Ausschreibung vorhandenen Rollmaterials ist Folgendes festzustellen:

- 13 elektrische Triebzüge des Typs FLIRT (modern und für grenzüberschreitende Verkehre ausgerüstet), die sich zu 100 % im Eigentum der STA AG befinden, wurden den beiden bisherigen Eisenbahnverkehrsunternehmen seit Beginn ihrer jeweiligen Verträge vermietet;
- weitere 10 elektrische Triebzüge des Typs FLIRT wurden von Trenitalia im Rahmen der beiden vorangegangenen öffentlichen Dienstleistungsverträge beschafft und unmittelbar in Betrieb genommen. Ihr Erwerb durch die STA AG ist vorgesehen; anschließend werden sie der Zuschlagsempfängerin mittels Mietvertrag zur Verfügung gestellt;
- die Beschaffung der 22 Coradia-Stream-Züge (davon sechs in Zusammenarbeit mit den ÖBB zur Sicherstellung insbesondere der grenzüberschreitenden Verkehre) wurde bereits vor Erstellung des vorliegenden Berichts vertraglich geregelt. Da die Auslieferung durch den Hersteller gestaffelt im Laufe des Jahres 2026 erfolgt, werden die derzeitigen Betreiber die Fahrzeuge vorübergehend im Rahmen eines Mietverhältnisses nutzen. Einige Fahrzeuge werden zwangsläufig erst nach Veröffentlichung der Ausschreibung ausgeliefert; die vollständige Lieferung wird jedoch vor Beginn der Verkehrsleistungen erfolgen. Die Verwaltung hat dem Zuschlagsempfänger die erforderliche Zeit für die Durchführung sämtlicher technischer und administrativer Vorbereitungsmaßnahmen einzuräumen. Sollten die notwendigen technischen Vorlaufzeiten nicht ausreichen, kann die Verwaltung den Vertragsbeginn verschieben oder andere geeignete Maßnahmen ergreifen;
- 11 dieselbetriebene GTW-Triebzüge waren bereits vor der Ausschreibung vorhanden und werden seit Beginn des derzeit gültigen Vertrages von SAD eingesetzt. Ihr Einsatz beschränkte sich historisch auf die Strecke Meran–Mals, deren vollständige Elektrifizierung kurz vor dem Abschluss steht.

Unter diesen Voraussetzungen ist jede Diskussion über die Unentbehrlichkeit oder Entbehrlichkeit der Güter sowie über Fragen der Bereitstellung oder des Betreiberwechsels gegenstandslos geworden. Dies wird auch durch die Konsultation bestätigt, da kein Teilnehmer hierzu Fragen gestellt hat.

Hinsichtlich der Kriterien zur Festlegung der Mietzinsen für das Rollmaterial wurden die Mietpreise von der STA nach dem Grundsatz des Marktwertes festgelegt, im Einklang mit Maßnahme 10 des Beschlusses ART Nr. 154/2019. Dadurch wird eine vollständige Deckung der Abschreibungskosten gewährleistet, die auf Grundlage einer technischen Nutzungsdauer von 25 Jahren berechnet wurden. Aufgrund der öffentlichen Natur der Vermieterin ist in den Mietzinsen keine Gewinnmarge für die STA enthalten.

Die genannten Anlagen enthalten auch die entsprechenden Kostenangaben.

Bezüglich der Rettungs- und Hilfsfahrzeuge wird klargestellt, dass beim Infrastrukturbetreiber STA eine mit ETCS Level 2 ausgerüstete Diesellokomotive verfügbar ist. Diese wird dem auftragnehmenden Unternehmen auf ausdrückliche Anforderung ausschließlich zu Rettungszwecken und je nach täglichem Bedarf gegen Entrichtung eines Tagesentgelts zur Verfügung gestellt. Der Auftragnehmer hat hingegen eigenständig mindestens eine elektrische Hilfslokomotive zu beschaffen, soweit dies unter Berücksichtigung der Marktverfügbarkeit möglich ist. Ebenso obliegt dem Auftragnehmer die Beschaffung von Fahrzeugen zur Verschub- und Rangiertätigkeit innerhalb der Instandhaltungsanlagen (Rangiertraktoren und/oder Rangierlokomotiven).

Der Zuschlagsempfänger hat die ordentliche und außerordentliche Instandhaltung der Fahrzeuge vom Typ ATR 100 GTW und ETR 170 FLIRT sicherzustellen. Die Kosten der Instandhaltung der zweiten Ebene werden von der STA erstattet.

Die gesamte Instandhaltung der Fahrzeuge vom Typ Coradia Stream wird hingegen im Rahmen eines Full-Service-Vertrages dem Hersteller Alstom übertragen. Der Vertrag wird zunächst von der STA abgeschlossen und beinhaltet die Verpflichtung, dass auch der Zuschlagsempfänger diesem Vertrag beitrifft. Letzterer wird die operativen und finanziellen Beziehungen zum Instandhalter wahrnehmen. Die zur Deckung der Instandhaltungskosten erforderlichen Mittel wurden in den simulierten Wirtschafts- und Finanzplan auf Grundlage der im Full-Service-Vertrag vorgesehenen Preise berücksichtigt. Dieser Vertrag wird den Ausschreibungsunterlagen beigelegt.

3.3. Unbewegliche Güter

Auch in Bezug auf die unbeweglichen Güter gewährleisten die Bestimmungen der Ausschreibung die Gleichbehandlung aller Bieter, da sie die Verfügbarkeit und den diskriminierungsfreien Zugang zu Remisen und Instandhaltungsanlagen sicherstellen.

Zunächst garantiert die Vergabestelle die Bereitstellung von 100 % der sich im öffentlichen Eigentum befindlichen Flächen, die geeignet und ausreichend sind, um die Instandhaltung und Abstellung des Rollmaterials an Endbahnhöfen oder an Standorten, an denen planmäßig Fahrzeuge abgestellt werden, sicherzustellen, insbesondere in Mals, Innichen, Meran und Bozen.

Darüber hinaus ist Trenitalia Eigentümerin einer groß dimensionierten Werkstatthanlage im Bahnhof Bozen und hat ihre Bereitschaft erklärt, diese den übrigen Bietern mittels eines Vertrages über den Zugang zu Instandhaltungseinrichtungen gemäß den geltenden Vorschriften für Betreiber von Serviceeinrichtungen auf der nationalen Eisenbahninfrastruktur, die nicht Infrastrukturbetreiber sind, zuletzt gemäß Beschluss ART Nr. 95/2023, zur Verfügung zu stellen. Der entsprechende Vertrag ist den Ausschreibungsunterlagen beigelegt.

Unbeschadet bleibt die Anwendung der Grundsätze des GvD Nr. 112/2015 sowie der Beschlüsse der ART Nr. 130/2019 und Nr. 95/2023 in den Teilen, welche die Zugänglichkeit sämtlicher Eisenbahn-Instandhaltungsanlagen regeln.

Die Bereitstellung der beweglichen Güter war Gegenstand der Konsultation mit den Wirtschaftsteilnehmern. Die gestellten Fragen betrafen jedoch praktisch nicht die rechtliche Einordnung hinsichtlich der Unentbehrlichkeit oder Entbehrlichkeit der Vermögenswerte. Vielmehr handelte es sich um technische Präzisierungen oder sonstige Detailfragen, teilweise auch rechtlicher Natur. Für sämtliche im Rahmen der Konsultation aufgeworfenen Themen wird daher auf das beigelegte Dekret Nr. 3956/2026 verwiesen.

Für detaillierte Informationen zu den unbeweglichen Gütern wird auf die Anlage „Immobilien“ verwiesen, die gemeinsam mit der Ausschreibung veröffentlicht wird. Zur allgemeinen Einordnung der dem Dienst gewidmeten Infrastrukturen werden nachstehend die verfügbaren Flächen kurz beschrieben:

1. Werkstatt Bozen Süd, im Eigentum des Landes (12.800 m², bestehend aus einer überdachten Werkhalle mit zwei Gleisen). Nach den Planungen der Verwaltung wird diese Anlage ab 2029

betriebsbereit sein und zusammen mit den weiteren öffentlichen Anlagen die Kapazitäten für die Betreuung sämtlicher Züge gewährleisten. Die Anlage wird für die Abstellung sowie die Instandhaltung der ersten und zweiten Ebene der Coradia-Stream-Züge genutzt und verfügt zudem über zusätzliche Gleise für die reine Abstellung sämtlicher Fahrzeugtypen. Die Werkstatt wird nicht an das Eisenbahnunternehmen vermietet, da sie ausschließlich für Alstom zur Erfüllung des Full-Service-Instandhaltungsvertrags der Coradia-Stream-Flotte bestimmt ist. Der Zuschlagsempfänger erhält hingegen die Außenflächen mit Anlagen zur Reinigung und Versorgung der Züge sowie zahlreiche Abstellgleise im Mietverhältnis,

2. Werkstatt des Landes in Mals (3.042 m²), die bis zur Fertigstellung der neuen Werkstatt Bozen Süd im Jahr 2029 für die Instandhaltung der Coradia-Stream-Züge genutzt wird. Anschließend wird sie als Abstell- und Instandhaltungsanlage zur Verfügung stehen. In Mals werden außerdem weitere Einrichtungen bereitgestellt, insbesondere für die Reinigung und Betankung der Dieseltriebzüge, solange diese in Betrieb sind,
3. Werkstatt des Landes in Innichen (2.435 m² überdachte Fläche) für die Abstellung und kleinere Instandhaltungsarbeiten an FLIRT-Zügen,
4. ATR-Werkstatt des Landes in Meran (925 m² überdachte Fläche, 66 m² technische Anlagen sowie 2.032 m² Freifläche einschließlich Zufahrt zur Anlage Nr. 5) für die Instandhaltung der ersten und zweiten Ebene der GTW-Dieseltriebzüge. Sobald diese Fahrzeuge nicht mehr im regulären Verkehr eingesetzt werden, wird die Werkstatt dem Zuschlagsempfänger nicht mehr zur Verfügung stehen und wieder vollständig in die Verfügbarkeit der STA übergehen,
5. ETR-Werkstatt Meran (2.015 m² überdachte Fläche) für die Instandhaltung der ersten und zweiten Ebene der FLIRT-Züge. Die Halle sowie einige dauerhaft mit ihr verbundene Anlagen befanden sich ursprünglich im Eigentum der SAD AG. Die Verwaltung hat sich jedoch verpflichtet, die als unverzichtbar eingestuften Bestandteile zu erwerben und den Bietern zur Verfügung zu stellen.

Alternativ oder zusätzlich zur ETR-Werkstatt in Meran (Punkt 5) können die Bieter folgende Anlage nutzen:

6. Werkstatt Bozen (80.000 m², davon 18.000 m² überdacht), im Eigentum der Trenitalia AG, die bereits ihre Absicht erklärt hat, diese den übrigen Bietern mittels eines Vertrages über den Zugang zu Wartungseinrichtungen gemäß den Grundsätzen des GvD Nr. 112/2015 sowie der Beschlüsse der ART Nr. 130/2019 und Nr. 95/2023 zur Verfügung zu stellen.

Es wird klargestellt, dass nach den durchgeführten technischen Bewertungen die Nutzung der unter Punkt 6) genannten Anlage für die Instandhaltung der FLIRT-Züge nicht unverzichtbar ist, da hierfür die unter Punkt 5) genannte Anlage genutzt werden kann, deren Kapazität für eine Flotte von 23 elektrischen Triebzügen ausreichend dimensioniert ist. Die Coradia- und GTW-Flotten verfügen ohnehin über eigene, speziell vorgesehene Instandhaltungseinrichtungen.

Die im öffentlichen Eigentum stehenden Vermögenswerte werden durch Unterkonzessionen der STA AG, der Inhouse-Gesellschaft des Landes und Konzessionärin dieser Vermögenswerte, zur Verfügung gestellt.

Für Detailregelungen hinsichtlich der Nutzung der genannten Einrichtungen für Leistungen außerhalb des Ausschreibungsumfangs sowie für etwaige Umstände, die Vermögensminderungen verursachen könnten, und deren mögliche Folgen wird auf die Anlage „Muster der Unterkonzession für die Werkstätten und Abstellanlagen Bozen Süd, Meran ATR, Meran ETR, Mals und Innichen“ verwiesen.

Hinsichtlich der Kriterien zur Festlegung der Mietzinsen hat die STA ein führendes nationales Unternehmen mit der Erstellung eines Bewertungsgutachtens beauftragt. Auf dieser Grundlage wurden die Marktwerte nach den Kriterien der Maßnahme 9 des Beschlusses ART Nr. 154/2019 ermittelt.

Der Ausschreibung werden Lagepläne, Schätzgutachten und Beschreibungen der Standorte beigelegt; auf diese Unterlagen wird verwiesen. Nach derzeitigem Stand sind während der Vertragslaufzeit keine zusätzlichen Investitionen in die Immobilien erforderlich. Die Vermietung umfasst die Gebäude einschließlich der untrennbar mit ihnen verbundenen technischen Anlagen und Ausrüstungen, die im Gutachten aufgeführt sind.

Hinsichtlich der vom Dienst betroffenen Eisenbahninfrastruktur kann auf das oben dargestellte Netzschema verwiesen werden, das sämtliche Strecken und Taktintervalle enthält. Detailliertere Informationen sind dem Abschnitt des Berichts über die Lose zum Eisenbahnnetz zu entnehmen, in dem Angaben zu den betroffenen Bahnhöfen, den Streckenlängen, den Stromsystemen und weiteren technischen Merkmalen enthalten sind.

Es erscheint zweckmäßig, bereits an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass die ausgeschriebenen Verkehrsleistungen drei verschiedene Infrastrukturbetreiber betreffen:

- STA AG für die Strecke Meran–Mals,
- RFI für sämtliche übrigen Strecken mit Ausnahme der nachstehend genannten,
- ÖBB Netz: Die Dienste zwischen Brenner und Innsbruck sowie zwischen Innichen und Lienz sind nicht Gegenstand des vorliegenden Vergabeverfahrens, mit Ausnahme der Übernahme und Rückgabe des Rollmaterials an den grenznahen Bahnhöfen. Diese Verkehrsleistungen werden vom österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (derzeit ÖBB) erbracht, das von der zuständigen Vergabestelle auf österreichischer Seite beauftragt wurde.

3.4. Bewegliche Güter

Wie aus den Konsultationsunterlagen hervorgeht, umfassen die sonstigen beweglichen Güter Lagerbestände, die Ausstattung der Bahnhöfe, die für den Betrieb der Eisenbahnverkehrsleistungen erforderlichen IT-Systeme sowie das Sicherheitsmanagementsystem.

Diese Vermögenswerte werden als „kommerzielle Güter“ eingestuft, da sie zwar für die Erbringung der Verkehrsleistungen erforderlich sind, jedoch nicht kumulativ die Merkmale wesentlicher und unverzichtbarer Güter erfüllen (Nichtduplizierbarkeit und Nichtaustauschbarkeit).

Die informationstechnologischen Systeme werden von der Vergabestelle über die STA AG zur Verfügung gestellt. Das beauftragte Eisenbahnunternehmen kann diese gegebenenfalls durch eigene technologische Lösungen ergänzen, um sämtliche funktionalen Anforderungen zu erfüllen und die Einhaltung aller organisatorischen und technologischen Prozesse sicherzustellen.

Die Pflichten des Zuschlagsempfängers für den ordnungsgemäßen Betrieb des Informations- und Technologiesystems sind in der Anlage „Informationssysteme – Planung – Betrieb – Monitoring“ beschrieben, die zusammen mit der Ausschreibung veröffentlicht wird. Diese Anlage enthält eine detaillierte Beschreibung der Aufgaben der STA AG und des Zuschlagsempfängers. Aus ihrem Inhalt ergibt sich für den Zuschlagsempfänger kein wirtschaftlich oder organisatorisch besonders belastender Aufwand.

Die Nutzung dieses Technologiesystems ist für die Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtend.

Die im öffentlichen Eigentum stehenden Güter verbleiben nach Ablauf der Vertragslaufzeit ohne weitere Rechtsakte oder Belastungen im öffentlichen Eigentum. Es handelt sich um unverzichtbare Güter, da sie sich im Eigentum der öffentlichen Hand befinden. Auch in diesem Fall schließt die Bereitstellung von Vermögenswerten durch die Verwaltung jede Form der Diskriminierung zwischen den Bietern aus.

Im Rahmen des Projekts „APIS“ (Advanced Passenger Information South Tyrol), das durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) finanziert wird, ist die Entwicklung einer standardisierten IT-Architektur für den öffentlichen Verkehr vorgesehen, die auf den Ergebnissen des vorhergehenden Projekts „Bingo“ aufbaut.

In diesem Zusammenhang sind eine Plattform für Echtzeitdaten, Kommunikation und Fahrgastinformation, ein Fahrgastinformationssystem (FIS) sowie ein Tool zur Verwaltung von Echtzeitdaten vorgesehen.

Hinsichtlich der für den Verkauf und die Kontrolle von Fahrausweisen erforderlichen Technologien wird insbesondere auf die Anlage „Verkauf und Kontrolle der Fahrausweise suedtirolmobil“ verwiesen, die im Zuge der Ausschreibungsveröffentlichung bereitgestellt wird.

Bereits an dieser Stelle kann jedoch hervorgehoben werden, dass die landeseigene Inhouse-Gesellschaft STA AG den überwiegenden Teil der diesbezüglichen Aufgaben wahrnimmt. Demgegenüber wird die tatsächliche Fahrscheinkontrolle in den Zügen des Zuschlagsempfängers über sein Bordpersonal übertragen. Die Kontrollgeräte stehen jedoch im Eigentum der STA AG und werden dem Personal des Zuschlagsempfängers zur Verfügung gestellt.

Auch im Bereich des Fahrscheinverkaufs liegt der überwiegende Teil der Aufgaben in der Zuständigkeit der STA AG. Gleiches gilt für die hierfür erforderlichen Güter, die sich im Eigentum der STA AG befinden oder von dieser aufgrund von Miet- oder Nutzungsverhältnissen verwendet werden. Konkret betreibt die STA in den Bahnhöfen Entwerter, Fahrscheinautomaten sowie von eigenem Personal betreute Verkaufsstellen, an denen Fahrausweise entwertet und erworben werden können.

Für weitere Einzelheiten wird auf die Anlage „Verkauf und Kontrolle der Fahrausweise suedtirolmobil“ sowie auf das technische Leistungsverzeichnis verwiesen. Dort werden auch bestimmte Leistungspflichten des Auftragnehmers im Zusammenhang mit dem Vertrieb von Fahrausweisen über spezifische nationale und internationale Vertriebskanäle erläutert.

Zusammenfassend wird auch in Bezug auf diese Güter die vollständige Gleichbehandlung aller Bieter gewährleistet und jede Form der Diskriminierung ausgeschlossen.

3.5 Investitionsmonitoring

Hinsichtlich des Investitionsmonitorings ist erneut hervorzuheben, dass sich sämtliche wesentlichen Vermögenswerte in öffentlichem Eigentum befinden (100 % der Züge sowie 100 % der Werkstätten und Abstellanlagen sind geeignet und ausreichend, um die Verkehrsleistungen sicherzustellen; unberührt bleibt das Recht der Eigentümer weiterer Werkstätten, diese zu nutzen).

Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass das Monitoring privater Investitionen nur eine begrenzte Bedeutung hat. Dies schließt jedoch nicht aus, dass dennoch Investitionen vorgenommen werden können, wenn auch in geringerem Umfang.

Unabhängig vom Umfang der Investitionen beabsichtigt die Vergabestelle, ihren Transparenzpflichten durch jährliche Veröffentlichungen auf der Internetseite der Transparenzverwaltung des Landes Südtirol nachzukommen.

Nach Auffassung der Vergabestelle ist in der beschriebenen Situation weniger ein finanzielles Investitionsmonitoring von zentraler Bedeutung als vielmehr die Überwachung der ordnungsgemäßen Nutzung der im öffentlichen Eigentum stehenden Güter. Hierzu wird auf die bereits vorstehend dargestellten Ausführungen verwiesen, da die Anlage „Mindestqualitätsanforderungen und Vertragsstrafen“ die Kontrollen des Rollmaterials, der Bordsysteme, der Monitore und weiterer Betriebsmittel umfassend beschreibt.

Die Verpflichtungen des Zuschlagsempfängers hinsichtlich der Transparenz von Investitionen sind in der Maßnahme 13 Absatz 3 des Beschlusses ART Nr. 16/2018 ausführlich geregelt. Auf diese Bestimmungen wird in den Vergabeunterlagen ausdrücklich durch die Anlage „Datenzugangsplan“ (**Anlage 4**) Bezug genommen. Es sei lediglich darauf hingewiesen, dass diese Anlage in strengster Übereinstimmung mit den Vorgaben der ART ausgearbeitet wurde. Für alle Einzelheiten wird daher vollumfänglich auf diese Anlage verwiesen.

Darüber hinaus bleiben die Verpflichtungen zur Übermittlung der Unterlagen der regulatorischen Rechnungslegung an die ART einschließlich eines erläuternden Berichts gemäß den Bestimmungen der Maßnahme 12 des Beschlusses Nr. 154/2019 bestehen.

4. Regelung des mit der Erbringung der Verkehrsleistungen betrauten Personals

Zunächst erscheint es zweckmäßig, den rechtlichen Rahmen darzustellen, der die Beziehungen zum Personal regelt.

Art. 48 Abs. 7 Buchst. e) des Gesetzesdekrets Nr. 50/2017 regelt den Schutz des Personals des bisherigen Betreibers.

Art. 48 Abs. 7 Buchst. e) G.D. Nr. 50/2017

„Im Falle eines Betreiberwechsels infolge eines Ausschreibungsverfahrens ist in den Ausschreibungsunterlagen die nahtlose Übernahme sämtlicher Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer des ausscheidenden Betreibers durch den nachfolgenden Betreiber vorzusehen, mit Ausnahme des Führungspersonals. Auf das übernommene Personal sind in jedem Fall der nationale Kollektivvertrag des Sektors sowie der vom bisherigen Betreiber angewandte Betriebs- oder Gebietskollektivvertrag anzuwenden, unter Einhaltung der in Artikel 3 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2001/23/EG des Rates vom 12. März 2001 festgelegten Mindestgarantien. Die Abfertigungsansprüche (Trattamento di Fine Rapporto – TFR) der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer des ausscheidenden Betreibers, die in das Arbeitsverhältnis mit dem nachfolgenden Betreiber übertreten, werden vom ausscheidenden Betreiber an das NISF abgeführt.“

Darüber hinaus besteht eine allgemeinere Regelung im Kodex der öffentlichen Verträge.

Art. 11 GvD Nr. 36/2023

„1. Auf das Personal, das bei der Ausführung von Bau-, Dienstleistungs- und Lieferaufträgen sowie Konzessionen beschäftigt wird, ist der nationale und territoriale Kollektivvertrag anzuwenden, der für den jeweiligen Sektor und das Gebiet gilt, in dem die Arbeitsleistungen erbracht werden, von den auf nationaler Ebene vergleichsweise repräsentativsten Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden abgeschlossen wurde und dessen Anwendungsbereich eng mit der Tätigkeit zusammenhängt, die

Gegenstand des Auftrags oder der Konzession ist und vom Unternehmen überwiegend ausgeübt wird.

2. In den Ausschreibungsunterlagen und im Vergabebeschluss gemäß Artikel 17 Absatz 2 geben die Vergabestellen und Konzessionsgeber den auf das bei der Ausführung des Auftrags oder der Konzession eingesetzten Personal anwendbaren Kollektivvertrag gemäß Absatz 1 und Anlage I.01 an.

2-bis. Bei trennbaren, sekundären, ergänzenden oder unterstützenden Leistungen, deren Tätigkeiten sich von der Hauptleistung unterscheiden und die zu mindestens 30 Prozent derselben homogenen Tätigkeitengruppe zuzuordnen sind, geben die Vergabestellen und Konzessionsgeber in den in Absatz 2 genannten Unterlagen auch den für diese Leistungen anwendbaren nationalen und territorialen Kollektivvertrag an.

3. In den Fällen gemäß den Absätzen 2 und 2-bis können die Wirtschaftsteilnehmer in ihrem Angebot einen anderen von ihnen angewandten Kollektivvertrag angeben, sofern dieser den Beschäftigten den gleichen Schutz gewährleistet wie jener, der von der Vergabestelle oder dem Konzessionsgeber angegeben wurde.“

Nach diesen Vorbemerkungen beabsichtigt die Verwaltung, die Anwendung des vom bisherigen Betreiber Trenitalia AG angewandten „Gesamtstaatlichen Kollektivvertrags der Mobilität /Vertragsgebiet für Eisenbahnaktivitäten“ in seiner jeweils geltenden Fassung sicherzustellen. Diesem Vertrag wird aufgrund seiner höheren Spezialisierung, seiner größeren Repräsentativität und seines höheren Schutzniveaus der Vorzug gegeben.

Schließlich finden auch die Bestimmungen über das Personal des Landesgesetzes Nr. 15/2015 Anwendung.

Art. 17 Abs. 2 LG Nr. 15/2015

„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 Berufsprofile betrifft.“

Es wird nun die tatsächliche Situation bei den bisherigen Betreibern beschrieben.

Die vollständigen Personallisten werden im Rahmen des Vergabeverfahrens zur Verfügung gestellt. Auf Grundlage der von den derzeitigen Betreibern übermittelten Daten (Stichtag: Dezember 2025) kann das operative Personal wie folgt zusammengefasst werden:

SAD

149 Beschäftigte, davon 40 Triebfahrzeugführer, 17 Triebfahrzeugführer/Zugbegleiter, 43 Zugbegleiter, 3 Verwaltungsmitarbeiter/Zugbegleiter, 1 Zugbegleiter/Betriebsleitstelle, 31 Verwaltungsmitarbeiter, 1 Koordinator, 1 Mitarbeiter im Personalmanagement, 10 Mitarbeitende im Bereich Instandhaltung sowie 2 Mitarbeitende im Bereich Instandhaltung/Prüfung.

Trenitalia

229 Beschäftigte mit Dienstsitz in Bozen, davon 69 im Bereich Triebfahrzeugführung und 71 im Bereich Zugbegleitung, 3 im Bereich Zugverkehrsmanagement, 3 im Bereich Personalmanagement, 24 im kommerziellen Bereich, 35 in der Instandhaltung, 21 in den Bereichen Leitung und Verwaltung sowie 3 im Bereich Reinigung.

(Genauer gesagt werden in Spalte J der Excel-Datei 142 Mitarbeitende dem fahrenden Personal zugeordnet und nicht 140. Aus den übrigen Spalten ergibt sich jedoch, dass zwei dieser Mitarbeitenden zutreffender als „Professional“ einzustufen sind.)

Trenitalia hat ferner darauf hingewiesen, dass das Personal mit Dienstsitz in Bozen auch an der Erbringung der Leistungen beteiligt ist, die Gegenstand des Dienstleistungsvertrages mit der Autonomen Provinz Trient sind. Umgekehrt gibt es Personal mit Dienstsitz in Trient, dessen Daten der Autonomen Provinz Bozen nicht übermittelt wurden, das ebenfalls Leistungen im Rahmen des Dienstleistungsvertrages des Landes Südtirol erbringt. Darüber hinaus greift Trenitalia in begrenztem Umfang und für bestimmte Leistungen auch auf Personal der Regionaldirektion Venetien zurück.

Daher wurde Trenitalia aufgefordert, die genaue Anzahl der jedem Vertrag zuzurechnenden Mitarbeitenden anhand eines objektiven Verteilungsschlüssels (d. h. der Anzahl der erbrachten

Betriebskilometer) zu bestimmen. Unter Anwendung dieses kilometergestützten Schlüssels hat Trenitalia den dem Vertrag des Landes Südtirol objektiv zurechenbaren Anteil des fahrenden Personals mit 57,8 % beziffert.

Trenitalia beschäftigt insgesamt 251 Mitarbeitende im fahrenden Dienst, davon 138 Triebfahrzeugführer und 113 Zugbegleiter, wenn die Beschäftigten mit diesen Funktionen an den Standorten Trient und Bozen zusammen betrachtet werden. 57,8 % von 251 entsprechen 145 Mitarbeitenden im fahrenden Dienst, die dem Vertrag des Landes Südtirol zuzurechnen sind.

Aus der Personalerhebung ergibt sich, dass derzeit formal 140 Mitarbeitende dem Standort Bozen zugeordnet sind (69 Zugbegleiter und 71 Triebfahrzeugführer). Diese fallen sämtlich unter die Sozialklausel.

Darüber hinaus können zur Erreichung der Zahl von 145 Mitarbeitenden weitere fünf Beschäftigte, die formal dem Standort Trient zugeordnet sind, in den Anwendungsbereich der Sozialklausel einbezogen und folglich vom Zuschlagsempfänger des vom Land Südtirol ausgeschriebenen Vergabeverfahrens übernommen werden. Dies entspricht dem Grundsatz des Vorrangs der materiellen Gegebenheiten vor der formalen Zuordnung. Die Auswahl dieser Mitarbeitenden erfolgt nach dem Grundsatz der Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit. Unberührt bleibt das Recht der einzelnen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, von der Sozialklausel keinen Gebrauch zu machen.

Unbeschadet der Wahrung der individuellen Rechte der derzeit an der Leistungserbringung beteiligten Beschäftigten liegt die tatsächliche Bestimmung des für die Vertragserfüllung erforderlichen Personalbedarfs im organisatorischen und unternehmerischen Ermessen des beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmens.

Ausschließlich zum Zweck der Ermittlung des Ausschreibungswertes wurde im simulierten Wirtschafts- und Finanzplan der Personalbedarf für das der Ausschreibung zugrunde liegende Betriebsprogramm geschätzt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass dieses Betriebsprogramm ein höheres Leistungsvolumen vorsieht als die derzeitige Produktion.

Im Rahmen des Vergabeverfahrens werden sämtliche Informationen veröffentlicht, die von der ART gemäß Tabelle 3 des Anhangs 6 zum Beschluss ART Nr. 154/2019 gefordert werden.

Zweisprachigkeit, ethnischer Proporz und deren Verhältnis zur Sozialklausel

Im Hinblick auf die Anwendung der Sozialklausel und damit auf die Verpflichtung des Auftragnehmers, das Personal des bisherigen Betreibers zu übernehmen, ist klarzustellen, in welchem Umfang die Anforderungen der Zweisprachigkeit und des ethnischen Proporzes deren Anwendung beeinflussen können, um einen unauflösbaren Konflikt zwischen diesen Vorgaben zu vermeiden.

Wie bekannt, bestehen im Land Südtirol für das eingesetzte Personal die Pflicht zum Nachweis der Zweisprachigkeit sowie die Verpflichtung zur Anwendung des ethnischen Proporzes gemäß D.P.R. vom 26. Juli 1976, Nr. 752 (Durchführungsbestimmungen zum Sonderstatut der Region Trentino-Südtirol betreffend den Proporz in den staatlichen Ämtern der Provinz Bozen und die Kenntnis der beiden Sprachen im öffentlichen Dienst) und D.P.R. vom 15. Juli 1988, Nr. 574 (Durchführungsbestimmungen zum Sonderstatut der Region Trentino-Südtirol über den Gebrauch der deutschen und der ladinischen Sprache im Verkehr mit der öffentlichen Verwaltung sowie in Gerichtsverfahren).

Die Verwaltung beabsichtigt, die „Einstellungen“, die sich aus den Übernahmepflichten der im Eisenbahnverkehr geltenden „starken“ Sozialklausel ergeben, von den sonstigen Einstellungen zu trennen, die nach Aufnahme der Dienstleistung durch den neuen Auftragnehmer erfolgen.

Konkret beabsichtigt die Verwaltung, die uneingeschränkte Wirksamkeit der Sozialklausel beim erstmaligen Übergang des Personals auf den neuen Betreiber sicherzustellen. Für alle nachfolgenden Einstellungen sollen die genannten Verpflichtungen hingegen verbindlich zur Anwendung gelangen, um die bestehende Situation schrittweise „auszugleichen“, zumal der Personalstand des Verkehrsunternehmens derzeit zwingend entsprechend der bei der Volkszählung erfassten Bevölkerung und unter Wahrung der drei Sprachgruppen (deutsch, italienisch und ladinisch) ausgestaltet werden muss.

Eine solche Auslegung würde es ermöglichen, der Sozialklausel vorrangig Rechnung zu tragen, auch im Falle von Ungleichgewichten zwischen den Sprachgruppen, und damit den Erhalt des Beschäftigungsniveaus sowie die Wertschätzung und Sicherung des bestehenden Kompetenz- und Erfahrungskapitals zu gewährleisten, auf das bei einem für die Wirtschaft des Landes strategisch bedeutsamen Dienst wie dem öffentlichen Personenverkehr im grenzüberschreitenden Gebiet Südtirols nicht verzichtet werden kann.

Da im Rahmen der Konsultation von Seiten einiger Wirtschaftsteilnehmer Bedenken hinsichtlich der Notwendigkeit geäußert wurden, aufgrund der Erhöhung der Zugkilometer zusätzliches Personal einzustellen, und hierzu verschiedene Umstände zur Untermauerung dieser Einwände vorgebracht wurden, werden nachstehend die bereits erteilten Antworten kurz zusammengefasst.

Nach Auffassung eines Wirtschaftsteilnehmers werde die Notwendigkeit zusätzlicher Einstellungen durch die Verpflichtung verschärft, Neueinstellungen im Einklang mit den genannten Vorgaben des sprachgruppenbezogenen Proporz vorzunehmen.

Für die Einzelheiten der bereits erteilten schriftlichen Stellungnahmen wird auf das Dekret Nr. 3956/2026 (**Anlage 7**) verwiesen. Zusammenfassend ist die Vergabestelle der Auffassung, dass die geäußerten Bedenken geringere Auswirkungen auf die Durchführung des Dienstes haben, als von dem betreffenden Unternehmen dargestellt wurde.

Erstens deshalb, weil bereits in den Jahren 2026 und 2027 eine erhebliche Ausweitung der Verkehrsleistung erfolgen wird, wodurch sich eine schrittweise Erhöhung sowohl der Verkehrsleistung als auch des Personalbestandes ergibt.

Zweitens, weil als Beginn der Dienstleistung der 1. Januar 2028 festgelegt wurde.

Vor allem aber hat die Vergabestelle in den besonderen Vertrags- und technischen Ausschreibungsbedingungen einen von Flexibilität geprägten Ansatz für die Aufnahme des Dienstes vorgesehen, sofern die Verzögerung auf Umstände zurückzuführen ist, die außerhalb des Verantwortungsbereichs des Zuschlagsempfängers liegen. Hinsichtlich der einschlägigen Bestimmung wird auf die Besonderen Vertragsbedingungen sowie auf die Ausschreibungsbedingungen verwiesen. Vorbehalten bleiben die Befugnisse der Autonomen Provinz Bozen, im Bereich der Erbringung öffentlicher Dienste unter Berücksichtigung der durch das Autonomiestatut eröffneten Handlungsspielräume neue Entscheidungen zu treffen.

5. Teilnahmevoraussetzungen

Für die Teilnahme am Vergabeverfahren ist der Nachweis der folgenden Anforderungen erforderlich:

- Einhaltung der Bestimmungen gemäß Art. 48 Abs. 7 Buchst. b) des Gesetzesdekrets Nr. 50/2017, wonach jeder Bieter verpflichtet ist, über ein Eigenkapital in Höhe von mindestens 15 % der jährlichen, der Ausschreibung zugrunde gelegten Vergütung zu verfügen;
- Eintragung im Handelsregister oder im Verzeichnis der Handwerksbetriebe für Tätigkeiten, die den ausgeschriebenen Leistungen entsprechen, gemäß Art. 100 Abs. 3 des GvD Nr. 36/2023 (für Wirtschaftsteilnehmer eines anderen Mitgliedstaates gilt der letzte Absatz des Art. 100 Abs. 3);
- Vorliegen keiner der Ausschlussgründe gemäß den Artikeln 94 bis 98 des GvD Nr. 36/2023;
- keine Vergabe von Aufträgen unter Verstoß gegen Art. 53 Abs. 16-ter des GvD Nr. 165/2001.

Für weitere Einzelheiten wird auf die Ausschreibungsbedingungen verwiesen, die im Zweifel maßgeblich sind. Die in Anlehnung an den Kodex über die öffentlichen Aufträge vorgesehenen Anforderungen dienen der Gewährleistung, dass die Verwaltung ihre Auswahl auf Wirtschaftsteilnehmer stützt, die die erforderliche Professionalität, Zuverlässigkeit und Integrität aufweisen, entsprechend der Intention des Gesetzgebers.

Keine Teilnahmevoraussetzungen stellen hingegen die nachstehenden Voraussetzungen dar; vielmehr ist bereits mit dem Angebot lediglich die Verpflichtung zu übernehmen, die entsprechenden verwaltungsrechtlichen Genehmigungen rechtzeitig vor Vertragsunterzeichnung zu erlangen sowie rechtzeitig vor Vertragsunterzeichnung über folgende Nachweise zu verfügen:

- Sicherheitsbescheinigung, ausgestellt gemäß den geltenden europäischen und nationalen Vorschriften;
- Lizenz für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf dem Eisenbahnnetz, das in den Anwendungsbereich des Gesetzesdekrets Nr. 112/2015, abgeändert durch GvD Nr. 139 vom 23. November 2018, fällt,
- im Bereich des Eisenbahnersatzverkehrs mit Bussen die Genehmigung zur Ausübung der Tätigkeit als Straßenverkehrsunternehmer gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 sowie die Eintragung in das REN (Nationales Elektronisches Register) oder ein gleichwertiges Register eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union.

Der Schienenersatzverkehr mit Bussen kann vollständig weitervergeben werden. Da die hierfür erforderliche Genehmigung keine Teilnahmevoraussetzung darstellt, kann die Leistung auch von

einem Unterauftragnehmer erbracht werden, der über die entsprechende Genehmigung verfügt, selbst wenn der Zuschlagsempfänger diese nicht besitzt.

Folglich kann die dem Angebot beizufügende Erklärung auch ausschließlich die Verpflichtung enthalten, die Leistung einem Ausführenden zu übertragen, der über die erforderliche Genehmigung verfügt.

6. Zuschlagskriterien

Der Auftrag wird nach dem Kriterium des wirtschaftlich günstigsten Angebots auf der Grundlage des besten Preis-Leistungs-Verhältnisses vergeben.

Es wird auf die den Vergabeunterlagen beigefügte Anlage „Bewertungssystem der Angebote“ verwiesen.

Die Bewertung durch die eigens eingesetzte Kommission erfolgt hinsichtlich der technischen und wirtschaftlichen Angebotsbestandteile, die von jedem Bieter vorgelegt werden, gemäß den geltenden Rechtsvorschriften und nach Maßgabe des „Bewertungssystems der Angebote“, das einen integrierenden Bestandteil der Ausschreibungsunterlagen bildet.

Das Zuschlagsangebot wird nach dem Kriterium des wirtschaftlich günstigsten Angebots auf der Grundlage von Preis und Qualität gemäß den Grundsätzen des Art. 33 LG Nr. 16/2015 und des Art. 108 GvD Nr. 36/2023 ausgewählt, soweit diese ausdrücklich oder stillschweigend Anwendung finden. Zur Anwendung gelangt die Methode des Preisabschlags auf den Gesamtpreis.

Das wirtschaftlich günstigste Angebot wird auf der Grundlage der Bewertungskriterien Qualität und Preis ermittelt, wobei Letzterem bei der Punktevergabe das größere Gewicht zukommt.

Gemäß Art. 33 Abs. 9 des LG Nr. 16/2015 wird eine Mindestpunktzahl für die Qualität (Mindestschwelle) vorgesehen. Wird diese vor der Parameterangleichung nicht erreicht, führt dies zum Ausschluss vom Vergabeverfahren und zur Nichtöffnung des wirtschaftlichen Angebots.

Die Punktevergabe durch die eigens eingesetzte Kommission erfolgt in Bezug auf die technischen und wirtschaftlichen Angebotsbestandteile, die von jedem Bieter eingereicht werden, gemäß den geltenden Bestimmungen und nach Maßgabe des „Bewertungssystems der Angebote“, das einen integrierenden Bestandteil der Ausschreibungsunterlagen bildet.

7. Ziele des Dienstleistungsvertrags

Der Auftraggeber ist gemäß Maßnahme 16 des Beschlusses Nr. 154/2019 verpflichtet, die Ziele festzulegen, die vom Zuschlagsempfänger während der Laufzeit des Dienstleistungsvertrags zu verfolgen sind, sowie die entsprechenden Modalitäten ihrer Überwachung zu bestimmen.

Für die detaillierte Festlegung der Qualitätsziele und der bei Nichterreichung anzuwendenden Vertragsstrafen wird ausdrücklich auf die Anlage „Mindestqualitätsbedingungen und Vertragsstrafen“ verwiesen. Hinsichtlich der wirtschaftlichen Effizienzziele wird auf die Anlagen zum wirtschaftlichen Teil verwiesen.

Da es sich um eine Anlage mit 53 Seiten handelt, kann an dieser Stelle lediglich der allgemeine Rahmen dargestellt werden; für die Einzelheiten ist auf den genannten Anhang zu verweisen. Dieser orientiert sich vollständig an dem Beschluss der ART Nr. 16/2018 und übernimmt sämtliche dort vorgesehenen Qualitätsverpflichtungen. Darüber hinaus wurde das Dokument den Wirtschaftsteilnehmern im Rahmen der Konsultation vorgelegt, sodass diese Gelegenheit hatten, Anmerkungen und Einwände dazu vorzubringen.

Hinsichtlich der ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit sowie der Digitalisierung finden sich darüber hinaus wesentliche Bestimmungen in den Besonderen und den Technischen Vertragsbedingungen, in der Anlage zu den Informationssystemen sowie im Bewertungssystem der Angebote. Diese Unterlagen werden mit der Veröffentlichung der Ausschreibung zugänglich gemacht.

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die Gesamtqualität der erbrachten Leistungen sowie die den Fahrgästen gewährleisteten Qualitätsstandards kontinuierlich zu verbessern. Dank des im Land Südtirol umgesetzten integrierten Mobilitätssystems sowie der geplanten Maßnahmen zur Erneuerung des Rollmaterials und der neuen Infrastrukturvorhaben wird eine wesentliche qualitative Verbesserung des Dienstes erwartet.

Mit der Neuvergabe sollen insbesondere folgende Ziele im Bereich des Verkehrsangebots erreicht werden:

- Verbesserung der Wirksamkeit und der Qualität des Dienstes durch eine Ausweitung der Verkehrsleistungen, um die Nachfrage und die Interessen der Allgemeinheit besser zu erfüllen, die Kundenbindung zu stärken und in weiterer Folge die Zahl der Fahrgäste zu erhöhen;
- Verbesserung der Leistung in Bezug auf die Qualitätsfaktoren des Dienstes, insbesondere hinsichtlich Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit;
- Steigerung der Effizienz des Dienstes durch eine Optimierung der Kosten der Leistungserbringung;
- Festlegung und Erreichung höherer Qualitätsstandards durch den Einsatz neuer Eisenbahnfahrzeuge;
- Deutliche Förderung der Digitalisierung des Dienstes durch die Verbreitung elektronischer Ticketing-Systeme und moderner Fahrgastinformationssysteme;
- Optimierung der Verfahren zur Überwachung der von dem beauftragten Eisenbahnunternehmen erbrachten Leistungen.

Hinsichtlich der Ziele im Bereich der Einnahmen sowie des Verhältnisses zwischen Einnahmen und Kosten hat die Verwaltung die Einführung spezifischer Zielvorgaben eingehend geprüft.

Aus diesem Grund sind in der Anlage „Mindestqualitätsbedingungen und Vertragsstrafen“ finanzielle Anreizmechanismen für die Steigerung der Tarifeinnahmen vorgesehen.

Diese stellen zugleich einen Anreiz für den Zuschlagsempfänger dar. Da dieser vor den Risiken geringerer Tarifeinnahmen geschützt ist (das wirtschaftliche Risiko wird vom Auftraggeber getragen), könnte sein Interesse daran, durch die Erbringung eines qualitativ hochwertigen und damit attraktiven Dienstes eine stetige Zunahme der Entwertungen und Fahrgastzahlen zu erreichen, geringer ausfallen. Gleichzeitig wird dadurch eine kontinuierliche und wirksame Kontrolle der Fahrausweise gefördert.

Für die Beschreibung der Modalitäten der Leistungsüberwachung wird auf den bereits dargestellten Abschnitt „Regelmäßige Überprüfungen der Verwaltungssituation der lokalen öffentlichen Dienste“ verwiesen.

Arten von Zielvorgaben

Maßnahme 16 legt den Schwerpunkt auf sechs Zielsetzungen.

a) Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit

In diesem Abschnitt werden die wesentlichen Ausschreibungsbestimmungen analysiert, die auf eine Erhöhung der Fahrgastzahlen und der Auslastung der Verkehrsmittel sowie auf eine Steigerung der Wirtschaftlichkeit abzielen, die durch die Bekämpfung der Fahrgeldhinterziehung sowie durch weitere Geschäftspolitiken des beauftragten Unternehmens erreicht werden kann. Dabei wird selbstverständlich angestrebt, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Einnahmen und Kosten sicherzustellen.

Vorauszuschicken ist, dass die Ausschreibung nach dem Gross-Cost-Modell ausgestaltet ist, wonach die Einnahmen aus dem Verkauf der Fahrausweise dem öffentlichen Auftraggeber zustehen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Verwaltung kein angemessenes Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Kosten anstrebt. Vielmehr werden diese Zielsetzungen in den Ausschreibungsunterlagen nicht ausdrücklich hervorgehoben, da die Bieter davon nur in begrenztem Umfang betroffen sind.

Das Gross-Cost-Modell ist insbesondere deshalb vorteilhaft, weil es der Verwaltung ermöglicht, die Entwicklung der Fahrgastzahlen laufend zu überwachen und gegebenenfalls Anpassungen am Leistungsangebot vorzunehmen, ohne dass dies Auswirkungen auf das Angebot des Zuschlagsempfängers hat, da dieser von sämtlichen Einnahmerisiken ausgenommen ist. So kann die Vergabestelle beispielsweise auch gesellschaftlich notwendige, jedoch wenig frequentierte Verbindungen – etwa in den späten Abendstunden – aufrechterhalten, ohne dass dem Eisenbahnunternehmen daraus wirtschaftliche Nachteile entstehen.

Um zu verhindern, dass das beauftragte Unternehmen in einem Gross-Cost-System nicht ausreichend motiviert ist, die Nutzung des Dienstes zu steigern, hat der Auftraggeber ein Anreizsystem entwickelt, das die Zunahme der Fahrgastzahlen fördert. In Abschnitt c), Art. 2 der Anlage „Mindestqualitätsbedingungen und Vertragsstrafen“ sind Prämien zugunsten des beauftragten Unternehmens vorgesehen, wenn die Zahl der beförderten Fahrgäste steigt. Die genaue Berechnungsformel ist in der genannten Anlage enthalten; zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Prämie je nach Fall zwischen 15 % und 25 % der zusätzlichen Nettoeinnahmen nach Abzug allfälliger Tarifänderungen beträgt.

Darüber hinaus ist eine Prämie von bis zu 0,4 % der Vergütung vorgesehen, wenn die Qualitätsindikatoren auf Grundlage von Erhebungen zur wahrgenommenen Servicequalität durch die Fahrgäste erreicht werden. Auch diesbezüglich wird für die Einzelheiten der Qualitätsfaktoren auf die genannte Anlage verwiesen.

Zusätzlich sieht das Landesgesetz zur Förderung einer wirksamen Fahrkartenkontrolle vor, dass der Zuschlagsempfänger die Einnahmen aus den verhängten Verwaltungsstrafen einbehalten darf, sofern 50 % dieser Beträge für Maßnahmen zur Verbesserung der Kontrolltätigkeit verwendet werden.

Konkret bestimmt Art. 50 Abs. 11 des Landesgesetzes Nr. 15/2015, dass „Die Einnahmen aus den Verwaltungsstrafen stehen je nach Ausübung der Kontrolltätigkeit den Verkehrsunternehmen oder der vom Land beauftragten Einrichtung zu. 50 Prozent der von den Verkehrsunternehmen eingehobenen Einnahmen müssen für die Verbesserung der Kontrolltätigkeit und der Kundenbetreuung sowie für die Information über die Dienstleistungen und Verkaufsstellen eingesetzt werden, und zwar gemäß einem Programm, das von den Verkehrsunternehmen jährlich vorgelegt werden muss.“

Zur Sicherstellung der Dienstleistungsqualität wurde die Anlage „Mindestqualitätsbedingungen und Vertragsstrafen“ ausgearbeitet, die für jede festgestellte Vertragsverletzung eine entsprechende Vertragsstrafe vorsieht. Die Anlage umfasst 54 Seiten und kann an dieser Stelle nicht angemessen zusammengefasst werden. Bereits bei einer ersten Durchsicht wird jedoch deutlich, dass sie neben den üblichen Indikatoren wie Pünktlichkeit, Zugausfällen, Sauberkeit usw. weitere Qualitätskennzahlen enthält. In der Anlage wurden sämtliche Vorgaben des ART-Beschlusses Nr. 16/2018 berücksichtigt.

Für die Qualitätsüberwachung besteht innerhalb der Landesabteilung Mobilität eine eigene Organisationseinheit („Verwaltung Dienstverträge“), deren Schwerpunkt in der Überwachung der Eisenbahn- und Busdienste liegt. Für weitere Erläuterungen wird auf den vorhergehenden Abschnitt „Regelmäßige Überprüfungen der Verwaltungssituation der lokalen öffentlichen Dienste“ verwiesen.

Schließlich wurde, um die Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit des Dienstes weiter zu fördern, der Ticketverkaufsdienst aus der Ausschreibung ausgegliedert und wird künftig von der landeseigenen In-house-Gesellschaft betrieben. Diese Maßnahme dient in erster Linie den Nutzerinnen und Nutzern des Dienstes, da im Rahmen der derzeit geltenden Verträge gewisse Unzulänglichkeiten festgestellt worden waren. Durch die Zentralisierung dieser Tätigkeit auf Ebene der öffentlichen Verwaltung und ihre Übertragung auf ein Unternehmen, das bereits über umfassende Branchenkenntnisse verfügt und sich durch die Qualität seiner Leistungen ausgezeichnet hat, kann vernünftigerweise ein besseres Verhältnis zwischen Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit erreicht werden.

b) Effizienz und Key Performance Indicators (KPI)

Die Effizienz, verstanden als die Verringerung der Betriebskosten infolge einer Steigerung der Produktivität der verschiedenen Produktionsfaktoren, stellt eines der Ziele der europäischen und italienischen wirtschaftlichen Regulierung des öffentlichen Verkehrs dar.

Zur Anwendung dieses Grundsatzes auf die Verfahren zur Vergabe öffentlicher Verkehrsleistungen hat ART den Beschluss Nr. 120/2018 erlassen. Dieser führt nicht nur das Instrument der Regulierungsbuchhaltung ein, sondern definiert in Anhang 2 auch eine Reihe von Leistungskennzahlen (Key Performance Indicators – KPI), mit denen die Betriebseffizienz, die Kosten- und Erlöseffizienz, die Produktivität sowie die Wirksamkeit gemessen werden.

Gemäß der ART-Regulierung findet das System zur Effizienzsteigerung der Kosten Anwendung im Wirtschafts- und Finanzplan (WFP). Dabei erfolgt die Umsetzung unterschiedlich je nachdem, ob die Leistung im Rahmen eines Vergabeverfahrens oder durch eine In-house- bzw. Direktvergabe vergeben wird. Im ersten Fall berücksichtigt der Auftraggeber bei der Erstellung des den Ausschreibungsunterlagen zugrunde liegenden WFP bereits ein Mindestmaß an Effizienz, das durch die von den Bietern eingereichten WFP infolge des Wettbewerbs weiter verbessert werden kann. Im zweiten Fall muss der mit dem In-house-Unternehmen oder dem direkt beauftragten Unternehmen ausgehandelte WFP zumindest einen Trend zur Verringerung der kilometerbezogenen Betriebskosten enthalten. Zur Messung der Zielerreichung definiert der Beschluss den Begriff der Regulierungsperiode, deren Dauer mindestens drei und höchstens fünf Jahre beträgt.

In sämtlichen Fällen unterstützt die ART die Auftraggeber, indem sie einen Datensatz übermittelt, der für den Indikator der Betriebskosteneffizienz den Mindestzielwert für die erste Regulierungsperiode sowie für die übrigen KPI die Höchst-, Durchschnitts- und Mindestwerte enthält. Diese stellen deskriptive Statistiken der Leistungen dar, die von den bestehenden Betreibern im zuletzt verfügbaren Überwachungszeitraum erzielt wurden.

Aufgrund von Maßnahme 16 Absatz 3 des ART-Beschlusses Nr. 154/2019 müssen die Indikatoren zur Messung der vertraglichen Zielsetzungen zumindest den von der Behörde gemäß ART-Beschluss Nr. 120/2018 festgelegten KPI entsprechen.

Für das vorliegende Vergabeverfahren hat ART die Leistungen der derzeitigen Betreiber SAD und Trenitalia für den Dreijahreszeitraum 2021–2023 berücksichtigt und dem Land Südtirol mit Schreiben vom 11.12.2025 die entsprechenden Daten sowie den prozentualen Wert der Effizienzsteigerung der Betriebskosten („Zeitraumwert“) mitgeteilt, der unter Berücksichtigung sämtlicher Rahmenbedingungen als Referenzwert für die Festlegung von Effizienzzielen heranzuziehen ist. Der mitgeteilte Zeitraumwert beträgt 2,49 %, was einem konstanten jährlichen Effizienzsteigerungsfaktor von 0,50 % über einen Zeitraum von fünf Jahren entspricht.

prozentualer Wert für die Steigerung der betrieblichen Kosteneffizienz Autonome Provinz Bozen	
Zeitraumwert	2,49%
Jahreswert (T=5)	0,50%

Folglich wurde der simulierte WFP unter Berücksichtigung dieses Zielwertes erstellt. Genauer gesagt wurde für die gesamte Laufzeit der Vergabe eine durchschnittliche jährliche Reduktion der Betriebskosten – ohne Berücksichtigung der Energiekosten – von 0,5 % vorgesehen, gemessen als CAGR-Prozentsatz (Compound Annual Growth Rate) auf Basis der nicht inflationsbereinigten Kostendaten. Am Ende der ersten Regulierungsperiode wird damit der von der Behörde vorgegebene Zeitraumwert von –2,49 % erreicht.

Die Erreichung des Effizienzziels wird im WFP gemessen und im Nachhinein anhand der Berechnung der inflationsbereinigten KPI überprüft, d. h. unter Herausrechnung der Inflationsraten und der im simulierten WFP vorgesehenen Steigerungen der Arbeitskosten (siehe hierzu Abschnitt 8.1). Dies entspricht der bei Eisenbahn-Dienstleistungsverträgen üblichen Vorgehensweise, um die tatsächliche industrielle Leistungsverbesserung unabhängig von konjunkturellen Einflüssen sichtbar zu machen.

Wie bereits dargestellt, können die Angebote der Verfahrensbeteiligten höhere Effizienzsteigerungen vorsehen. Zu diesem Zweck enthält der in Excel zu erstellende Angebots-WFP ein eigenes Tabellenblatt, das die KPI anhand der von der Vergabestelle vorgegebenen Formeln sowie der vom Bieter in einem vorhergehenden Tabellenblatt eingegebenen Wirtschaftsdaten automatisch berechnet. Für nähere Einzelheiten wird auf die Anlage „Anleitungen zum Ausfüllen der Datei des wirtschaftlichen Angebots“ verwiesen.

In Bezug auf die von der Behörde übermittelten Key Performance Indicators (KPI), mit Ausnahme des Effizienzziels, wird bestätigt, was bereits im Bericht über die Lose dargelegt wurde: Die auf den Projektdaten der Ausschreibung **berechneten KPI fallen günstiger aus als jene, die von der ART** auf Grundlage der historischen Daten des **Dreijahreszeitraums 2021-2023** ermittelt wurden. Dieses Ergebnis ist vor allem auf die höhere Effizienz des im **Ausschreibungsprojekt vorgesehenen neuen Betriebsmodells** zurückzuführen, sowohl im Hinblick auf die Fahrplangestaltung als auch auf die Homogenität der vom Auftraggeber bereitgestellten Fahrzeugflotte sowie auf die Organisation der Instandhaltung des Rollmaterials. Zu diesem Ergebnis dürften zudem einzelne außerordentliche Umstände beigetragen haben, die in den vergangenen Jahren zu Kostensteigerungen bei den derzeitigen Betreibern geführt haben. Hierzu zählen insbesondere der starke Anstieg der Kosten für die Traktionsenergie während der ersten Jahre des von der Behörde für ihre Berechnungen herangezogenen Referenzzeitraums, die Hauptuntersuchungen einiger Elektrotriebzüge, die infolge von Infrastrukturarbeiten geplanten Leistungseinschränkungen – etwa im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Vinschgerbahn durch STA –, die außerordentliche Instandhaltung sowie die technologische Modernisierung des Streckennetzes von RFI.

c) Wirksamkeit und Qualität

In diesem Abschnitt werden die Instrumente beschrieben, deren sich der Auftraggeber zur Überwachung der vom Auftragnehmer erbrachten und von den Fahrgästen wahrgenommenen Dienstqualität bedient, sowie die vorgesehenen Bonusregelungen für Verbesserungen der Qualitätsniveaus im Zusammenhang mit den Mindestqualitätsbedingungen.

Bereits zuvor wurde auf den wirtschaftlichen Vorteil hingewiesen, den der Zuschlagsempfänger im Falle einer Steigerung der Tarifeinnahmen erzielt. Dieser Aspekt ist auch hier von Bedeutung, da eine

Verbesserung der Mindestqualitätsbedingungen logischerweise zu einer höheren Nachfrage nach Verkehrsleistungen führen sollte.

Im Mittelpunkt stehen dabei zwei Aspekte:

- 1) die Wahrnehmung dieser Qualitätsverbesserungen durch die Fahrgäste;
- 2) die Verbesserung der im Dienstleistungsvertrag festgelegten Qualitätsparameter.

Es wird vorausgeschickt, dass für die Einzelheiten auf Abschnitt C des Anhangs „Mindestqualitätsbedingungen“ verwiesen wird. Nachstehend wird eine zusammenfassende Darstellung gegeben, um die wesentlichen Merkmale der jeweiligen Regelungsinstrumente zu umreißen.

1) Kundenzufriedenheitsbefragungen:

Die Erhebung der Kundenzufriedenheit erfolgt jährlich durch Untersuchungen zur wahrgenommenen Qualität. Das Prämiensystem tritt ab dem zweiten Kalenderjahr der Vertragslaufzeit in Kraft. Die maximal gewährbare Prämie beträgt 0,4 % der jährlichen vertraglichen Vergütung.

Es werden mindestens die folgenden sechs Zufriedenheitsindizes berechnet, die durch die Zusammenfassung der erhobenen Qualitätsfaktoren gebildet werden:

1. Sicherheit der Fahrt;
2. Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit des Dienstes;
3. Sauberkeit und Erscheinungsbild der Fahrzeuge;
4. Fahrgastinformation;
5. Zugänglichkeit und Fahrkomfort;
6. Verhaltensaspekte des Personals und Kundenkontakt.

2) Prämie für die Erreichung der Zielvorgaben:

Eine Prämie wird gewährt für:

- die Erreichung der vom Aufgabenträger jährlich festgelegten Ziele hinsichtlich qualitativer Aspekte, die über die bereits im Verkehrsvertrag, einschließlich des technischen Angebots, geregelten Qualitätsanforderungen hinausgehen;
- die Qualität der Zusammenarbeit des Auftragnehmers mit dem Auftraggeber.

Anwendungszeitraum:

- die Prämie wird ab dem zweiten Kalenderjahr nach Aufnahme des Dienstes gewährt;
- im ersten Jahr konzentriert sich die Bewertung ausschließlich auf die Qualität der Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien.

Für die Bewertung der Zusammenarbeit werden beispielsweise folgende Indikatoren herangezogen:

- i. fristgerechte Übermittlung der im Dienstleistungsvertrag vorgesehenen Daten;
- ii. rechtzeitige und sorgfältige Ausarbeitung der im Vertrag vorgesehenen Betriebs- und Umsetzungspläne;
- iii. Schnelligkeit und Effektivität bei der Behebung gemeldeter Probleme;
- iv. Bereitschaft zum Dialog und proaktives Einbringen von Verbesserungsvorschlägen.

Zum Nachweis der vorgenannten Aspekte legt der Auftragnehmer einen entsprechenden Bericht vor. Der maximal anerkennbare Prämienbetrag beträgt 0,1 % des jährlichen vertraglichen Entgelts. Die Prämie wird nur dann gewährt, wenn die Gesamtbewertung des vorangegangenen Jahres positiv ausfällt.

Der Auftraggeber legt möglichst bereits im Vorjahr fest:

- die zu erreichenden Ziele;
- die Aufteilung der Prämie auf die einzelnen Ziele;
- die Bewertungsmethodik.

Während der Sitzung des Komitees stellt der Auftraggeber die Prioritäten sowie den Vorschlag für Ziele und Bewertungsmethode vor und bespricht diese mit dem Auftragnehmer.

d) Umweltverträglichkeit

Die Umweltverträglichkeit stellt einen wesentlichen Bestandteil des der vorliegenden Vergabe zugrunde liegenden Projekts dar und ist unter verschiedenen Gesichtspunkten fest in dessen Konzeption verankert.

Die Verwaltung hat erhebliche organisatorische und finanzielle Anstrengungen unternommen, um den Umweltschutz bestmöglich zu fördern.

Erstens wird die Eisenbahninfrastruktur zwischen Meran und Mals bereits ab dem ersten Tag der Laufzeit des neuen Vertrags vollständig elektrifiziert sein. Dadurch können die dieselbetriebenen Züge außer Dienst gestellt werden, abgesehen von vereinzelten Einsätzen, die aus zeitlich begrenzten betrieblichen Erfordernissen notwendig sein könnten. Die entsprechenden Arbeiten wurden vor mehreren Jahren begonnen und im Jahr 2026 abgeschlossen.

Infolgedessen hat die Verwaltung eine zu 100 % elektrisch betriebene Fahrzeugflotte beschafft und dem Auftragnehmer zur Verfügung gestellt, was im Hinblick auf die Verringerung schädlicher Emissionen einen unschätzbaren Vorteil darstellt.

Für nähere Angaben zur Art des für den Zugbetrieb verwendeten Traktionsstroms, zur Leistung, zum Gewicht der Fahrzeuge sowie zu weiteren technischen oder vertraglichen Aspekten wird auf die einschlägigen Anlagen verwiesen.

Von erheblicher Bedeutung ist ferner, dass die neuen elektrischen Fahrzeuge über großzügige Fahrradabstellbereiche verfügen werden, was bei den bisherigen Dieselszügen nicht der Fall war. Der ökologische Nutzen einer verstärkten Nutzung des Fahrrads bedarf keiner weiteren Erläuterung.

Auch die Ausweitung des Fahrtenangebots ist Teil des Konzepts der Umweltverträglichkeit: Gegenüber den weniger als sechs Millionen Zugkilometern des Jahres 2025 wird das Leistungsvolumen im Jahr 2028 auf etwas mehr als sieben Millionen Zugkilometer erhöht. Diese Steigerung erfolgt bereits ab 2026 schrittweise. Ziel ist es offensichtlich, die Nutzung des privaten Kraftfahrzeugs in Südtirol so weit wie möglich zu reduzieren.

Diese Ausweitung der Kilometerleistung wäre ohne zwei Infrastrukturmaßnahmen nicht möglich gewesen. Die erste wurde bereits oben beschrieben. Die zweite betrifft eine Verbindungsschleife, die es den aus Bozen kommenden Zügen ermöglichen wird, bereits auf Höhe von Brixen in das Pustertal einzufahren, ohne wie bisher zunächst weiter nordwärts bis Franzensfeste fahren und dort die Fahrtrichtung wechseln zu müssen.

Diese Änderung bietet einen doppelten Vorteil: Einerseits werden Betriebskilometer eingespart und die Fahrzeiten deutlich verkürzt. Andererseits entfällt die Notwendigkeit des Umsteigens, das bislang einen Teil der Fahrgäste abschreckte, sei es aus Sorge, den Anschluss zu verpassen, sei es aufgrund des geringeren Reisekomforts. Der Wegfall des Zugwechsels wird daher einen wesentlichen Anreiz zur Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste darstellen. Nach Auffassung der Verwaltung dürfte dies weitere Bürgerinnen und Bürger dazu bewegen, auf den Eisenbahnverkehr umzusteigen, was unbestreitbare Vorteile für die Umwelt mit sich bringt.

Nicht zuletzt führt die Verringerung der Streckenkilometer auf der Verbindung zwischen Bozen und dem Pustertal auch zu einem geringeren Energieverbrauch. Zwar handelt es sich dabei um saubere Energie, ihre Erzeugung ist jedoch ebenfalls mit einem gewissen Emissionsaufwand verbunden.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Verpflichtung, bei Ausfall von Zugverbindungen einen Eisenbahnersatzverkehr mit Bussen bereitzustellen. Diese Maßnahme ist von grundlegender Bedeutung – zunächst für jene Personen, die keine Alternative zum öffentlichen Verkehr haben. Darüber hinaus können auch jene Fahrgäste, die über ein eigenes Fahrzeug verfügen, von dessen Nutzung abgehalten werden. Der ökologische Vorteil von Ersatzbussen, die zahlreiche Fahrgäste befördern, gegenüber 200 bis 250 Personen, die jeweils mit dem eigenen Auto unterwegs wären, liegt auf der Hand.

Die Regelungen zum Eisenbahnersatzverkehr lassen sich wie folgt zusammenfassen; für die detaillierte Darstellung wird jedoch auf die Technischen Vertragsbedingungen sowie auf die Anlage „Mindestqualitätsbedingungen und Vertragsstrafen“ verwiesen.

„Das Mindestniveau für einen ‚angemessenen Ersatzverkehr‘ wird wie folgt festgelegt:

- a) Bereitstellung präziser, umfassender und aktueller Informationen für die Fahrgäste, sowohl in statischer als auch in dynamischer Form sowie sowohl an Bord als auch an den Haltestellen und Bahnhöfen;
- b) Aufnahme des Ersatzverkehrs, der für Linienabschnitte eingerichtet wird, innerhalb von 35 Minuten nach der planmäßigen Abfahrtszeit der ausgefallenen Zugverbindung;
- c) Bei Zugausfällen, die mindestens zwei Stunden im Voraus bekannt sind, hat der Ersatzverkehr für die betreffende Strecke zur planmäßigen Abfahrtszeit der ausgefallenen Zugverbindung zu beginnen;

d) Die Bereitstellung des Ersatzverkehrs (Busse, Taxis) hat zu erfolgen:

- d.1) mit einer Anzahl von Fahrzeugen, die der Fahrgastzahl des ausgefallenen Zuges angemessen ist;
- d.2) unter Gewährleistung von Zugänglichkeit und Komfortbedingungen, die denjenigen der ausgefallenen Verkehrsleistung so weit wie möglich entsprechen;
- d.3) unter Sicherstellung, dass auch Personen mit eingeschränkter Mobilität ihr Ziel erreichen können, einschließlich gleichwertiger Unterstützungsleistungen für den Zugang zum Ersatzverkehr, das Ein- und Aussteigen;
- d.4) unter Bedienung sämtlicher Haltestellen der ausgefallenen Zugverbindung, sofern mit dem Land keine abweichenden Vereinbarungen getroffen wurden;
- d.5) durch eine differenzierte Organisation des Ersatzverkehrs bei Ausfällen auf längeren Strecken (mindestens zwei Linien), gegebenenfalls auch mittels Direktverbindungen für längere Verkehrsrelationen, um die Verlängerung der Reisezeit gegenüber der ausgefallenen Zugverbindung möglichst gering zu halten.

Die Ersetzung einer ausgefallenen Zugverbindung durch die nächstfolgende reguläre Zugverbindung gilt nicht als angemessener Ersatzverkehr. Dies hat die Anwendung der entsprechenden Vertragsstrafe zur Folge.“

Ein Teil der Bestimmungen über den Ersatzverkehr ist in den Technischen Vertragsbedingungen enthalten. Ein weiterer – und wesentlicherer – Teil findet sich in den von der Vergabestelle ausgearbeiteten Leitlinien für den Interventionsplan innerhalb der Anlage zur Dienstqualität.

Dabei handelt es sich um einen Plan, der gerade für den Fall von Störungen des Eisenbahnbetriebs zur Anwendung gelangen soll. Während die Vergabestelle die entsprechenden Leitlinien erarbeitet hat, obliegt ihre konkrete Umsetzung durch die Ausarbeitung spezifischer Maßnahmen dem Zuschlagsempfänger.

Zur Einordnung wird nachfolgend ein wesentlicher Auszug aus den Leitlinien angeführt. Für die Einzelheiten wird auf die entsprechende Anlage verwiesen.

„Im Interventionsplan sind insbesondere festzulegen:

- i. die Fallbeispiele von Unregelmäßigkeiten;
- ii. die Verfahren und organisatorischen Modalitäten sowie den Zugang zum Ersatzdienst;
- iii. die Modalitäten des entsprechenden Informationsmanagements und der Mitteilungen an die Nutzer und das Land;
- iv. die Bedingungen für die Betreuung der Fahrgäste.

Bei der Ausarbeitung des Interventionsplans hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen die von der Autonomen Provinz Bozen festgelegten Vorgaben insbesondere hinsichtlich folgender Aspekte zu berücksichtigen:

- i) Bushaltestellen;
- ii) Organisation und Fahrgastinformation;
- iii) Fahrzeuge;
- iv) Fahrpersonal der Ersatzdienste.“

Nicht zu unterschätzen sind darüber hinaus jene Maßnahmen, die darauf abzielen, die Nutzung des privaten Kraftfahrzeugs unattraktiv zu machen, insbesondere die äußerst günstigen Bedingungen für den Erwerb von Abonnements. Für einen umfassenden Überblick über das Tarifangebot wird auf den Beschluss der Landesregierung Nr. 356/2025 (Tarifsystem und Nutzungsbedingungen der öffentlichen Personennahverkehrsdienste in Südtirol) verwiesen.

Für die Beschreibung der Tarife wird auf den entsprechenden Abschnitt des Berichts über die Lose verwiesen. Dabei wird empfohlen, sowohl die Angebote für einzelne Fahrgastkategorien (Studierende, Rentnerinnen und Rentner, Menschen mit Behinderung usw.) als auch die für alle übrigen Fahrgäste verfügbaren Abonnements zu berücksichtigen. Mit dem genannten Beschluss wurden die Preise für Monats- und Jahresabonnements nochmals gesenkt. Besonders hervorzuheben ist dabei der Preis des Jahresabonnements für den Eisenbahnverkehr, das für sämtliche Bürgerinnen und Bürger – einschließlich jener, die keiner sozial schwächeren Bevölkerungsgruppe angehören – lediglich 250 Euro beträgt.

Eine weitere Besonderheit des öffentlichen Personennahverkehrs besteht in der Möglichkeit, verschiedene öffentliche Verkehrsmittel miteinander zu kombinieren. Konkret umfasst ein Monats- oder Jahresabonnement für den Eisenbahnverkehr gleichzeitig auch die Nutzung sämtlicher Stadt- und Überlandbusse sowie der in den ÖPNV integrierten Seilbahnen, ohne dass hierfür zusätzliche Kosten anfallen.

e) Soziale Nachhaltigkeit

In diesem Abschnitt werden die Maßnahmen zur Unterstützung bestimmter Bevölkerungsgruppen beschrieben, wobei insbesondere Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM – Persons with Reduced Mobility) im Mittelpunkt stehen.

Maßgeblich ist hierbei die Anlage „Mindestqualitätsbedingungen und Vertragsstrafen“. Bestimmungen betreffend PRM finden sich unter anderem in den Abschnitten über die Regelmäßigkeit des Dienstes, die Sitzplatzkapazitäten in den Zügen, die Fahrgastinformation, die Zugänglichkeit des Dienstes sowie in den von der Verwaltung ausgearbeiteten Leitlinien für den Interventionsplan (dessen detaillierte Ausarbeitung später dem Zuschlagsempfänger obliegt). Es wird darauf hingewiesen, dass die Nichteinhaltung der in den genannten Dokumenten enthaltenen Bestimmungen zugunsten von Personen mit eingeschränkter Mobilität in der Regel die Verhängung von Vertragsstrafen nach sich zieht, um derartige Verhaltensweisen wirksam zu verhindern.

Zur Verdeutlichung der Bedeutung dieses Themas sei darauf hingewiesen, dass die Abkürzung PRM im genannten Dokument insgesamt 34 Mal vorkommt.

In diesem Zusammenhang sind insbesondere die Vertragsstrafen für Zugausfälle hervorzuheben, vor allem die erhöhte Vertragsstrafe für die Ausfälle der letzten Verbindung des Tages.

Der Zweck dieser Regelung besteht darin, sicherzustellen, dass der Zuschlagsempfänger allen Fahrgästen das Erreichen ihres Zielortes ermöglicht. Sie dient insbesondere der Vermeidung von Härtefällen in den Abendstunden, wenn keine oder nur wenige Alternativen zur Verfügung stehen. Von solchen Situationen sind vor allem Personen betroffen, die auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind oder nur über eingeschränkte Ausweichmöglichkeiten verfügen.

Nachstehend werden die Vertragsstrafen für Zugausfälle angeführt, wobei die erhebliche Differenz zwischen gewöhnlichen Ausfällen und dem Ausfall der letzten Verbindung des Tages hervorgehoben wird:

„ Art. 7 – Mindestqualitätsbedingungen und Vertragsstrafen

1. Für vollständig oder teilweise ausgefallene Zugfahrten, die dem EVU zuzuschreiben sind und nicht angemessen ersetzt wurden, wird eine Strafe von 7,00 Euro für jeden nicht angemessen ersetzten Zug*km angewendet. Die Anwendung dieser Strafe beeinträchtigt nicht die Berechnung der Strafe für die Regelmäßigkeit gemäß Artikel 4.

2. Für die letzten Fahrten des Tages, die teilweise oder vollständig ausfallen und für die keine angemessene Ersatzleistung durch das EVU erbracht wird, wird für jeden nicht angemessen ersetzten Zug*km eine Strafe von 11,00 Euro angewandt. Die Anwendung dieser Strafe beeinträchtigt nicht die Berechnung der Strafe für die Regelmäßigkeit gemäß Artikel 4.“

Die modernen Elektrozüge sind mit Einstiegsrampen ausgestattet, welche Fahrgästen im Rollstuhl ein selbstständiges Ein- und Aussteigen ermöglichen, sofern sie dies wünschen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass RFI gerade in den letzten Jahren der laufenden Dienstleistungsverträge die Bahnsteige des Bahnhofs Bozen angehoben hat, da die Rampen ohne eine Anpassung der Bahnsteighöhe praktisch nicht nutzbar gewesen wären.

Darüber hinaus verfügen sämtliche Züge über eigens vorgesehene Bereiche für Personen mit eingeschränkter Mobilität, insbesondere reservierte Sitzplätze und Stellflächen für Rollstühle.

Auch unter diesem Gesichtspunkt gewährleisten die vorgesehenen Mindestanforderungen an die Dienstleistung die Erreichung angemessener Ziele der sozialen Nachhaltigkeit.

Die Ausschreibungsunterlagen berücksichtigen und übernehmen die geltenden Rechtsvorschriften über die Rechte der Fahrgäste, insbesondere die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, sowie die einschlägigen Bestimmungen der ART, insbesondere jene gemäß Beschluss Nr. 106/2018 (Anlage A – Maßnahmen betreffend den Mindestinhalt der spezifischen Rechte, welche die Nutzer von Eisenbahnverkehrsdiensten mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gegenüber den Betreibern der Verkehrs- und Eisenbahninfrastrukturdienste geltend machen können).

Beide Dokumente enthalten unter anderem Bestimmungen über Entschädigungen, Beschwerdeverfahren, den Schutz von Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie weitere Maßnahmen zugunsten sämtlicher Fahrgäste. Für eine vollständige Darstellung wird auf die betreffenden Dokumente verwiesen; eine Zusammenfassung an dieser Stelle wäre notwendigerweise unvollständig.

Nicht zuletzt enthalten die Ausschreibungsunterlagen die „Charta der Fahrgastrechte“, ein auf Landesebene ausgearbeitetes Dokument, das die grundlegenden Prinzipien des öffentlichen Personennahverkehrs aus Sicht der Fahrgäste festlegt.

Ergänzend dazu sind die „Leitlinien für die Ausarbeitung der Charta der Dienstleistungsqualität“ beigelegt. Diese bilden den programmatischen Rahmen für das eigentliche Dokument, das vom Zuschlagsempfänger auszuarbeiten sein wird. Obwohl es sich um ein programmatisches Dokument handelt, enthält es eine Vielzahl äußerst detaillierter Inhalte und Erläuterungen, um den Zuschlagsempfänger bei der Erstellung der Charta zu unterstützen.

Auch in diesen Fällen ist ausdrücklich auf die genannten Dokumente zu verweisen.

Die im Land Südtirol geltenden Tarifbestimmungen sehen äußerst günstige Bedingungen für weniger selbstständige bzw. besonders schutzbedürftige Personengruppen vor. Beispielhaft können Folgende hervorgehoben werden:

- südtirolmobil U19 (Jahresabonnement: 20 Euro);
- südtirolmobil U26 (Jahresabonnement: 150 Euro);
- südtirolmobil 65+ (Jahresabonnement: 20, 75 oder 150 Euro);
- südtirolmobil 365 Free: kostenlos für Personen mit einer Behinderung ab 74%.

Kinder unter sechs Jahren sind zur kostenlosen Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel berechtigt.

Weitere wirtschaftliche Begünstigungen sind für Familien vorgesehen, die die öffentlichen Verkehrsmittel in Südtirol nutzen. Für Einzelheiten wird auf den Beschluss der Landesregierung Nr. 356/2025 (Tarifsystem und Nutzungsbedingungen der öffentlichen Personennahverkehrsdienste in Südtirol) verwiesen.

f) Digitalisierung und technologische Innovation unter besonderer Berücksichtigung des Einsatzes intelligenter Verkehrssysteme (ITS) zur Unterstützung des ÖPNV

Im Hinblick auf Digitalisierung und technologische Innovation ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die Maßnahmen zur Fahrgastinformation vor und während der Fahrt in der Anlage „Mindestqualitätsbedingungen und Vertragsstrafen“ geregelt sind. Diese enthält Tabellen mit insgesamt 42 Informationsarten sowie Angaben zu den jeweiligen Verbreitungswegen (Bahnhof, Zug, Internetseiten usw.) und weist die entsprechenden Zuständigkeiten zwischen Vergabestelle und Zuschlagsempfänger zu.

Es handelt sich um Tabellen, die die Mindestanforderungen des Beschlusses ART Nr. 16/2018 vollständig umsetzen und darüber hinaus einzelne Verbesserungen enthalten, die den besonderen Anforderungen des integrierten Verkehrssystems Südtirol Rechnung tragen. Der Ermessensspielraum der Vergabestelle war dabei jedoch insgesamt begrenzt. Angesichts des hohen Detaillierungsgrades kann der genaue Inhalt der vorgesehenen Maßnahmen an dieser Stelle nicht angemessen zusammengefasst werden. Für die Einzelheiten wird daher auf die genannte Anlage verwiesen.

Im Bereich der technologischen Innovation sind darüber hinaus insbesondere die beiden Anlagen „Informationssysteme – Planung – Betrieb – Monitoring“ sowie „Verkauf und Kontrolle der Fahrausweise südtirolmobil“ von Bedeutung. Diese Unterlagen werden gemeinsam mit der Ausschreibung veröffentlicht. Auch in diesem Fall wird hinsichtlich der Einzelheiten auf die genannten Anlagen verwiesen. Nachstehend erfolgt lediglich eine zusammenfassende Darstellung zur Einordnung des Themas.

Ausgangspunkt ist, dass die Rolle der Vergabestelle – über ihre In-house-Gesellschaft STA AG – bei der Steuerung und Umsetzung der Digitalisierung von zentraler Bedeutung ist, während die Rolle des Zuschlagsempfängers vergleichsweise begrenzt ist und sich im Wesentlichen auf bestimmte operative Tätigkeiten von geringer Komplexität beschränkt. Die maßgebliche Rolle der STA AG im Bereich der technologischen Steuerung wurde zudem durch den Landesgesetzgeber ausdrücklich in Artikel 6 des Landesgesetzes Nr. 15/2015 festgelegt.

Art. 6 LG Nr. 15/2015

(2) Der STA werden folgende technische und Verwaltungsaufgaben in Bezug auf das Verkehrsverbundsystem übertragen:

- a) Planung, Koordinierung und Verwaltung eines einheitlichen und standardisierten technologischen Systems,*
- b) Verwaltung des Tarifsystems, der Fahrscheine, des Dienstnetzes und des Systems der Fahrscheinausgabe,*
- c) Veröffentlichung und Verteilung des Fahrplanes der Linienverkehrsdienste des Verkehrsverbunds und Verwaltung der Kundeninformation,*
- d) Verteilung der Tarifeinnahmen und möglicher anderer Einnahmen,*

- e) *Erhebung, Verarbeitung, Analyse und Verwaltung der Daten über die Durchführung der Dienste, die beförderten Fahrgäste und die Tarife, auch im Hinblick auf die Entwicklung neuer Mobilitätsdienste.*

Aus der genannten Bestimmung ergibt sich deutlich, dass die Rolle der STA AG von überragender Bedeutung ist.

Die Anlage „Informationssysteme – Planung – Betrieb – Monitoring“ beschreibt die technologischen Systeme für die Eisenbahnverkehrsdienste sowie die Prozesse, die für deren ordnungsgemäße Funktionsweise erforderlich sind.

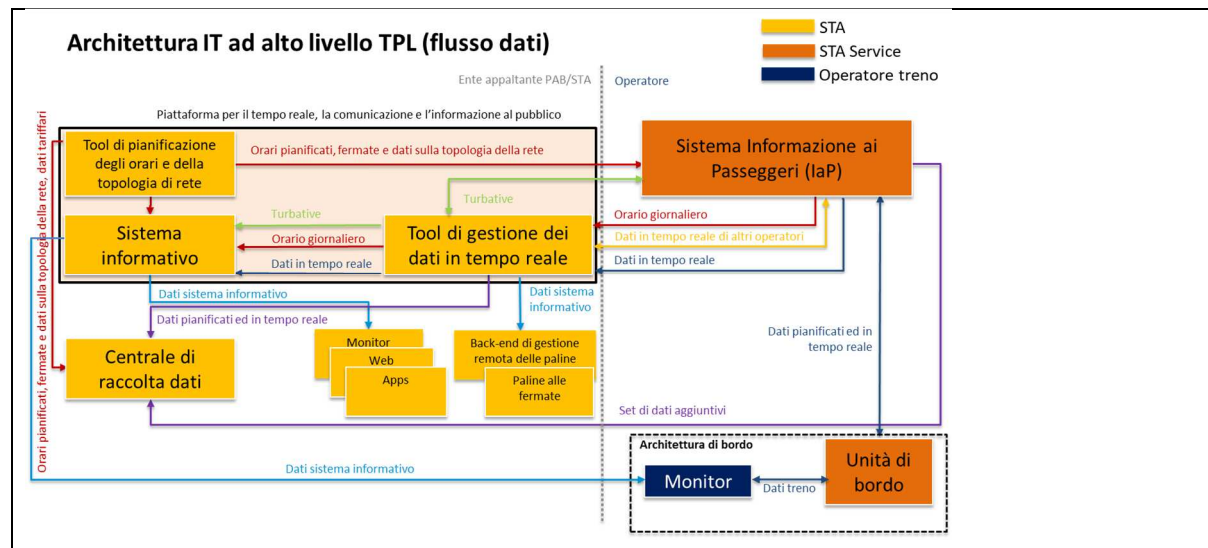
Das Dokument behandelt insbesondere folgende Prozesse und Systeme:

- das Fahrgastinformationssystem,
- das Infotainment-System,
- die Backend-Prozesse für die Bereitstellung der Daten,
- die Prozesse zur Bewältigung von Störungen,
- die Prozesse für das Monitoring der Verkehrsdienste,
- weitere Aufgaben der beteiligten Betreiber.

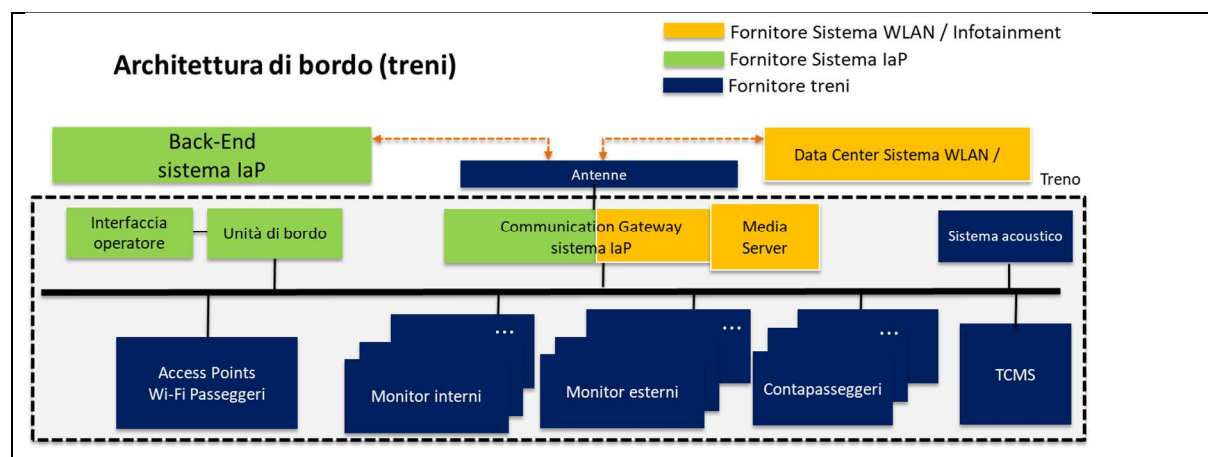
Ohne an dieser Stelle auf Einzelheiten einzugehen, ist hervorzuheben, dass die Erstellung und Steuerung der Informationsmeldungen der STA AG obliegt und dass sämtliche Züge mit audiovisuellen Informationskanälen ausgestattet sind.

Zur zusammenfassenden Veranschaulichung werden nachfolgend einige Schaubilder angeführt, die die Inhalte der genannten Anlage in geeigneter Weise darstellen.

1) Die jeweiligen Rollen der einzelnen Beteiligten bei der Inbetriebnahme des Informationssystems



2) Descrizione della On-Board-Ausstattung



- 3) Die jeweiligen Rollen der einzelnen Beteiligten bei der Planung der öffentlichen Verkehrsdienste



Von besonderer Bedeutung ist zudem die Anlage „Verkauf und Kontrolle der Fahrausweise südtirolmobil“.

Auch in diesem Fall wird nachfolgend eine kurze Zusammenfassung der Inhalte gegeben. Für die Einzelheiten wird auf die gemeinsam mit den übrigen Ausschreibungsunterlagen veröffentlichte Anlage verwiesen.

Die STA übernimmt den stationären Verkauf von Fahrausweisen über ihre eigenen Verkaufsstellen, die Fahrkartenautomaten, die App südtirolmobil sowie die Entwerfer. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, dem Service- und Informationszentrum (SIZ) der STA über die bestehenden Kommunikationskanäle (siz@sta.bz.it – 0471 312890) unverzüglich etwaige Funktionsstörungen der genannten Geräte und Einrichtungen zu melden.

Die STA stellt dem Auftragnehmer die für die Fahrkartenkontrolle erforderlichen Instrumente zur Verfügung. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, sein Personal mit der für die Ausstellung von Fahrausweisen erforderlichen Hard- und Software auszustatten. Die Fahrgäste können Fahrausweise bar, mit Kredit- oder Debitkarten oder mittels anderer elektronischer Zahlungsmethoden bezahlen. Es liegt in der Verantwortung des Auftragnehmers sein Personal mit der erforderlichen Hard- und Software zur Abwicklung elektronischer Zahlungen auszustatten. Die Transaktionskosten für elektronische Zahlungen sowie die Kosten im Zusammenhang mit der Bargeldverwaltung sind in das wirtschaftliche Angebot einzukalkulieren.

Die STA stellt dem Auftragnehmer eine API-Schnittstelle für die Erstellung von Fahrausweisen zur Verfügung. Nach Eingabe der erforderlichen Grundinformationen (Fahrstrecke, Anzahl der Fahrgäste, Anzahl der Fahrräder, Tiere usw.) werden alle für die Ausstellung des Fahrausweises notwendigen Daten über diese Schnittstelle an das Ticketingsystem der STA übermittelt. Der Auftragnehmer erhält sämtliche Informationen, die für den Ausdruck des Fahrausweises erforderlich sind, einschließlich des entsprechenden QR-Codes.

Weitere Verpflichtungen des Auftragnehmers im Zusammenhang mit der Nutzung nationaler und internationaler Vertriebskanäle können in den Technischen Vertragsbedingungen vorgesehen werden.

8. Simulierter Wirtschafts- und Finanzplan

In diesem Abschnitt werden die Kriterien und Annahmen erläutert, die der Auftraggeber bei der Erstellung des der Ausschreibung zugrunde liegenden simulierten Wirtschafts- und Finanzplans (simulierten WFP) angewandt hat.

Der simulierte WFP wurde unter Beachtung der Bestimmungen von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie der Artikel 17 und 19 des GvD Nr. 422 vom 19. November 1997 erstellt und entspricht den Schemas gemäß den Nummern 1, 2 und 3 des Anhangs 5a/Eisenbahn sowie den methodischen Vorgaben des Anhangs 5b zum ART-Beschluss Nr. 154/2019 in der durch die Beschlüsse Nr. 64/2024 und Nr. 177/2024 geänderten und ergänzten Fassung.

Der simulierte WFP erstreckt sich über die gesamte Laufzeit der Vergabe von 15 Jahren. Die einzelnen Jahre sind fortlaufend nummeriert (Jahr 1 bis Jahr 15), auch im Hinblick auf die Angebotsabgabe. Sollte sich der Beginn der Leistungserbringung gegenüber dem vorgesehenen Datum des 1. Januar 2028 verschieben, werden die Daten des WFP dem Zuschlagsempfänger bei Abschluss des Dienstleistungsvertrags entsprechend angepasst und zeitlich verschoben.

8.1. Methode

Für die Erstellung des simulierten WFP hat die Vergabestelle ein Bottom-up-**Berechnungsmodell** verwendet, das die Kosten der Produktionsprozesse anhand bestimmter Leistungskennzahlen schätzt, die nachstehend in den zugrunde gelegten Annahmen näher beschrieben werden. Diese Kennzahlen wurden aus der Analyse realer Anwendungsfälle abgeleitet und berücksichtigen die von den bisherigen Betreibern im Rahmen der Bestandsaufnahme und Konsultation zu den Gütern und zum Personal übermittelten Daten. Die berücksichtigten **Produktionsprozesse** umfassen: den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, den Bahnbetrieb (Triebfahrzeugführung, Zugbegleitung, Personaleinsatzplanung, Betriebsleitzentrale, Rangierdienst), die Instandhaltung, die Reinigung des Rollmaterials, Stabs- und Verwaltungsfunktionen, die Nutzung des Rollmaterials. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich um eine Vergabe nach dem **Gross-Cost-Modell** handelt, bei der der Verkauf der Fahrausweise von der landeseigenen In-house-Gesellschaft STA abgewickelt wird, vorbehaltlich einzelner spezifischer Verpflichtungen gemäß den Mindestqualitätsstandards.

Die Betriebskosten beziehen sich auf ein **Betriebsprogramm**, das über die gesamte Laufzeit von 15 Jahren unverändert bleibt, bereits in den vorangegangenen Abschnitten dieses Berichts beschrieben wurde und dem Basisangebot entspricht. Die **Kosten** wurden für jede wesentliche Kostenposition analytisch ermittelt und anschließend gemäß dem Schema 1 des Anhangs 5a/Schiene zum ART-Beschluss Nr. 154/2019 (konsolidierte Fassung) zu den Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengeführt:

- 3a) Verbrauch von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen sowie Waren;
- 3b) Kosten für Leistungen Dritter (einschließlich der Kosten für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur);
- 3c) Kosten für die Nutzung von Vermögenswerten Dritter;
- 3d) Personalkosten;
- 3e) Sonstige betriebliche Aufwendungen;
- 4) Abschreibungen.

Die Entwicklung der Kosten während der Vertragslaufzeit wurde berechnet, indem ab dem zweiten Jahr des WFP auf sämtliche operativen Kosten – mit Ausnahme der Personalkosten – ein Inflationssatz von 1,9 % pro Jahr angewandt wurde, entsprechend den Vorgaben der nationalen Finanzplanung (Dokument der öffentlichen Finanzen 2026). Die Personalkosten werden im Angebots-WFP auf Grundlage der durch den jeweiligen Wirtschaftsteilnehmer gewählten Wachstumsrate fortgeschrieben. Für den simulierten WFP wurde eine Annahme getroffen, die auf den dem Auftraggeber vorliegenden Monitoringdaten beruht.

Wie bereits in Abschnitt 7.b dargestellt, wurde in Übereinstimmung mit den von der Verkehrsregulierungsbehörde übermittelten Vorgaben ein durchschnittlicher jährlicher Effizienzsteigerungsfaktor von 0,5 % für den KPI „Betriebskosten pro Zugkilometer“ (ohne Energiekosten) über die gesamte Laufzeit der Vergabe berücksichtigt. Dieser wird als CAGR-Prozentsatz auf Basis der nicht inflationsbereinigten Kostendaten berechnet. Den Bietern bleibt es freigestellt, zu entscheiden, bei welchen Kostenpositionen diese Effizienzsteigerung erzielt werden soll, sowie eine höhere Effizienzsteigerung anzubieten. Die Herausnahme der Energiekosten aus diesem KPI verfolgt zwei Ziele: Zum einen soll eine Kostenposition neutralisiert werden, die voraussichtlich weiterhin starken und schwer vorhersehbaren Schwankungen unterliegt und deren tatsächliche Kosten vom Auftraggeber ohnehin nachträglich erstattet werden. Zum anderen sollen die Auswirkungen der vorübergehenden Weiterverwendung dieselbetriebener Fahrzeuge in der Anfangsphase neutralisiert werden, während die bestehenden Elektrotriebzüge ETR 170 FLIRT auf Mehrsystemtechnik umgerüstet werden und deshalb jeweils mehrere Monate außer Betrieb sein werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass während der 15-jährigen Vertragslaufzeit – wie bereits in der Vorinformation angekündigt – die Erbringung **zusätzlicher Verkehrsleistungen** erforderlich werden kann, sobald auf neu errichteten (BBT) oder ausgebauten Infrastrukturen (zweigleisiger Ausbau der Meraner Linie) zusätzliche Trassenkapazitäten verfügbar sind. Aufgrund der Unsicherheit hinsichtlich der tatsächlichen Termine der Inbetriebnahme dieser Infrastrukturausbauten und der Verfügbarkeit entsprechender Trassen für den Regionalverkehr wurden diese zusätzlichen Leistungen nicht in den simulierten WFP aufgenommen. Deren Mehrkosten gegenüber den durchschnittlichen Kilometerkosten des Basisbetriebsprogramms wurden jedoch ermittelt, um die Regelung ihrer möglichen zukünftigen Erbringung im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu unterstützen.

Wie bereits im Zusammenhang mit den Sachanlagen und dem Rollmaterial dargestellt, zeichnet sich dieses Vergabeverfahren dadurch aus, dass **Rollmaterial** und **Werkstätten** im öffentlichen Eigentum über die landeseigene In-house-Gesellschaft STA zur Verfügung gestellt werden.

Hierzu zählt insbesondere die neue Instandhaltungsanlage in Bozen Süd, die im WFP ab dem zweiten Vertragsjahr als **verfügbar** berücksichtigt wird. Die Nutzung dieser Fahrzeuge und Werkstätten erfolgt gegen Zahlung eines **Nutzungsentgelts, das im simulierten WFP entsprechend den IFRS-16-Vorschriften** bilanziert wird, da die Voraussetzungen dafür vorliegen. Dies entspricht den methodischen Vorgaben des Anhangs 5b zum ART-Beschluss Nr. 154/2019 („Methodische Hinweise zur Erstellung des WFP“). Für die Berechnung der impliziten Finanzierungskosten wurde im simulierten WFP ein Zinssatz von 3,59 % verwendet, entsprechend den nominellen Fremdkapitalkosten aus der aktuellen WACC-Berechnung der ART gemäß Anlage A des Beschlusses Nr. 28/2026.

Zur Gewährleistung von Transparenz und Gleichbehandlung aller Bieter **veröffentlicht die Vergabestelle die Abschreibungen der Nutzungsrechte** sowie die entsprechenden **Bilanzwerte der von STA bereitgestellten Güter**, als **vordefinierte und nicht veränderbare** Größen in den WFP-Vorlagen, die den wirtschaftlichen Angeboten beizufügen sind. Für diese Positionen sind weder Erhöhungen noch Verringerungen zulässig.

Ebenfalls als **vordefinierte** Positionen enthalten die WFP-Schemata **weitere Kostenbestandteile**, die **der Auftraggeber** analog zu den derzeit geltenden Dienstleistungsverträgen **nachträglich in voller Höhe ersetzt**: Trassengebühren und sonstige Infrastrukturzugangskosten, vom Infrastrukturbetreiber gelieferte elektrische Traktionsenergie, Dieselkraftstoff für den Betrieb der GTW-Züge während der Anfangsphase bis zur vollständigen Inbetriebnahme der neuen Mehrsystemfahrzeuge.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass die ausgeschriebenen Leistungen überwiegend **grenzüberschreitende Verbindungen** betreffen, die mit interoperablem Rollmaterial erbracht werden. Dieses Rollmaterial wird auch von dem **Eisenbahnunternehmen** genutzt, das derzeit den **Eisenbahnverkehr in Österreich** betreibt (in Tirol und Osttirol z. Z. die ÖBB). Am Ende jedes Jahres führen die beiden Eisenbahnunternehmen einen **vereinfachten Ausgleich** durch, der auf den **Mehrleistungen des Rollmaterials** im Hoheitsgebiet des jeweils **anderen Staates** basiert.

VVT/ÖBB wird sechs Mehrsystem-Elektrotriebzüge des Typs ETR 160 Coradia Stream einsetzen, die zusätzlich zu den 16 von der STA für den Dienst in Italien beschafften Fahrzeugen zur Verfügung stehen. Jedes Eisenbahnunternehmen ist für die Instandhaltung der ihm zugewiesenen Fahrzeuge verantwortlich. Die gegenseitigen Verrechnungen erfolgen auf Basis **vordefinierter Kosten** im Rahmen einer Vereinbarung zwischen den beiden Auftraggebern in Italien und Österreich. Diese Kosten umfassen sowohl die Fahrzeugüberlassung als auch die Instandhaltung. Auch in diesem Fall werden die den Bietern **zur Verfügung gestellten WFP-Schemata** die **zum jeweiligen Zeitpunkt bestmöglich geschätzten und vorgegebenen Werte** enthalten. Der Ausgleich für die Instandhaltung wird der Einfachheit halber ausschließlich unter den sonstigen Forderungen in der Bilanz ausgewiesen.

Für die Erstellung **der Bilanz** des simulierten WFP wurden verschiedene Annahmen hinsichtlich der **weiteren vom Auftragnehmer zu tragenden Investitionen** getroffen, insbesondere in Bezug auf Werkstattausrüstungen, für Rangier- und Hilfsfahrzeuge zur Bergung bei Streckenstörungen oder Unfällen sowie auf das **Umlaufvermögen**, bestehend aus Vorräten, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen gegenüber dem Auftraggeber (ermittelt auf Grundlage des im Jahresverlauf erwarteten Durchschnittswerts und im Einklang mit den Regelungen zur Zahlung des Entgelts) und Verbindlichkeiten gegenüber Dienstleistungsanbietern. Es wurde überprüft, dass der Anteil der **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** im simulierten WFP im Verhältnis zu den Kosten der Gewinn- und Verlustrechnung stets unter 30 % liegt und durchschnittlich 0,25 % in den ersten drei Jahren sowie 0,2 % in den darauffolgenden zwölf Jahren beträgt. Es wird daran erinnert, dass nach dem derzeit geltenden Schema 2 gemäß der Anlage zum ART-Beschluss Nr. 154/2019 Forderungen gegenüber dem Auftraggeber nicht zu den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zählen.

Der der Ausschreibung zugrunde liegende Ausgleichsbetrag entspricht für jedes Jahr dem Posten „**Variable Ausgleichszahlung**“ im Schema 3 „Ermittlung der Ausgleichszahlung“ des Anhangs 5a/Schiene zum ART-Beschluss Nr. 154/2019. Dieser wurde nach der **ordentlichen Methode** ermittelt, welche die Berechnung des **angemessenen Gewinns** als **Vergütung des investierten Nettokapitals** (einschließlich des Wertes der gemäß IFRS 16 bilanzierten Nutzungsrechte) auf Grundlage des WACC-Satzes vorsieht.

Die Vergabestelle hat sich für diese Vorgehensweise entschieden, nachdem sie sowohl das Vorliegen der Voraussetzungen für die Anwendung eines vom durch die ART veröffentlichten WACC abweichenden Zinssatzes als auch die Anwendbarkeit der alternativen Berechnungsmethode geprüft hat, wie dies im geltenden ART-Beschluss Nr. 154/2019 vorgesehen ist.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die Maßnahme 17 Absatz 1 Buchstabe b) des Beschlusses ART Nr. 154/2019 dem Aufgabenträger ausdrücklich die Möglichkeit einräumt, **den WACC-Satz zu reduzieren**, „jedoch nicht unter den Wert des nominalen risikofreien Zinssatzes (risk free rate), sofern

ein geringes Risiko in Bezug auf die vom beauftragten Unternehmen gemäß Maßnahme 13 übernommenen Investitionen besteht; dies gilt insbesondere bei Vergaben ohne Ausschreibung und bei Ausschreibungen, sofern der Auftraggeber den simulierten WFP als Instrument zur Festlegung der Ausschreibungsvergütung vorgesehen hat.“

Wie bereits ausführlich in diesem Bericht dargestellt wurde, ist das vom Auftragnehmer zu tragende Risiko im vorliegenden Verfahren insgesamt gering. Dies gilt insbesondere für Investitionen in Rollmaterial und Instandhaltungsanlagen, deren Beschaffung vom Auftraggeber übernommen wird, während sich die Investitionsverpflichtungen des Unternehmens im Wesentlichen auf bestimmte Ausrüstungsgegenstände und Nebeneinrichtungen beschränken. Hinzu kommt – wie bereits erläutert – die Übertragung des kommerziellen Risikos hinsichtlich der Tarifeinnahmen auf den Auftraggeber.

Aus diesen Gründen wurde beschlossen, **im simulierten WFP einen Kapitalverzinsungssatz von 6,5 % anzusetzen**, anstelle des von der ART für den Eisenbahnsektor in Anlage A zum Beschluss Nr. 28/2026 festgelegten Satzes von 6,97 %. Dieser Wert liegt weiterhin über dem im selben Anhang ausgewiesenen nominalen risikofreien Zinssatz (risk free rate) von 3,59 %.

Für die Festlegung des Zinssatzes von 6,5 % hat die Vergabestelle einen um 20 % reduzierten Equity-Beta-Faktor zugrunde gelegt. Dieser Faktor misst das systematische, nicht diversifizierbare Risiko eines Unternehmens in einem bestimmten Marktsegment. Die vorgenommene Reduzierung wurde als angemessen erachtet, um das geringere Risikoprofil dieses Vergabeverfahrens widerzuspiegeln, ohne zugleich den Bietern die Möglichkeit zu nehmen, eine eigene Bewertung vorzunehmen und einen niedrigeren Zinssatz anzubieten, sofern dieser nicht unter den nominalen risikofreien Zinssatz fällt.

Da die Festlegung eines von der Behörde veröffentlichten WACC-Werts abweichenden Zinssatzes einer Konsultation mit den Stakeholdern unterliegt, wird dies in diesem Bericht ausdrücklich bekannt gemacht und um Übermittlung etwaiger Stellungnahmen innerhalb einer Frist von 35 Tagen ersucht.

Darüber hinaus ist die **Prüfung der Anwendbarkeit der alternativen Methode zur Ermittlung des angemessenen Gewinns (EBIT-Marge)** verpflichtend. Diese Methode wurde durch die im Jahr 2024 vorgenommenen Ergänzungen der Maßnahme 17 des ART-Beschlusses Nr. 154/2019 eingeführt. Zu diesem Zweck werden im Schema 3 – „Ermittlung der Ausgleichszahlung“ – des simulierten WFP die erforderlichen Berechnungen durchgeführt und mit der nach dem ordentlichen Verfahren ermittelten Ausgleichszahlung verglichen. **Das Ergebnis dieser Prüfung hat die Entscheidung bestätigt, den angemessenen Gewinn im simulierten WFP nach dem ordentlichen Verfahren und unter Anwendung eines WACC-Satzes von 6,5 % zu berechnen.** Nachstehend werden einige weitere Einzelheiten zur Begründung dieser Entscheidung dargestellt.

Es wurde gemäß den im Anhang 5a enthaltenen Formeln und methodischen Erläuterungen wie folgt vorgegangen:

- a. Ermittlung des branchenspezifischen Referenzzinssatzes, der sich auf 8,58 % beläuft (ART-Beschluss Nr. 28/2026, Anhang B),
- b. Festlegung des Referenzschwellenwerts, der in diesem Fall 50,00 % beträgt und dem unteren Wert des von der ART in Maßnahme 17 Absatz 6 des Beschlusses Nr. 154/2019 vorgegebenen Intervalls entspricht. Hierbei handelt es sich nicht um eine Ermessensentscheidung, da die Anwendung des Mindestwertes in derselben Maßnahme 17 für den Fall einer Vergabe ausdrücklich vorgesehen ist,
- c. Berechnung des Vergütungssatzes der EBIT-Marge (= Differenz zwischen Betriebskosten und Erlösen) als Produkt der beiden zuvor ermittelten Werte, wodurch sich ein Satz von 4,29 % ergibt,
- d. Berechnung des prozentuellen Verhältnisses zwischen dem angemessenen Gewinn und der nach der ordentlichen Methode ermittelten Ausgleichszahlung für jedes Jahr des Finanzwirtschaftsplans,
- e. Vergleich für jedes einzelne Jahr zwischen dem unter Buchstabe c) ermittelten Satz und dem unter Buchstabe d) berechneten Prozentsatz: Ist der nach der ordentlichen Methode ermittelte Vergütungssatz gemäß Buchstabe d) in mindestens einem Jahr niedriger als der nach der alternativen Methode gemäß Buchstabe c) ermittelte Satz, kann die Vergabestelle den angemessenen Gewinn nach der alternativen Methode bestimmen. Diese Voraussetzung ist in den Jahren 11 bis 15 des simulierten WFP erfüllt,
- f. Durchführung der **abschließenden Erwägungen für die Entscheidung**: Da in den einzelnen Jahren unterschiedliche Ergebnisse erzielt wurden, sodass keine Verpflichtung zur Anwendung der alternativen Methode bestand, wurden die Nettobarwerte der nach den beiden Methoden berechneten Ausgleichszahlungen miteinander verglichen. Anschließend wurde jene Methode gewählt, die dem Auftragnehmer die höhere Ausgleichszahlung gewährleistet. Die Aktualisierung erfolgte unter Anwendung desselben Zinssatzes, nämlich des WACC-Satzes, um die Beträge vergleichbar zu machen. Daraus ergab sich, dass die Ermittlung des

angemessenen Gewinns nach der ordentlichen Methode unter Anwendung des WACC-Satzes vorzuziehen ist.

Es wird darauf hingewiesen, dass der simulierte WFP unter Zugrundelegung von Geschäftsjahren mit jeweils 365 Tagen erstellt wurde, während derer derselbe Fahrplan gilt. Diese Geschäftsjahre beginnen und enden jeweils mit dem Fahrplanwechsel, der europaweit auf den zweiten Sonntag im Dezember festgelegt ist. Da sich das vertragliche Entgelt hingegen auf das Kalenderjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember bezieht und zudem Schaltjahre mit 366 Tagen vorkommen, ergeben sich zeitliche Abweichungen.

Für Verwaltungszwecke wurde daher eine Überleitungstabelle erstellt, die automatisch in der Datei zur Vorlage des wirtschaftlichen Angebots und des WFP ausgefüllt wird und die Berechnung des Entgelts für das Kalenderjahr ermöglicht. Das **wirtschaftliche Angebot wird auf Grundlage dieses Wertes** erstellt.

8.2. Assumptions

Nachfolgend werden zusätzliche Informationen zu den Annahmen bereitgestellt, die der Erstellung des simulierten WFP zugrunde liegen und für die Bieter als nützlich erachtet werden:

- Das **Produktionsvolumen** beträgt jährlich 7.046.624 Zugkilometer. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit beläuft sich auf 53,7 km/h. Hinsichtlich der weiteren Merkmale des **Betriebsprogramms** wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen. Es wird darauf hingewiesen, dass die zu erbringenden Leistungen sowie deren Änderungen während der Vertragslaufzeit von der Vergabestelle festgelegt werden (sogenannte „starre Ausschreibung“).
- Den Bietern werden im Rahmen der Ausschreibungsunterlagen die **Einsatzumlaufpläne des Rollmaterials** zur Verfügung gestellt, auf deren Grundlage auch die Kostenschätzung im simulierten WFP erfolgt ist. Diese umfassen Verfügbarkeiten und Wartungsstillstände; die Freiheit des Auftragnehmers, eine andere betriebliche Organisation zu wählen, bleibt davon unberührt.
- Der Fahrplan und die Umläufe wurden so gestaltet, dass **etwaige Leerfahrten** durch Taktfahrpläne sowie durch den Einsatz von Verstärker- bzw. Teilverbindungen in den Abend- und frühen Morgenstunden auf ein Minimum reduziert werden.
- Der **Personalbedarf** wurde auf der Grundlage von Produktivitätsparametern des Zugpersonals (Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter) sowie anhand standardisierter Prozentsätze für die Nebenkosten der Produktion (Personalverwaltung, Betriebsleitzentrale, Rangierdienst) und für allgemeine Verwaltungs- und Stabskosten ermittelt. Zur Überprüfung möglicher Auffälligkeiten kann die Vergabestelle die von den Bietern bei der Personalbemessung verwendeten Parameter anfordern;
- Die **Produktivität des Triebfahrzeugpersonals** wurde mit 724 Fahrstunden pro Jahr (ohne Nebenzeiten) angesetzt.
- Die **Produktivität des Zugbegleitpersonals** wurde mit 793 Fahrstunden pro Jahr (ohne Nebenzeiten) angesetzt.
- Bei der Ermittlung des Personalbedarfs wurden die Ergebnisse der eigens durchgeführten Konsultation der bisherigen Betreiber und der Gewerkschaften berücksichtigt. Dabei wurde festgestellt, dass zum Zeitpunkt der Erstellung des simulierten WFP die Zahl der derzeit Beschäftigten unter dem tatsächlichen Bedarf liegt, da das ausgeschriebene Produktionsvolumen über dem derzeitigen Niveau liegt.
- Im simulierten WFP machen die **operativen Beschäftigten**, definiert als Summe des Triebfahrzeugpersonals, des Zugbegleitpersonals, der Personaldisposition, der Mitarbeiter der Betriebsleitzentrale und des Rangierdienstes, 85,7 % des Gesamtpersonals aus. Dieser Wert wird zum einen durch das Fehlen kommerzieller Tätigkeiten und zum anderen durch die (verpflichtende) Auslagerung der Instandhaltung der Coradia-Stream-Flotte (16 Züge) sowie – gemäß den Annahmen des simulierten WFP – eines Teils der Flirt-Flotte (11 Züge) beeinflusst.
- Die im simulierten WFP angesetzten **Personalkosten** beziehen sich auf den nationalen Kollektivvertrag für Eisenbahntätigkeiten und berücksichtigen die Ergebnisse der durchgeführten Konsultation.
- Hinsichtlich der **Instandhaltung** wurde das in diesem Bericht bereits beschriebene Mischmodell übernommen, das Folgendes vorsieht:

- o Für die neue Mehrsystemzugflotte des Typs Coradia Stream einen Full-Service-Vertrag mit dem Hersteller, einschließlich der Instandhaltung des zweiten Wartungsniveaus zu den im Wartungsvertrag festgelegten kilometergenauen Kosten. Dieser Vertrag wird den Ausschreibungsunterlagen beigelegt. Die Kosten sind je nach Zeitraum differenziert und werden jährlich an die Inflation angepasst. Für den Zeitraum, in dem die Arbeiten in der Werkstatt Mals durchgeführt werden und das neue Instandhaltungswerk Bozen Süd noch nicht verfügbar ist, ist ein Zuschlag vorgesehen. Für die Zwecke des simulierten WFP wurde dieser Zuschlag im ersten Jahr berücksichtigt.
 - o Für die übrigen Fahrzeuge besteht organisatorische Freiheit des Auftragnehmers. Es wird darauf hingewiesen, dass die derzeitigen Betreiber einen erheblichen Teil der Wartungsarbeiten an Flirt-Fahrzeugen auslagern. Im simulierten WFP wurde daher die teilweise Inanspruchnahme externer Dienstleister sowie im Übrigen die Beschäftigung eigenen Personals – unter Berücksichtigung der Sozialklausel – einschließlich der Beschaffung von Ersatzteilen und Verbrauchsmaterial angenommen.
 - o Für die von STA gemieteten Flirt- und GTW-Züge erfolgt die Instandhaltung des zweiten Wartungsniveaus durch das nutzende Eisenbahnunternehmen; die STA als Eigentümerin erstattet die entstandenen Kosten (wie bereits in den derzeitigen Dienstleistungsverträgen vorgesehen).
- Die **Reinigung** wurde auf der Grundlage eines Standardplans bemessen, der Reinigungsleistungen vorsieht, die den Qualitätsanforderungen entsprechen. Hieraus wurde ein Kostensatz pro Wagenkilometer (cassakm) abgeleitet; darunter ist jedes einzelne Fahrzeugelement eines Triebzugs zu verstehen, das zu reinigen ist;
- Bezüglich der Kosten für den **Zugang zur Eisenbahninfrastruktur**:
 - o Die Trassenpreise des RFI-Netzes wurden auf Grundlage des Tariffsystems PMdA von Rete Ferroviaria Italiana für die Jahre 2025–2029 unter Anwendung der für das Jahr 2028 veröffentlichten Tarife geschätzt (Stand der zum Zeitpunkt der Erstellung des simulierten WFP verfügbaren Daten). Die Kosten wurden anschließend jährlich entsprechend der Inflationsrate fortgeschrieben. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich gemäß den Ausschreibungsbestimmungen um im WFP veranschlagte Kosten handelt, die von der Vergabestelle nachträglich in Höhe der tatsächlich angefallenen Kosten erstattet werden;
 - o Die Trassenpreise der Vinschgerbahn sowie die von STA bereitgestellte Traktionsenergie wurden mit Null angesetzt, da die Betriebskosten dieser Infrastruktur vollständig durch den Dienstleistungsvertrag zwischen der Autonomen Provinz Bozen und STA gedeckt sind,
 - o Die von RFI bereitgestellte elektrische Traktionsenergie wurde mit durchschnittlich 0,88 €/km angesetzt und jährlich an die Inflation angepasst. Auch diese Kosten werden von der Vergabestelle nachträglich erstattet;
 - o Die Kosten für das Parking von Zügen wurden als Prozentsatz der Kosten für die Traktionsenergie berechnet und jährlich an die Inflation angepasst (Kostenrückerstattung nach tatsächlichem Aufwand durch die Vergabestelle);
 - o Die Kosten für das Abstellen von Fahrzeugen in Anlagen von RFI wurden auf Grundlage der angenommenen Umläufe und der zum Zeitpunkt der Erstellung des simulierten WFP geltenden PIR-Tarife geschätzt und jährlich indexiert (ebenfalls mit Erstattung der tatsächlichen Kosten durch die Vergabestelle);
- Die Kosten für den **Dieselmotorkraftstoff** für die Traktion, der in den ersten Betriebsjahren für die GTW-Fahrzeuge benötigt wird, wurden mit 2,50 €/km angesetzt und jährlich an die Inflation angepasst. Für die Zwecke des simulierten WFP wurde angenommen, dass in den ersten drei Betriebsjahren 1,2 Millionen Fahrzeugkilometer in Doppeltraktion mit Dieselantrieb erbracht werden. Die tatsächlichen Kosten werden von der Vergabestelle nachträglich erstattet;
- Das Betriebsprogramm sieht **keine mit Bussen durchgeführten Fahrten** vor;
- Die **zusätzlichen Investitionen**, die über die von der Vergabestelle über STA bereitgestellten Mittel hinausgehen, sind vom Auftragnehmer zu tragen, insbesondere im Bereich Rettung und Instandhaltung:
 - o Für die **Rettung** wurde im simulierten WFP die Abschreibung einer Standard-Elektrolokomotive berücksichtigt. Zudem wurde die Nutzung der Dieselmotormaschine von STA

unter Annahme einer möglichen jährlichen Anzahl von Einsätzen kalkuliert; die Vergütung hierfür wurde mit 1.500 €/Tag angesetzt und an die Inflation angepasst;

- o Für die **Instandhaltungsausrüstung** wurde eine Gesamtinvestition angenommen, die über die gesamte Laufzeit des simulierten WFP mit konstanten Beträgen abgeschrieben wird. In diesem Zusammenhang wird daran erinnert, dass die Verpflichtung besteht, ein leichtes Schienenfahrzeug (z. B. einen Rangiertraktor) für das Verschieben der Coradia-Züge in der Werkstätte bereitzustellen, damit die vom Hersteller durchgeführte Instandhaltung ermöglicht wird;
- o **Weitere** im simulierten WFP berücksichtigte **Produktionsfaktoren** sind Büroräume und Personalräume, die entsprechend dem aus dem Betriebskonzept abgeleiteten Bedarf von den Infrastrukturbetreibern angemietet werden.

8.3. Standardkosten

Die Überprüfung des Vergleichs der Ergebnisse des simulierten WFP mit den gemäß Ministerialdekret Nr. 157 vom 28.03.2018 festgelegten Standardkosten wurde mit positivem Ergebnis durchgeführt.

Um den Vergleich zu ermöglichen, wurden die Daten des simulierten WFP gemäß den Vorgaben der ART in Abschnitt 7 des Anhangs 5b – Methodische Hinweise zur Erstellung des WFP des Beschlusses Nr. 154/2019 aufbereitet. Dementsprechend wurde die Position „Gesamte durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (OSP) verursachte Betriebskosten“ des Schemas 1 des simulierten WFP – Regulatorische Gewinn- und Verlustrechnung wie folgt berechnet:

- Abzug der Kosten für den Zugang zu den Infrastrukturen;
- Hinzurechnung der Abschreibungsquoten der Nutzungsrechte, beschränkt auf das Rollmaterial;
- Hinzurechnung des angemessenen Gewinns;
- Division des Ergebnisses durch die der Ausschreibung zugrunde liegenden Zug*km.

Anschließend wurden beide Vergleichsgrößen auf Preisniveau 2028 gebracht:

- durch Fortschreibung der Standardkosten mittels des effektiven IPCA-Inflationssatzes bis 2025 sowie der im Dokument der öffentlichen Finanzen 2026 für die Folgejahre prognostizierten Inflationsraten;
- durch Fortschreibung der jährlichen WFPs-Daten mit dem Inflationssatz von 1,9 %, der seiner Ausarbeitung zugrunde gelegt wurde.

Die aus dem simulierten WFP resultierenden kilometerbezogenen Kosten, die mit den Standardkosten vergleichbar sind, lagen 9 % unter den Standardkosten.

8.4. Überwachung und Überprüfung des wirtschaftlich-finanziellen Gleichgewichts

Die Ausschreibungsunterlagen enthalten die Maßnahmen zur wirtschaftlich-finanziellen Wiederherstellung des Gleichgewichts am Ende der jeweiligen Regulierungsperioden. Dieser Mechanismus dient dazu, das wirtschaftlich-finanzielle Gleichgewicht gegenüber Umständen und Ereignissen zu schützen, die überwiegend von externen Faktoren und nicht von unternehmerischen Entscheidungen abhängen.

Der Anhang „Berechnung des wirtschaftlich-finanziellen Ausgleichs und wirtschaftliche Governance“, in dem die Ausgleichsmaßnahmen dargestellt werden, ist gemeinsam mit dem Anhang „Risikomatrix“ zu lesen.

Die Risikomatrix enthält eine Reihe von Risiken auf der Nachfrage- und Angebotsseite und legt fest, welchem der beiden Vertragspartner das jeweilige Risiko zugewiesen wird. Nach der Identifizierung des Risikofaktors und des Verantwortlichen wird schließlich die jeweilige Minderungsmaßnahme angegeben, d. h. es werden jene Fälle bestimmt, unter denen die Verantwortung abgeschwächt werden kann.

Zusammenfassend sieht der Anhang zunächst Verfahren zur jährlichen Anpassung des Entgelts vor, und zwar sowohl aufgrund von Änderungen des Betriebsprogramms – einschließlich Eisenbahnersatzdiensten mit Bussen wegen Bauarbeiten oder Notfällen – als auch aufgrund der Nichterbringung eines Teils der Leistungen aus unterschiedlichen Gründen. Die Ausschreibungsunterlagen stellen unter anderem klar, dass die Verwaltung berechtigt ist, die Leistungen im Einklang mit dem öffentlichen Interesse zu erhöhen oder zu reduzieren. Diese Änderungen werden auf der Grundlage kilometerbezogener Werte und gemäß den Vorgaben der Risikomatrix geregelt.

Darüber hinaus werden bestimmte Kostenpositionen, die objektiv von externen Faktoren abhängen – wie etwa Infrastrukturzugangsentgelte, Traktionsenergie sowie die Nutzung öffentlicher Züge und Werkstätten –, nachträglich auf Grundlage der tatsächlich entstandenen Kosten ausgeglichen, wobei die im WFP angesetzten Beträge als Vorschüsse gelten.

Schließlich ist am Ende jeder fünfjährigen Regulierungsperiode eine Überprüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts vorgesehen. Zu diesem Zweck wird ein Abschluss-WFP erstellt, der für die vergangenen Jahre die tatsächlich angefallenen Werte einschließlich der oben genannten jährlichen Anpassungen berücksichtigt. Korrekturmaßnahmen sind vorgesehen, wenn die Abweichung zwischen der aus dem vom Auftragnehmer vorgelegten WFP resultierenden variablen Ausgleichszahlung (die jene des Ausschreibungs-WFP nicht überschreiten darf) und dem im Abschluss-WFP ermittelten tatsächlichen Finanzierungsbedarf einen vorab festgelegten Schwellenwert überschreitet.

Die Korrekturmaßnahmen bestehen in erster Linie in einer Anpassung der Ausgleichszahlung nach den im genannten Anhang festgelegten Verfahren, ohne jedoch notwendigerweise die Rückführung innerhalb des Schwellenwertes zu gewährleisten. Sollte dies nicht ausreichen, können die Vertragsparteien für die Folgejahre weitere Maßnahmen zur Effizienzsteigerung der Leistungserbringung sowie Änderungen des Betriebsprogramms vereinbaren, mit entsprechender Aktualisierung des WFP.

Schließlich ist im Einklang mit den unionsrechtlichen Grundsätzen eine Überkompensation der Dienstleistung unzulässig. Die Ausgleichszahlung wird daher reduziert, soweit sie die Deckung der Kosten einschließlich des angemessenen Gewinns überschreitet.

Unter Hinweis darauf, dass es sich bei der vorliegenden Vergabe um einen Gross-Cost-Vertrag handelt, wird daran erinnert, dass ein Anreizsystem im Zusammenhang mit der Steigerung der Tarifeinnahmen infolge einer höheren Anzahl beförderter Fahrgäste vorgesehen ist. Dieses besteht darin, dass dem Auftragnehmer ein Teil der zusätzlichen Einnahmen zugewiesen wird. Diese Anreizregelung wurde bereits im vorstehenden Abschnitt 7.a beschrieben. Sie steht im Einklang mit dem von der ART in Maßnahme 26 Absatz 4 des Beschlusses Nr. 154/2019 vorgesehenen Anreizmechanismus.

9. Datenzugangsplan

Der Datenzugangsplan für den Dienstleistungsvertrag, Gegenstand der öffentlichen Konsultation, wurde erstellt und enthält Folgendes:

- a) Elementarer Datensatz, der dem Land Südtirol zur Verfügung steht,
- b) Modalität der Datenerfassung (automatisch / manuell, in Echtzeit / endgültig),
- c) Modalität des Datenzugriffs durch Dritte,
- d) Datenlieferant.

Gemäß den Bestimmungen des Beschlusses ART 16/2018 wurden zur Festlegung der Mindestqualitäts- und Quantitätsniveaus der Dienstleistungen folgende Qualitätsfaktoren berücksichtigt:

- Platzangebot (Maßnahme 6);
- Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit (Maßnahme 7);
- Fahrgastinformation vor und während der Fahrt (Maßnahmen 8 und 9);
- Transparenz (Maßnahme 10);
- Verfügbarkeit und Betrieb digitaler Ticketingsystemen (Maßnahme 11);
- Mindeststandards der Sauberkeit – Durchführung der geplanten Reinigungszyklen am Rollmaterial (Maßnahme 12);
- Mindeststandards des Komforts – Funktionsfähigkeit der Klimaanlage (Maßnahme 12);
- Mindeststandards der Sauberkeit – Durchführung der vorgesehenen Reinigungszyklen am Rollmaterial (Maßnahme 12);
- Mindeststandards der Sauberkeit – Übereinstimmung der am Rollmaterial durchgeführten Reinigungszyklen mit den vorgegebenen Standards (Maßnahme 12);
- Mindeststandards des Komforts des Rollmaterials – Funktionsfähigkeit der Klimaanlage (Maßnahme 12);

- Mindeststandards des Komforts des Rollmaterials – Zugänglichkeit und Funktionsfähigkeit der Toiletten an Bord der Züge (Maßnahme 12);
- Indikatoren und Mindeststandards der Barrierefreiheit – Operativer Plan zur Barrierefreiheit sowie Verfügbarkeit und Nutzbarkeit von Dienstleistungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM) (Maßnahme 13);
- Mindeststandards der Barrierefreiheit – Funktionsfähigkeit der Zugangstüren (Maßnahme 13);
- Mindeststandards der Barrierefreiheit – Verfügbarkeit von Fahrradmitnahmemöglichkeiten (Maßnahme 13);
- Indikatoren und Mindeststandards für die Sicherheit der Fahrten und der Fahrgäste (Maßnahme 14).

Für jeden der vorstehend genannten Indikatoren werden die Modalitäten der Datenerhebung und des Datenzugangs durch Dritte beschrieben sowie der Datenlieferant angegeben, der zur Übermittlung der Daten an die Vergabestelle verpflichtet ist.

Für Einzelheiten wird auf das Dokument „Datenzugangsplan“ verwiesen.

10. Zuweisung der Risiken

Die Risikomatrix wurde vom Auftraggeber gemäß der Mustervorlage in Anhang 4 des Beschlusses ART 154/2019 erstellt, die die Aufteilung der wichtigsten und häufigsten Risikotypologien zwischen den Vertragsparteien vorsieht und ein unverzichtbares Instrument zur Überprüfung des wirtschaftlich finanziellen Gleichgewichts und der Höhe des Entgelts während der Erbringung der Dienstleistung gemäß den spezifischen vertraglichen Bestimmungen darstellt.

Es wird hervorgehoben, dass das Land Südtirol ein Gross-Cost-System anwendet, bei dem das kommerzielle Risiko vom Auftraggeber getragen wird, dem die Tarifeinnahmen zustehen.

Grundsätzlich wäre bei Vergaben, die keine Konzessionen darstellen, eine Risikomatrix nicht erforderlich, da die Verantwortung für die darin dargestellten Sachverhalte vollständig bei der Vergabestelle liegen müsste.

Die Vergabestelle hat es dennoch für zweckmäßig erachtet, eine Risikomatrix zu erstellen, um bestimmten Sachverhalten, die einer näheren Klarstellung bedurften, besser Rechnung zu tragen. Es wird nochmals hervorgehoben, dass diese Umstände grundsätzlich der Verantwortung der Vergabestelle zuzurechnen sind. In den vorgesehenen Minderungsmaßnahmen wird jedoch präzisiert, dass der Auftragnehmer alle in seinem Einflussbereich liegenden Maßnahmen zu ergreifen hat, um die negativen Folgen für die Verwaltung so gering wie möglich zu halten.

Aus wirtschaftlicher Sicht geht es darum, die Grundsätze der guten Verwaltung, der Wirtschaftlichkeit und der Effizienz in vertragliche Regelungen umzusetzen. Dies bedeutet auch, dass die Verwaltung unter bestimmten Umständen das Entgelt (Euro*km) auch für jene Dienstkilometer anerkennen muss, die aufgrund der in der Risikomatrix aufgeführten Umstände vom Auftragnehmer nicht erbracht wurden. Allerdings kann das Entgelt nicht in voller Höhe anerkannt werden, da jene Kostenbestandteile abzuziehen sind, die infolge der Nichterbringung der Leistung nicht angefallen sind (z. B. Kosten für Netzstrom). Praktisch bedeutet dies, dass die Unternehmen vor den Auswirkungen ihrer Fixkosten geschützt werden, nicht jedoch hinsichtlich der entfallenden variablen Kosten.

Für die Einzelheiten wird auf die Risikomatrix verwiesen, deren Bestimmungen im Falle eines Widerspruchs gegenüber den vorstehenden Ausführungen Vorrang haben.