

# Bericht über die Vergabe der öffentlichen Eisenbahnverkehrsdienste in der Zuständigkeit der Autonomen Provinz Bozen im Zeitraum von 2025 bis 2039

(Beschluss Verkehrsregulierungsbehörde ART Nr. 154/2019)

## Prämissen

Dieser Vergabebericht wurde gemäß dem Beschluss der Verkehrsregulierungsbehörde Nr. 154/2019 (in der Folge auch „ART“) im Rahmen des Vergabeverfahrens im Wege offener Ausschreibungen erstellt. Er gibt Auskunft über die Gründe und die Erfüllung der im europäischen Recht festgelegten Anforderungen an die gewählte Vergabeform, über die Festlegung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die entsprechenden Ausgleichszahlungen, die Kriterien und die Überprüfung der finanziellen Tragbarkeit des Vertrags, auch auf der Grundlage des Wirtschafts- und Finanzplans, der in Übereinstimmung mit den geltenden Bestimmungen und den Regulierungsmaßnahmen gemäß den Beschlüssen Nr. 120/2018 und 154/2019 erstellt wurde.

Der Bericht gibt auch einen Überblick über die getroffenen Entscheidungen hinsichtlich bestimmte, für regulatorische Zwecke, relevante Inhalte, die sich auf die Anwendung der genannten Beschlüsse der ART beziehen (Mindestqualitätsbedingungen, Ziele für Wirksamkeit und Effizienz, Datenzugangsplan, Transparenz-, Überwachungs- und Berichterstattungspflichten, Kriterien für die Erstellung des Wirtschafts- und Finanzplans und Methoden zur Bestimmung der angemessenen Gewinnspanne, Risikomatrix, usw.).

Der Vergabebericht, der wesentlicher Bestandteil des Ausschreibungsverfahrens ist, wird auf der institutionellen Website der Vergabestelle veröffentlicht und gleichzeitig der ART zur Überprüfung übermittelt, um angemessene Transparenzbedingungen sicherzustellen, sowie die Bewertung der Rechtmäßigkeit der getroffenen Entscheidungen zu gewährleisten.

In der folgenden Tabelle eine Zusammenfassung der Vergabeinformationen:

| ZUSAMMENFASSENDE INFORMATIONEN                                  |                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| Gegenstand der Vergabe                                          | Vergabe von Eisenbahnverkehrsdiensten vom Landesinteresse für den Zeitraum 2025-2039        |
| 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                                                    | Der Bericht betrifft eine neue Vergabe                                                      |
| Gebiet, das von der zu vergebenden Dienstleistung betroffen ist | Autonome Provinz Bozen – Südtirol und grenzüberschreitende Dienstleistungen nach Österreich |

| FÜR DIE ERSTELLUNG VERANTWORTLICHE STELLE |                                                                                            |
|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| Namen                                     | Martin Vallazza                                                                            |
| Zuständige Institution                    | Autonome Provinz Bozen – Südtirol                                                          |
| Bereich                                   | Abteilung Mobilität                                                                        |
| Telefon                                   | 0471-414690                                                                                |
| E-Mail                                    | <a href="mailto:mobilita@provincia.bz.it">mobilita@provincia.bz.it</a>                     |
| PEC                                       | <a href="mailto:mobilitaet.mobilita@pec.prov.bz.it">mobilitaet.mobilita@pec.prov.bz.it</a> |
| Datum der Erstellung                      | März 2024 (ergänzt im Juni 2024)                                                           |

## 1. Einstufung der unter das Ausschreibungsverfahren fallenden Dienstleistungen

### 1.1. Rechtlicher und administrativer Rahmen

Die Autonome Provinz Bozen – Südtirol (in der Folge auch „Land 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 (GvD) 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“.

Der gesetzliche Rahmen ist in Kapitel 1 „Rechtlicher Rahmen“ des Berichts gemäß Beschluss ART Nr. 48/2017 „Vergabe von öffentlichen Eisenbahnverkehrsdiensten in der Zuständigkeit der Autonomen Provinz Bozen für die Jahre 2025-2034“ dargestellt, auf dem Bezug genommen wird. Es wird darauf hingewiesen, dass ART in ihrer Stellungnahme zu diesem Dokument einige Anmerkungen abgegeben hat, die vom Land Südtirol angenommen wurden.

Die Definition der Einzugsgebiete, die Definition der Eisenbahnverkehrsbereiche und die Größenabgrenzung des Loses werden im oben genannten Bericht gemäß Beschluss ART 48/2017 „Vergabe von öffentlichen Eisenbahnverkehrsdiensten in der Zuständigkeit der Autonomen Provinz Bozen für die Jahre 2025-2034“, auf welchen man verweist, ausführlich erörtert.

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

Die Autonome Provinz Bozen - als Vergabestelle - erstellt diesen Bericht im Anschluss eines Verfahrens, das gemäß dem europäischen und nationalen Rechtsrahmen durchgeführt wurde und die folgenden vorbereitenden Maßnahmen durchgeführt hat:

- Veröffentlichung der Vorinformation über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Amtsblatt der Europäischen Union Nr. S215 08/11/2022 618906-2022-IT,
- die Vorinformation wurde am 24.05.2024 (GU OJ S 100/2024 Nr. 308238-2024) und am 05.06.2024 (OJ S 108/2024 Nr. 331081-2024) mit im Wesentlichen identischem Inhalt richtiggestellt,
- das Land Südtirol hat den Bericht gemäß Maßnahme 4, Punkt 11 des Anhangs des Beschlusses ART Nr. 48/2017 auch mit dem Ziel erstellt, die Informationspflichten gemäß Artikel 34 Absatz 20 des GvD Nr. 179/2012 zu erfüllen, insbesondere im Hinblick auf die Vergabe von Eisenbahnverkehrsdiensten gemäß Artikel 9 des GvD Nr. 422/1997. Der Bericht wurde der ART-Behörde am 24.05.2023 übermittelt, und nach den Anmerkungen der ART vom 13. Juli 2023 hat das Land Südtirol den aktualisierten Bericht übermittelt, zu dem die Verkehrsregulierungsbehörde ihre positive Stellungnahme abgegeben hat (Stellungnahme Nr. 15\_2023),
- die Erhebung der beweglichen und unbewegliche Güter und des Personals des abtretenden Betreibers, laut Maßnahme 3 und ff. des Beschlusses ART Nr. 154/2019, wurde am 27.03.2023 eingeleitet,

- die Bekanntmachung des Konsultationsverfahrens der Interessenträger wurde am 25.10.2023 auf der institutionellen Website der transparenten Verwaltung und auf der Website des Informationssystems für öffentliche Aufträge des Landes Südtirol veröffentlicht,
- Anmerkungen zu den in Konsultation vorgelegten Unterlagen gingen von den abtretenden Betreibern und von der Südtiroler Verbraucherschutzzentrale ein. Die von den abtretenden Betreibern übermittelten Daten wurden anschließend infolge der Anfrage um Klarstellung seitens der Verwaltung ergänzt,
- die Ergebnisse des Konsultationsverfahrens, das gleichzeitig mit diesem Bericht endete, sind in diesem Vergabebericht dargelegt (Punkt 2),
- das Thema der Übertragung von Personal von den abtretenden Betreibern auf den neuen Auftragnehmer wurde in eigenen Treffen mit den lokalen Gewerkschaftsorganisationen behandelt,
- gleichzeitig erstellte die Verwaltung die Ausschreibungsunterlagen: Ausschreibungsbedingungen, besondere Vertragsbedingungen, technisches Leistungsverzeichnis und andere technische Anhänge, Angebotsformular, Datenzugangsplan, Risikomatrix, Anhang Mindestqualitätsbedingungen, Klassifizierung beweglicher und unbeweglicher Güter.

## *1.2. Betrieblicher Bezugskontext*

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

### **1. TRENITALIA-VERTRAG**

Der aktuelle Dienstleistungsvertrag wurde direkt an Trenitalia mit Vertrag Nr. 59/38.0 vom 22.12.2015 vergeben, der am 21.12.2015 unterzeichnet wurde. Dieser Vertrag hat eine Laufzeit von 9 Jahren, die am 01.01.2016 begann und am 31.12.2024 endet. Es wurden keine Verlängerungen vorgesehen.

Die derzeitige Struktur des integrierten Tarfsystems 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 vergebenen Dienst verkehrt auf der Brennerlinie (Hauptbetreiber), auf der Meranerlinie (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 29.8.2017 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. Es sind keine Verlängerungen vorgesehen.

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 Fahrgäste, anzuwenden.

Der an SAD AG vergebenen Dienst verkehrt auf der Vinschgerlinie (einziger Betreiber), im Pustertal (Hauptbetreiber), auf der Meranerlinie (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.

Die folgende Tabelle zeigt die Entgelte für die derzeit geltenden Dienstleistungsverträge und bezieht sich auf die Jahre 2018 und 2019.

| Entgelte aus Eisenbahnverträgen in Südtirol |                                 |                    |                                    |                              |
|---------------------------------------------|---------------------------------|--------------------|------------------------------------|------------------------------|
|                                             | Km vom endgültigen Betriebsplan | Gesamtes Entgelt   | Entgelt für Infrastrukturbetreiber | Entgelt ohne Betreiberkosten |
| Vertrag Provinz - Trenitalia                |                                 |                    |                                    |                              |
| 2018                                        | Km 2.716.362                    | Euro 31.371.269    | Euro 6.472.060                     | Euro 24.899.209              |
| 2019                                        | Km 2.723.014                    | Euro 30.388.306    | Euro 6.016.449                     | Euro 24.371.857              |
| Vertrag Provinz - SAD                       |                                 |                    |                                    |                              |
| 2018                                        | Km 2.435.732                    | Euro 26.578.144,66 | Euro 3.565.114,60                  | Euro 23.013.030              |
| 2019                                        | Km 2.290.540                    | Euro 26.659.613,08 | Euro 3.269.010,84                  | Euro 23.390.602              |

In Bezug auf die bisherige Verwaltung der zu beauftragenden Dienstleistung, unter Berücksichtigung der Zielwerte und der tatsächlichen Werte, wird auf den Bericht gemäß Beschluss ART 48/2017 verwiesen, in dem für beide Betreiber die Daten zu Entgelte, Tarifeinnahmen, beförderten Passagiere, kommerzielle Geschwindigkeit, *coverage ratio* und *load factor* angeführt sind.

Der Art. 31 des Landesgesetzes Nr. 15 vom 23. November 2015 sieht vor, dass Jahres- und Mehrjahresbeiträge für Investitionsausgaben zur Förderung der Modernisierung, Erneuerung und Wartung der Fahrzeuge gewährt werden können.

Die Autonome Provinz Bozen hat sich einen langfristigen Plan zur Verbesserung der Mobilität gesetzt. Der Eisenbahnverkehr spielt in diesem Plan die Rolle des Rückgrats des öffentlichen Personenverkehrs entlang der Haupttäler. Zahlreiche Infrastrukturprojekte werden bereits umgesetzt und andere befinden sich in der Planungsphase. Dank dieser Investitionen in die Infrastruktur wird es möglich sein, mehr Fahrten anzubieten mit einer Erhöhung des Sitzplatzangebots, was die Kapazität und Attraktivität der Dienste erheblich steigern wird. Ebenso hält es das Land Südtirol für notwendig, auch in das Rollmaterial zu investieren, sowohl durch den Kauf neuer Züge zur Umsetzung des Angebots als auch durch den Austausch alter Züge. Das Land Südtirol hat sich strategisch dafür entschieden, den Kauf des neuen Rollmaterials vollständig zu finanzieren, um die technische Ausstattung der Züge direkt zu verwalten und die finanziellen Kosten der Investition zu minimieren.

In Bezug auf die Indikatoren der erbrachten und wahrgenommenen Qualität der Dienstleistung betrifft, sind nachstehend die Indizes angeführt, die bei der Fahrgastzufriedenheitsumfrage im Eisenbahnsektor (Trenitalia und SAD) festgestellt wurden.

| Jahr 2022                           | BEWERTUNGEN 6-9 |         | BEWERTUNGEN 8+9 |         |
|-------------------------------------|-----------------|---------|-----------------|---------|
| Zufriedenheitsindizes               | TRENITALIA      | SAD     | TRENITALIA      | SAD     |
| 1. Sicherheit                       | 93,38 %         | 98,44 % | 57,69 %         | 79,38 % |
| 2. Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit | 88,00 %         | 97,62 % | 46,96 %         | 74,97 % |
| 3. Komfort an Bord                  | 90,13 %         | 97,62 % | 52,08 %         | 73,81 % |
| 4. Info an Bord und Kundenbetreuung | 93,40 %         | 97,60 % | 55,54 %         | 74,84 % |

Die Erhebung der Fahrgastzufriedenheit im Eisenbahnsektor wird für den Betreiber SAD von dem Auftraggeber durch Beauftragung an Dritte durchgeführt, während sie für Trenitalia direkt von Trenitalia im Rahmen der nationalen Umfrage durchgeführt wird.

Die Methodik ist zwar homogen, wenn gleich mit einigen Unterschieden, und die Ergebnisse sind dennoch vergleichbar. Die erfassten Qualitätsfaktoren sind die Sicherheit der Fahrgäste und des Zuges, die Pünktlichkeit, der Komfort an Bord, die Informationen an Bord und der Kundenservice.

Die Bewertung erfolgt mit Noten von 1 bis 9, wobei 1 die höchste Unzufriedenheit und 9 die höchste Zufriedenheit darstellt. Die Note von 6 bis 9 entspricht einer positiven Bewertung und die Noten von 8 bis 9 stellen eine hohe Zufriedenheitsbewertung dar.

Der Stichprobenumfang gewährleistet eine Fehlerquote von höchstens  $\pm 3,5\%$  bei einem Konfidenzniveau von 95 %.

### 1.3 Beschreibung der Ausschreibungsmerkmale

Die gewählte Methode der Auftragsvergabe ist die offene öffentliche Ausschreibung, gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370 vom 23. Oktober 2007, Artikel 5 Absatz 3 und Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe a) und Artikel 15 des GvD Nr. 201 vom 23. Dezember 2022.

**Die Dauer des Dienstes beträgt 15 (fünfzehn) Jahre** ab dem Datum des Dienstbeginns.

Das offene Verfahren besteht aus mehreren Phasen:

- Entscheid zur Einleitung des Vergabeverfahrens;
- Veröffentlichung der Bekanntmachung;
- Einreichung von Angeboten;
- Überprüfung der Unterlagen;
- Untersuchungsbeistand;
- Zulassung und Ausschluss von Wirtschaftsunternehmen;
- Bewertung der Angebote aus technischer und qualitativer Sicht durch eine Bewertungskommission;
- Veröffentlichung der vorläufigen Rangordnung;
- Bestimmung des vorläufigen Zuschlagsempfängers;
- Überprüfung der Voraussetzungen des vorläufigen Zuschlagsempfängers;
- endgültige Genehmigung und Auftragsvergabe;
- Vertragsabschluss.

Die Ausschreibung wird voraussichtlich im Juli 2024 veröffentlicht werden. Wenn keine kritischen Punkte festgestellt werden, dürfte der wirksame Zuschlag im November erfolgen und der Vertrag im Dezember 2024 abgeschlossen werden.

Im Bericht gemäß Beschluss ART 48/2017, der auf der institutionellen Website des Landes Südtirol veröffentlicht wurde und auf den verwiesen wird, wurde die derzeitige Gestaltung der auf dem Gebiet angebotenen Eisenbahndienste ausführlich beschrieben.

Nach eingehenden Analysen und Bewertungen, die gemäß dem Beschluss ART Nr. 48/2017 durchgeführt wurden und über die im Kapitel 8 des genannten Berichts berichtet wird, hat sich das Land Südtirol für das Verfahren mit einem einzelnen Los entschieden. Im Vergleich zu den Szenarien mit zwei Losen und getrennten Netzen hat sich nämlich herausgestellt, dass das einzelne Los eine „optimale Mindestgröße“ darstellt, insbesondere im Hinblick auf die Ausdehnung des Schienennetzes, der jährlichen Leistungskilometer und vor allem in wirtschaftlicher Hinsicht. Darüber hinaus dürfte das einzelne Los sowohl größere als auch kleinere Unternehmen anziehen, da sich das Land Südtirol verpflichtet hat, den Wirtschaftsteilnehmern das für die Erbringung der Dienste erforderliche Rollmaterial zur Verfügung zu stellen und jenes, das derzeit im Besitz eines der Betreiber ist, bereitzustellen. Weiters werden die Remisen von der öffentlichen Stelle zur Verfügung gestellt, die zusammen mit dem Neubau der Remise in Bozen Süd ausreichend sein kann, um den Produktionsbedarf zu decken.

Die Vergabe umfasst den gesamten Zuständigkeitsbereich des Landes Südtirol sowie die Durchführung von grenzüberschreitenden Diensten von und nach österreichischen Ländern. Im Laufe der Vertragslaufzeit sind Leistungserweiterungen und zusätzliche Dienste geplant, die in der Planungsphase identifiziert wurden.

Das dem Vertrag beigefügte Betriebsprogramm sowie der Wirtschafts- und Finanzplan berücksichtigen die oben genannte Erweiterung der Dienstleistungen, die gemäß den vorgesehenen Zeitplänen für die Inbetriebnahme der neuen Infrastrukturen umgesetzt wird. Im Jahr 2025 ist während der Durchführung der Infrastrukturmaßnahmen (Elektrifizierung) auf der Vinschgerlinie die Durchführung von Ersatzdiensten mit Busse in Höhe von ca. 800.000 Bus\*km vorgesehen und geplant. Die Organisation und Durchführung dieser Dienste liegen in der Verantwortung des Auftragnehmers.

Ab dem Jahr 2027 beträgt die geplante Produktion im Rahmen des neuen Dienstleistungsauftrags 7.033.787 Zug\*km.

Es wird hingewiesen, dass im ersten Jahr (2025) die geplante Produktion 4.740.516 Millionen Zug\*km betragen wird, da einige Abschnitte des Eisenbahnnetzes im Pustertal und im Vinschgau aufgrund der Infrastrukturausbauten nicht nutzbar sein werden. Ab 2026 sollten alle Infrastrukturen und das neue Rollmaterial zur Verfügung stehen; die geplante Produktion beträgt 6.897.850 Zug\*km, doch könnte die Jahresproduktion im Falle von Verzögerungen niedriger als geplant sein.

Die Gestaltung der Dienstleistung, die Gegenstand des Ausschreibungsverfahrens ist, entspricht vollständig der derzeitigen Struktur. Wie in Kapitel 6 des Berichts gemäß Beschluss ART 48/2017 dargelegt, ist es eine erhebliche Änderung der Dienstleistungen (Modell V1) geplant.

Die Fahrplanmodelle der kommenden Jahre sind in funktionale Schritte mit größeren Änderungen und in Unterszenarien mit kleineren Änderungen unterteilt:

1. 2025 Basis ganzes Jahr

- Linie Unterland mit Wende in Trient,
- Pustertalbahn unterbrochen zwischen Franzensfeste und Innichen über die ganze Fahrplanlaufzeit (eventuell auch darüber hinaus); der Bahndienst bleibt zwischen Bruneck und Lienz aktiv,
- Brennerbahn mit nur zwei direkten Zugpaaren morgens und abends nach Innsbruck,
- Die Bahnstrecke Meran-Mals wird ein Inbetriebnahme-Programm für ERTMS, Oberleitung und den Dienst haben; im Laufe des Jahres werden 15 Züge ETR 160 Coradia Stream geliefert werden, die die teilweise Aktivierung einige Dienste ermöglichen können.

2. Bezugszenario 2026 (für 2026 finanzierte Bauten und in Betrieb genommene Bauten)

- Virgltunnel mit getrennter eingleisiger Einbindung der Meraner Bahn in den Bahnhof Bozen (RFI),
- Elektrifizierung der Bahnstrecke Meran - Mals (STA),
- Errichtung der Riggertalschleife zur Vermeidung des Fahrtrichtungswechsels in Franzensfeste (RFI),
- Errichtung der neuen Haltestelle St. Jakob - Flughafen,
- Lieferung des zusätzlichen Rollmaterials für das erweiterte Betriebsprogramm ab Inbetriebnahme der Riggertalschleife (RFI),
- Technologische Ertüchtigung der Strecke Verona-Brenner (RFI).

3. Planungsszenario (Bauten finanziert oder derzeit teilweise finanziert, Inbetriebnahme ab 2035):

- Inbetriebnahme des Brenner-Basistunnels BBT,
- Zulaufstrecke zum Brenner-Basistunnel Franzensfeste - Waidbruck (RFI).
- Bahnstrecke Meran-Bozen: Verdoppelung der Strecke Untermais-Kaiserau.

Die neue Infrastruktur des Brenner-Basistunnels wird eine radikale Veränderung der Eisenbahnmobilität auf der Brennerlinie bewirken, mit der Aktivierung eines stündlichen Regionaldienstes von Bozen (und möglicherweise darüber hinaus) nach Innsbruck durch den BBT.

Die Linie Bozen-Meran wird teilweise verdoppelt, um zwei Regional-Express Züge einzufügen, die Querverbindungen vom Vinschgau nach Bozen und darüber hinaus gewährleisten. Die Haltestelle in Sinich wird eingeführt. Es wird eine Zunahme von ca. 0,8 Mio. km/Jahr für den BBT und von ca. 0,6 Mio. km/Jahr für die Verdoppelung der Meraner Linie erwartet.

Die Entwicklung eines Betriebsmodells, das auf dem Ausbau der Dienstleistungen basiert, die Einführung von Taktfahrplänen mit höherer Frequenz bis nach Innsbruck und Lienz und perfekt mit den nationalen und internationalen Fahrplänen im Knoten Bozen (die wiederum mit der „Münchner Uhr“ koordiniert sind) abgestimmt sind, wird es ermöglichen, die aktuellen Fahrten deutlich zu erhöhen, wobei sie auf diese Weise einen effektiven, effizienten und tatsächlichen alternativen Dienst zum Privatverkehr gewährleisten können.

Während der Gültigkeitsdauer jedes Betriebsprogramms können die Vertragsparteien die Fahrpläne des Dienstes ändern, um eine rechtzeitige Anpassung des Dienstangebots an die Änderungen der Nachfrage zu ermöglichen, um den Verkehr infolge von Änderungen der Infrastruktur, der geplanten Arbeiten oder anderer Änderungen der Rahmenbedingungen zu verbessern.

Das Land kann die Durchführung von eventuell zusätzlichen Bahnfahrten, oder einer Verminderung dieser, im Vergleich zu der im Angebot angegebenen Kilometerzahl anfordern, wobei der vertragliche Entgelt entsprechend den Kriterien, die in den Ausschreibungsunterlagen angegeben sind, angepasst wird.

#### Tarifsystem

Die Dienste werden von den Betreibern mit Anwendung der im integrierten Tarifsystem vorgesehenen Tariftypen, der Unentgeltlichkeit und Vergünstigungen, die von der Landesregierung mit Beschluss Nr. 365/2023 in geltender Fassung festgelegt wurden, durchgeführt. Die Verfahren und Fristen für die Anwendung und Änderung der Tarife liegen in der Zuständigkeit des Landes Südtirol.

Die Einnahmen aus der Anwendung des Landestarifsystems auf den Fahrten der im Dienstleistungsvertrag (mit *gross cost* Modell) vorgesehenen Dienste stehen dem Land Südtirol zu.

## **2. Ergebnisse des Konsultationsverfahrens**

Gemäß dem Beschluss ART 154/2019 ist ein Konsultationsverfahren durchzuführen, um die Interessenträger, gemäß Maßnahme 4 Punkt 7, an der Ermittlung wesentlicher und unverzichtbarer Güter (sowie in den anderen im Beschluss genannten Themen) zu beteiligen.

Die Konsultation wurde mit Veröffentlichung am 25.10.2023 auf der Website [www.bandi-altoadige.it](http://www.bandi-altoadige.it), auf der Seite der Transparente Verwaltung des Landes Südtirol und durch Versand von ZEP an die von der Behörde festgelegten Subjekten, eingeleitet.

Zwei Wirtschaftsteilnehmer haben auf die Konsultation am 13.11.2023 und am 14.11.2023 geantwortet. Die Rückmeldung der beiden Wirtschaftsteilnehmer erforderte weitere Untersuchungen. Mit zertifizierter E-Mail haben die Wirtschaftsteilnehmer die ergänzenden Informationen zur Verfügung gestellt.

Nach Abschluss der Konsultation hat die Verwaltung einige Änderungen an den am 25.10.2023 veröffentlichten Anlagen vorgenommen.

Die daraus resultierenden Anlagen sind diesem Bericht beigelegt und sind: a) Unbewegliche Güter; b) Rollmaterial; c) Personal; d) Mindestqualitätsbedingungen mit Leitlinien für die Erstellung des Interventionsplans und Anreizsystem; e) Datenzugangsplan.

Die Anlagen „Konsultation: Rückmeldung des ersten Betreibers“ und „Konsultation: Rückmeldungen des zweiten Betreibers“ enthalten die spezifischen Antworten der Verwaltung auf jede vom Verkehrsunternehmen übermittelte Stellungnahme.

Alle genannten Dokumente werden dem Dekret des Abteilungsdirektors beigelegt, der den Abschluss der Konsultation formalisiert, und dessen Genehmigungsverfahren derzeit im Gange ist.

### **3. Bestimmungen der Ausschreibung im Bereich Investitionsgüter**

Wie bereits im Bericht gemäß Beschluss ART 48/2017 dargelegt, wird darauf hingewiesen, dass das Land Südtirol beabsichtigt, die Bereitstellung von 100 % des unverzichtbaren Rollmaterials (fast vollständig in öffentlichem Besitz) zu gewährleisten.

Die Klassifizierung der Investitionsgüter erfolgte nach den Angaben laut Maßnahme 4 des Beschlusses ART Nr. 154/2019, die dieselben in wesentliche, unverzichtbaren und kommerzielle unterscheidet und durch Dekret des Direktors des Landesressorts für Mobilität genehmigt wurde.

Als „wesentlich“ gelten Güter, für die folgende Bedingungen kumulativ gelten:

- Teilbarkeit
- Nichtersetzbarkeit
- Nichtduplizierbarkeit zu sozial verträglichen Kosten
- Dominanz.

„Unverzichtbare“ Güter sind definiert als solche, für die folgende Bedingungen kumulativ gelten:

- Nichtteilbarkeit
- Nichtersetzbarkeit,
- Nichtduplizierbarkeit zu sozialverträglichen Kosten.

Als „kommerziell“ werden jene Güter definiert, für die die Voraussetzungen der wesentlichen oder unverzichtbaren Güter nicht kumulativ erfüllt sind und daher auf dem Markt erhältlich oder zu sozial tragbaren Kosten ersetzbar sind.

#### **3.1. Rollmaterial**

Für die Durchführung des Betriebsprogramms 2026 sind 44 Züge zu verwenden, davon sind 6 im Sinne des Abkommens mit der ÖBB, insbesondere um den grenzüberschreitenden Verkehr nach Tirol (die Brennerlinie bis Innsbruck) und nach Osttirol (Pustertaler Linie bis Lienz) zu gewährleisten.

Um dem Zuschlagsempfänger die Verfügbarkeit der erforderlichen Anzahl von Fahrzeugen zu gewährleisten, beabsichtigt die Verwaltung, wie in Folge beschrieben zu handeln:

- 13 elektrische Züge des Typs "Flirt" (modern und für den grenzüberschreitenden Verkehr ausgerüstet), die bereits in Betrieb sind und sich zu 100% im Eigentum der STA AG (In-House Gesellschaft des Landes Südtirol) befinden, werden durch Vermietung zur Verfügung gestellt. Diese Züge sind derzeit an die beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen Trenitalia AG und SAD AG (die die Dienstleistungsverträge unterzeichnet haben) vermietet;
- 10 weitere elektrische Züge des Typs "Flirt", die den vorherigen 13 Zügen entsprechen, werden ebenfalls durch den Kauf durch das Land über seine In-House Gesellschaft STA und die anschließend dem Auftragnehmer im Wege eines Mietvertrags zur Verfügung gestellt. Diese Züge wurden von Trenitalia mithilfe öffentlicher Beiträge im Rahmen des vorherigen und aktuellen Dienstleistungsvertrags erworben, wobei Vertragsklauseln die Nutzungsbeschränkungen festlegen,
- 15 neue elektrische Züge des Typs "Coradia Stream" (für den grenzüberschreitenden Verkehr ausgerüstet), die von STA AG mit gestaffelter Lieferung im Laufe des Jahres 2025 gekauft werden, werden dem Zuschlagsempfänger im Rahmen eines Mietvertrags zur Verfügung gestellt,
- 6 Elektrozüge „Coradia Stream“, die wie oben erwähnt für den grenzüberschreitenden Verkehr erforderlich sind, werden mit einer Finanzierung der österreichischen ÖBB erworben. Sie werden vom Zuschlagsempfänger für die Erbringung der grenzüberschreitenden Dienstleistungen gemäß den Kooperationsvereinbarungen zwischen den österreichischen Ländern und dem Land Südtirol verwendet. Insbesondere für die grenzüberschreitende Dienste



wird an den Grenzbahnhöfen, wie bereits heute (und gegebenenfalls auch für die Flirt-Züge), der Austausch der Züge zwischen den in Italien tätigen Unternehmen (Zuschlagsempfänger) und dem österreichischen (derzeit ÖBB) stattfinden. Die Verteilung der Betriebs- und Instandhaltungskosten zwischen den Unternehmen ist in der Vereinbarung zwischen den österreichischen Ländern und dem Land geregelt, nach dem Grundsatz, dass jede Verwaltung (Südtirol und österreichischen Ländern) die Kostenbelastung für die Kilometer in den jeweiligen territorialen Zuständigkeit übernimmt.

Für das Jahr 2025 wird die Vergabestelle bis zur Ankunft der 15 Coradia Stream-Züge sicherstellen, dass über die STA AG die 11 GTW-Dieselszüge, die derzeit auf der Vinschger Bahnlinie eingesetzt sind und nach der Elektrifizierung derselben entsorgt werden sollen, sowie die Fahrzeuge von Trenitalia (E464), die derzeit im Mietvertrag verwendet werden, zur Verfügung stehen. Dies ist jedoch eine Übergangssituation, die möglicherweise sogar lösbar oder abgemildert werden kann, indem die Aktivierung eines Teils der neuen grenzüberschreitenden Dienste verschoben wird.

Die Bewertung der Unverzichtbarkeit der Fahrzeuge wurde unter Berücksichtigung der Anzahl der Züge, die für die Durchführung der Dienste notwendig sind, der Anlaufzeiten der Dienste und der Duplizierbarkeit zu verträglichen Kosten durchgeführt.

Neben dem Kriterium der Nichtduplizierbarkeit zu sozialverträglichen Kosten berücksichtigte die Klassifizierung auch die technische Angemessenheit der Fahrzeuge sowie die öffentliche Finanzierung. Fahrzeuge, die als unverzichtbar (als nicht teilbare Güter) bewertet sind, werden dem Auftragnehmer laut den verschiedenen Modalitäten, wie in der Anlage „Rollmaterial“ angeführt, zur Verfügung gestellt. In Bezug auf Rettungsfahrzeuge wird spezifiziert, dass eine Diesellokomotive, die mit ETCS-Stufe 2 ausgestattet ist, beim Infrastrukturbetreiber STA verfügbar ist und dem Auftragnehmer auf spezifischem Antrag nur zur Rettung und bei Bedarf gegen Zahlung einer Tagesgebühr zur Verfügung gestellt wird. Der Auftragnehmer muss hingegen sich selbst mit einer elektrischen Rettungslokomotive ausstatten (Beschaffung kompatibel mit dem Markt).

Das auftragnehmende Eisenbahnunternehmen muss für die ordentliche und außerordentliche Wartung der ATR 100 GTW und des ETR 170 FLIRT sorgen. Die Wartungskosten der zweiten Ebene werden von STA erstattet. Die ordentliche und außerordentliche Wartung der Coradia Stream-Züge wird im Rahmen eines Full-Service-Vertrags (mit einer Dauer von 12 Jahren und mögliche Verlängerung) an Alstom Ferroviaria übertragen, die auch die Rolle des ECM (I-II-III-IV) abdeckt. Der Vertrag wird zunächst von der STA abgeschlossen, mit der Verpflichtung zur Übernahme von Seiten des Auftragnehmers.

Für weitere Einzelheiten wird auf den Anhang „Rollmaterial“ verwiesen, der auch die Höhe der Mietpreise und die Wartungsmodalitäten enthält.

### *3.2. Unbewegliche Güter*

In Bezug auf die Anlagen und Werkstätten, die für die Instandhaltung und Lagerung vom Rollmaterial bestimmt sind, wird darauf hingewiesen, dass das Land Südtirol mit dem Bau einer öffentlichen Remise in Bozen Süd befasst ist. Auf der Grundlage der Programmplanung sollte diese ab 2028 einsatzbereit sein und sollte somit, zusammen mit den anderen bereits im öffentlichen Eigentum (mit Berücksichtigung auch jener im Besitz von STA AG) befindlichen Remisen, die Räumlichkeiten für den Betrieb des Rollmaterials gewährleisten.

Bis dahin wird es notwendig sein, die Remisen, die derzeit von den derzeitigen Betreibern verwendet werden, zu berücksichtigen, unter denen diejenigen im öffentlichen und privaten Eigentum unterschieden werden müssen.

Die derzeitigen Betreiber haben dem Land die Liste der derzeit verwendeten Remisen zur Verfügung gestellt.

Remisen im öffentlichen Eigentum sind (verwendet vom derzeitigen SAD-Betreiber):

- Remise in Innichen (zurzeit Wartung von Flirt-Zügen);
- Remise in Meran (derzeit Wartung der ersten und zweiten Ebene der laufenden ATR-Züge);
- Remise in Mals (derzeit Wartung der ersten und zweiten Ebene der laufenden ATR-Züge).

Remise im Besitz der Betreiber:

- Remise in Bozen Zentrum (derzeit Wartung von Flirt, Jazz und E464 Material und Wagons), im Besitz von Trenitalia AG und mit einer gemischten Verwendung für die Erbringung der Dienste des Dienstleistungsvertrags der Provinz Trient zur Verfügung gestellt.

Es gibt auch einen Parkplatz für Tanks und Abwasser in Franzensfeste im Eigentum von RFI. Die Liegenschaft ist als „gewerblich“ klassifiziert und zur Miete verfügbar.

Für weitere Einzelheiten wird auf den Anhang „Unbewegliche Güter“ verwiesen.

### *3.3. Sonstige bewegliche Güter*

Die sonstigen beweglichen Güter umfassen das Lager für die oben aufgeführten Anlagen, die Ausrüstung der Bahnhöfe, die IT-Systeme für die Verwaltung der Eisenbahndienste, das Sicherheitsmanagementsystem.

Die genannten Güter werden als „gewerblich“ eingestuft, da es sich um Investitionsgüter für Dienstleistungen handelt, für die jedoch die Merkmale wesentlicher und unverzichtbar Güter nicht kumulativ erfüllt sind (Nichtduplizierbarkeit und Nichtersetzbarkeit).

### *3.4. Informationssysteme*

Die Informationstechnologiesysteme werden vom Auftraggeber über die STA AG zur Verfügung gestellt und der Auftragnehmer kann sie eventuell in das eigene technologische System integrieren, um alle funktionalen Anforderungen umzusetzen und die Einhaltung aller organisatorischen und technologischen Prozesse sicherzustellen.

Im Rahmen des vom Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) geförderten Projekts „APIS“ (Advanced Passenger Information Südtirol) ist eine Standardarchitektur für IT-Systeme des öffentlichen Verkehrs geplant, die durch das vorherige Bingo-Projekt implementiert wurde.

In diesem Zusammenhang wird es eine Plattform für Echtzeit, Kommunikation und Information für die Öffentlichkeit, ein Informationssystem für die Fahrgäste (IaP) und ein Echtzeit-Datenmanagement-Tool geben.

Den Ausschreibungsunterlagen wird ein eigenes Dokument beigelegt, in dem die technischen Systeme für den Eisenbahnverkehrsdienst und die für das ordnungsgemäße Funktionieren erforderlichen Verfahren beschrieben werden. Die Nutzung dieses Systems ist für den Eisenbahnbetreiber als verpflichtend anzusehen.

## **4. Regelung betreffend das Personal zur Erbringung der Dienstleistung**

Um die Beschäftigungsstabilität gemäß den Grundsätzen der Europäischen Union und gemäß Artikel 48 des Gesetzesdekrets Nr. 50/2017 zu fördern, ist der Auftragnehmer verpflichtet, vorrangig das nicht leitende Personal, das beim abtretenden Unternehmen beschäftigt ist, in sein Personal aufzunehmen. Dabei sind für das Personal in jedem Fall die gesamtstaatlichen Arbeitskollektivverträge des Bereichs und die vom abtretenden Unternehmen angewandten zweiten oder territorialen Tarifverträge anzuwenden, unter Berücksichtigung der Mindestgarantien gemäß Artikel 3 Absatz 3 Satz 2 der Richtlinie 2001/23/EG des Rates vom 12. März 2001.

Zu diesem Zweck beabsichtigt die Verwaltung, die Anwendung des Kollektivvertrags, der vom abtretenden Betreiber des Dienstes Trenitalia AG „Gesamtstaatlicher Kollektivvertrag der Mobilität /Vertragsgebiet für Eisenbahnaktivitäten“, in seiner letzten geltenden Fassung unterzeichnet, zu gewährleisten. Es ist jedoch zulässig, einen anderen gesamtstaatlichen Kollektivvertrag anzuwenden, sofern der Wirtschaftsteilnehmer bei der Teilnahme am Ausschreibungsverfahren eine Erklärung unterzeichnet, mit der er sich verpflichtet, den Arbeitnehmern den gleichen Schutz zu garantieren, den die Verwaltung in Übereinstimmung mit den Kriterien von Art. 11 des GvD Nr. 36/2023, durch das Landesgesetz Nr. 11 vom 16. Juni 2023, durch den Artikel 48 des Gesetzesdekrets Nr. 50/2017 sowie durch die darauffolgenden Richtlinien der ART und der ANAC angegeben hat.

Bei Nichterfüllung dieser Verpflichtung kann der Vertrag aufgelöst werden.

Auf der Grundlage der von den derzeitigen Betreibern übermittelten Daten (Situation Dezember 2022 und im Oktober 2023 aktualisiert) ist das operative Personal Folgendes:

## **SAD**

142 Mitarbeiter (ohne Führungskräfte), davon 100 Zugführer und Begleitung, 10 für die Koordination, Ausbildung und Besatzungsmanagement, 12 Mitarbeiter für die Wartung (ohne Personal, das im Rahmen des Full-Service-Wartungsvertrags des Herstellers Stadler arbeitet) und 20 Mitarbeiter für Management und Verwaltung.

## **Trenitalia**

232 Mitarbeiter (ohne Führungskräfte) für den Sitz in Bozen, davon 132 Mitarbeiter für Zugführung und Begleitung, 2 Mitarbeiter für das Manöver, 10 Mitarbeiter für das Besatzungsmanagement, 7 für den Kontrollraum, 24 Mitarbeiter für Handelstätigkeiten, Ticketschalter und den Kundenraum, 31 Mitarbeiter für die Wartung, 26 Mitarbeiter für das Management und die Verwaltung.

Trenitalia hat außerdem darauf hingewiesen, dass das Personal für den Sitz in Bozen auch an der Zugdienstleistung beteiligt sei, die unter den Dienstleistungsvertrag mit der Autonomen Provinz Trient fällt, und dass in gleicher Weise Personal für den Sitz in Trient gebe, dessen Daten nicht an das Land Südtirol weitergegeben worden sind, welches ebenfalls im Rahmen des Bozner Dienstleistungsvertrages tätig sei. Schließlich setzt Trenitalia geringfügig und für einige Dienstleistungen auch Mitarbeiter der Regionaldirektion Venetien ein.

Daher wurde Trenitalia aufgefordert, die genaue Anzahl der Ressourcen zu ermitteln, die jedem Vertrag unter Verwendung eines objektiven Drivers (d.h. Anzahl der tatsächlich durchgeführten Dienstkilometer) zuzuordnen sind.

Trenitalia hat die Anzahl der Mitarbeiter, die objektiv dem Vertrag von Bozen zugeordnet werden können, unter Verwendung des Kilometer-Driver auf 218 quantifiziert (die 218 Ressourcen entsprechen 58,8 % des Gesamtpersonals der beiden Provinzen).

Der Anhang 'Personalübersicht' definiert weiter die Entscheidungen der Verwaltung in Bezug auf die Sozialklausel.

Der tatsächliche Bedarf an Ressourcen, die dem Vertrag zuzuweisen sind, wurde in den simulierten WFP simuliert.

Im Rahmen der Ausschreibung werden alle Informationen veröffentlicht, die die Behörde gemäß Tabelle 3, Anhang 6 des Beschlusses ART 154/2019 verlangt.

## **Zweisprachigkeit, ethnische Proportionalität und ihre Beziehung zur Sozialklausel**

In Bezug auf die Anwendung der Sozialklausel und somit die Verpflichtung zur Übernahme des Personals des abtretenden Unternehmens durch den Auftragnehmer, ist zu klären, wie die Zweisprachigkeitspflicht und der Proporz dessen Anwendung beeinflussen könnte, um einen unlösbaren Konflikt zu vermeiden.

Wie bekannt, besteht in der Autonomen Provinz Bozen die Verpflichtung zur Zweisprachigkeit für das beschäftigte Personal sowie die Anwendung des Grundsatzes der ethnischen Proportionalität gemäß dem DPR vom 26. Juli 1976, Nr. 752 (Durchführungsbestimmungen zum Sonderstatut der Region Trentino-Südtirol auf dem Sachgebiet des Proporz in den staatlichen Ämtern in der Provinz Bozen und der Kenntnis der beiden Sprachen im öffentlichen Dienst) und dem DPR vom 15. Juli 1988, Nr. 574 (Durchführungsbestimmungen zum Sonderstatut für die Region Trentino-Südtirol über den Gebrauch der deutschen und der ladinischen Sprache in den Beziehungen zur öffentlichen Verwaltung und in den Gerichtsverfahren).

Die Verwaltung beabsichtigt, die Bestimmungen bezüglich "Personalaufnahmen" so zu interpretieren, dass die Vorgaben, die sich aus den Übernahmeverpflichtungen in Anwendung der im Eisenbahndienst geltende "starke" Sozialklausel ergeben, von denen der Personalaufnahmen, die nach Betriebsbeginn durch den neuen Auftragnehmer erfolgen, getrennt gehalten werden.

Damit die Sozialklausel in vollem Umfang greifen kann, beabsichtigt die Verwaltung in der Praxis, die Institution des so genannten "ethnischen Proporz" bei der ersten Übergabe des Personals an den neuen Betreiber der Sozialklausel unterzuordnen. Andererseits werden die beiden Verpflichtungen der Zweisprachigkeit und des Proporz bei allen späteren Aufnahmen verbindlich sein, um die bestehende Situation "wieder ins Gleichgewicht zu bringen", da (bisher) der Stellenplan des Verkehrsunternehmens zwingend auf der Grundlage der Volkszählung parametrisiert werden muss, wobei die drei derzeitigen Sprachstämme (Italienisch, Deutsch und Ladinisch) zu berücksichtigen sind.

Diese Auslegung würde es ermöglichen, die Sozialklausel vorrangig umzusetzen und somit die Erhaltung des Beschäftigungsniveaus und die Aufwertung des Reichtums an Kompetenzen und Erfahrungen zu berücksichtigen, die in einer für die Wirtschaft des Landes so strategischen

Dienstleistung wie dem öffentlichen Verkehr im grenzüberschreitenden Gebiet Südtirols nicht vernachlässigt werden dürfen.

## **5. Teilnahmevoraussetzungen**

Um am Ausschreibungsverfahren teilzunehmen, wird zusätzlich zur Erfüllung der allgemeinen Anforderungen der geltenden Rechtsvorschriften Folgendes vorgesehen und in den Ausschreibungsunterlagen besser präzisiert:

- das Erfordernis der finanziellen Leistungsfähigkeit im Einklang mit Artikel 48 Absatz 7 Buchstabe b) des Gesetzesdekrets Nr. 50/2017, d.h. der Verpflichtung für jeden Bieter, ein Nettovermögen in Höhe von mindestens 15 % der jährlichen Ausschreibungsbetrag zu besitzen,
- die in den Absätzen 3 und 4 der Maßnahme 19 des Beschlusses ART 154/2019 vorgesehenen Anforderungen der wirtschaftlichen und finanziellen Leistungsfähigkeit sowie der technisch-fachlichen Fähigkeiten werden in vollem Umfang angewandt. Die Verwaltung behält sich das Recht vor, nach eingehender Analyse zu diesem Thema die genauen Parameter in den Ausschreibungsunterlagen anzugeben,
- Besitz und Beibehaltung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung gemäß der Verordnung (EU) 2018/763 und der Richtlinie (EU) 2016/798 oder der Sicherheitsbescheinigung, die von der Nationalen Agentur für Eisenbahnsicherheit gemäß dem GvD Nr. 162 vom 10. August 2007 zur Umsetzung der Richtlinie 2004/49/EG ausgestellt wurde,
- Besitz und Beibehaltung der Lizenz zur Durchführung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Eisenbahnnetz, das in den Anwendungsbereich des GvD Nr. 112/2015, abgeändert durch GvD Nr. 139 vom 23. November 2018, fällt,
- Besitz für alle Zugführer der im GvD Nr. 274/2010 ausdrücklich vorgesehenen Voraussetzungen.

Es sei darauf hingewiesen, dass die auf der Linie „Meran – Mals“ eingesetzten Zugführer im Besitz einer besonderen Genehmigung sein müssen, die von dem für Eisenbahnsicherheit zuständigen Landesamt gemäß Art. 33 des Landesgesetzes Nr. 15/2015 erteilt wird.

In Bezug auf die für die Erbringung der Dienstleistung erforderlichen Verwaltungstitel wie Lizenzen und Sicherheitsbescheinigungen im Einklang mit den allgemeinen Grundsätzen der Nichtdiskriminierung, der Gleichbehandlung und der Niederlassungsfreiheit ist Folgendes vorgesehen:

- im Rahmen des Angebotes: die Zusage des Bieters, rechtzeitig zur Unterzeichnung des Vertrags, und in jedem Fall vor Beginn der ausgeschriebenen Dienstleistungen, die erforderlichen Verwaltungstitel zu erhalten;
- der Besitz von Seiten des Auftragnehmers der angeforderten Verwaltungstitel, die rechtzeitig für die Unterzeichnung des Vertrags, und in jedem Fall vor Beginn der ausgeschriebenen Dienstleistungen, erforderlich sind.

## **6. Zuschlagskriterien**

Der Zuschlag wird nach dem Kriterium des wirtschaftlich günstigsten Angebots vergeben, das auf der Grundlage des besten Preis-Leistungs-Verhältnisses ermittelt wurde, wobei eine technische Höchstpunktzahl von 50 Punkten und eine wirtschaftliche Höchstpunktzahl von 50 Punkten vorgesehen ist. Die Zuweisung der Punktezah durch die zuständige Kommission erfolgt in Bezug auf die Komponenten des technischen und wirtschaftlichen Angebots, die von jedem Bieter gemäß den geltenden einschlägigen Rechtsvorschriften und gemäß dem Bewertungssystem des Angebots, das integrierende Bestandteil der Ausschreibungsunterlagen ist, abgegeben werden.

## **7. Ziele des Dienstleistungsvertrag**

Mit diesem Auftrag will die Verwaltung das Ziel einer allgemeinen Verbesserung der Verwaltung der vergebenen Dienstleistungen und der Qualitätsparameter, die den Benutzern garantiert werden, verfolgen. Dank des im Land Südtirol umgesetzten integrierten Mobilitätssystems sowie der geplanten Erneuerung des rollenden Materials und neuer Infrastrukturprojekte wird eine wesentliche Verbesserung der Dienstleistungsqualität erwartet.

Die neue Vergabe zielt darauf ab, folgende Effekte im Hinblick auf das Verkehrsangebot zu erzielen:

- Verbesserung der Effizienz und der Qualität des Dienstes durch Erhöhung der Zahl der Fahrten, was zu einer besseren Befriedigung der Nachfrage und der Interessen der Gemeinschaft, an die sich der Dienst richtet, sowie zu einer stärkeren Bindung der Nutzer und einem anschließenden Anstieg der Fahrgastzahlen führt,
- Verbesserung der Leistung in Bezug auf die Qualitätsfaktoren des Dienstes, insbesondere hinsichtlich der Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit des Dienstes,
- Verbesserung der Effizienz des Dienstes durch eine Steigerung der Effizienz der Kosten für die Erbringung der Dienstleistung,
- Ermittlung und Verfolgung verbesserter Qualitätsstandards durch den Einsatz neuen Rollmaterials,
- eine deutlich stärkere Digitalisierung des Dienstes durch den Einsatz elektronischer Fahrkarten- und Infomobilitätssysteme,
- Optimierung der Verfahren zur Überwachung der vom Auftragnehmer erbrachten Dienstleistungen.

Die wirtschaftlichen Effizienzziele werden anhand der Indikatoren (KPIs) laut Anhang 2 des Beschlusses ART 120/2018 gemessen. Für die Festlegung der Ziele hat ART die Leistung in Bezug auf den Fünfjahreszeitraum 2015-2019 betrachtet und dem Land Südtirol die Werte in Form von Höchst-, Durchschnitts- und Mindestwerten mitgeteilt. Diese stellen eine beschreibende Statistik der im Zeitraum 2015-2019 verzeichneten Leistung dar, aufgeschlüsselt nach den beiden Dienstleistungsverträgen, die als Vergleichsbedingungen für die Festlegung der auf den Wirtschafts- und Finanzplan anzuwendenden Wirksamkeit- und Effizienzziele verwendet werden sollen.

Der prozentuale Wert "Zeitraumwert" für die Effizienzbesserung der Betriebskosten, der unter Berücksichtigung aller Kontextfaktoren als Referenz für die Festlegung von Effizienzzielen herangezogen werden soll, wurde von ART mit Schreiben vom 09.03.2023 mitgeteilt.

Der gemeldete Zeitraumwert beträgt 2,99 %, was einer jährlichen, konstanten Effizienzrate über die fünf Jahre 2025-2029 von 0,6 % entspricht. Diese Werte bilden die Referenz für die Festlegung des Effizienzziels für die erste Regulierungsperiode des Wirtschafts- und Finanzplans.

| <b>prozentualer Wert für die Steigerung der betrieblichen Kosteneffizienz</b><br><b>Autonome Provinz Bozen</b> |        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| <b>Zeitraumwert</b>                                                                                            | 2,99 % |
| <b>Jahreswert (T=5)</b>                                                                                        | 0,60 % |

Aus der Sicht der Umsatzziele und des Verhältnisses zwischen Umsatz und Kosten hat die Verwaltung sorgfältig die Möglichkeit geprüft, spezifische Ziele einzufügen, sowie Strafen für das Nichterreichen.

Jedoch haben einige Faktoren, die im Folgenden dargelegt werden, dazu geführt, dass man sich gegen die Einführung von Strafen in diesem Sinne entschieden hat.

- Gross cost: Die Verwaltung wendet das *Gross Cost*-System an, aufgrund dessen die Einnahmen aus den Fahrscheinen der öffentlichen Körperschaft zustehen. Dies bedeutet nicht, dass die Verwaltung nicht das richtige Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Kosten anstrebt, sondern nur, dass diese Ziele nicht in den Ausschreibungsunterlagen angegeben sind, weil die Bieter relativ beteiligt sind, vorbehaltlich des Folgenden.
- Anreizsystem: Um zu verhindern, dass der Auftragnehmer in einem *Gross cost*-System nicht ausreichend motiviert ist, die Nutzung zu erhöhen, hat der Auftraggeber ein System entwickelt, das die Erhöhung der Frequenz fördert: In Abschnitt c) Artikel 2 Anhang "Mindestqualitätsbedingungen und Vertragsstrafen" sind Prämien für den Auftragnehmer vorgesehen, falls die Anzahl der beförderten Fahrgäste steigt. Die maximale Prämie beträgt 150.000 Euro pro Jahr. Darüber hinaus ist eine Prämie von bis zu 0,5 % des Entgelts für das Erreichen der Qualitätsindikatoren vorgesehen.

- Schutzmaßnahmen der Verwaltung im Falle eines programmatischen Defizits oder Überschusses: Die Ausschreibungsunterlagen präzisieren das Recht der Verwaltung, die Dienstleistungen nach eigenem Interesse zu erhöhen oder zu verringern und beschreiben dementsprechend, wie sich der vertragliche Euro\*km -Betrag aufgrund dessen ändert (ohne hier ins Detail zu gehen, genügt es zu klären, dass die Zug\*km bei Erhöhung oder Verringerung eine Euro\*km-Vergütung erhalten, wenn auch nicht in voller Höhe. Darüber hinaus werden die Kosten des Eisenbahnnetzes rückerstattet). Auf diese Weise kann die Verwaltung jederzeit in den Coverage Ratio und Load Factor eingreifen.
- Änderungen des Dienstes: Vor Allem im ersten Dienstjahr sind bedeutende Änderungen vorgesehen. Die Änderungen zielen auf die Verbesserung des Dienstes ab, mit einer gleichzeitigen Erhöhung der Fahrten, der Fertigstellung des elektrischen Rollmaterials und der Verkürzung der Fahrzeiten.  
Es ist vernünftig anzunehmen, dass dies eine Wende im Verhältnis von Kosten und Einnahmen bewirken wird, die sich im Laufe der Zeit entwickeln wird, aber in einem schwer vorhersehbaren Ausmaß (insbesondere auf der Einnahmenseite). Die bedeutendsten Änderungen sind die folgenden:
  - Elektrische Umstellung: Im Laufe des Jahres 2025 ist der Abschluss der elektrischen Umstellung im Vinschgau geplant, parallel zur Auslieferung der neuen Elektrozüge und der gleichzeitigen Erhöhung der Kilometerleistung,
  - Arbeiten im Pustertal: Zwischen 2024 und 2026 ist eine Unterbrechung des Dienstes auf einem Teil des Pustertaler Netzes geplant, um die Arbeiten an der sogenannten “ Riggertalschleife” zu ermöglichen. Ohne ins Detail zu gehen, wird der Zugang zum Pustertaler Eisenbahnnetz auf das Brenner-Netz an einem Punkt ermöglicht, der die Verbindung mit der Stadt Bozen begünstigt, die Fahrzeiten verkürzt und die Durchführung von Fahrten ohne Zugwechsel ermöglicht.
- Wirtschaftliches und finanzielles Gleichgewicht: Die Ausschreibungsunterlagen enthalten Maßnahmen zum wirtschaftlichen und finanziellen Gleichgewicht am Ende der Regulierungszeiträume.

Die Qualitätsziele sind in der Anlage „Mindestqualitätsbedingungen und Vertragsstrafen“ festgelegt, auf die verwiesen wird. Hier werden gemäß dem Beschluss ART 16/2018 die Mindestqualitätsbedingungen der Ausschreibung festgelegt, die durch eventuelle Verbesserungsangebote ergänzt werden können.

Unterhalb dieser Mindestqualitätsbedingungen werden Vertragsstrafen verhängt.

Abweichungen zwischen Plan- und Endwerten werden im Rahmen regelmäßigen Kontrollen überprüft.

## 8. Simulierter Wirtschafts- und Finanzplan (WFPs)

In diesem Abschnitt werden die Kriterien und Annahmen beschrieben, die die Vergabestelle bei der Erstellung des simulierten Wirtschafts- und Finanzplans (in der Folge WFPs) für die Ausschreibung angewandt hat.

Der WFPs wurde in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 4 Absatz 1 Buchstabe a) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und der Artikel 17 und 19 des GvD Nr. 422 vom 19. November 1997, sowie nach den in den Punkten 1-3 der Mustervorlagen und den damit verbundenen methodischen Angaben in Anhang 5 des Beschlusses ART 154/2019 erstellt.

Der WFPs wird für alle Jahre des Vergabezeitraums aufgeschlüsselt, wobei der Verlängerungszeitraum von 5 Jahren separat angegeben wird.

### **Methode**

Für die Erstellung des WFPs verwendete der zuständige Auftraggeber ein Bottom-up-**Berechnungsmodell**, mit dem die Kosten der Produktionsprozesse auf der Grundlage bestimmter Leistungsindizes gemäß den Annahmen geschätzt werden. Diese Indizes werden aus der Analyse echter Fälle abgeleitet und berücksichtigen die Daten, die von den abtretenden Unternehmen während der Erhebung und Konsultation zu den Gütern und dem Personal übermittelt wurden. Die **Produktionsprozesse**, die berücksichtigt werden, sind: Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, Betrieb (Zugführung und Begleitung, Besatzungsmanagement, Operationssaal, Manöver), Instandhaltung, Personal, Einsatz von Fahrzeugen. Der Verkauf von Fahrtickets ist nicht vorgesehen und das im

Einklang mit der Charakterisierung des Dienstleistungsvertrags mit Modell **gross cost** und mit der Verwaltung des Verkaufs durch die In-House Gesellschaft des Landes STA.

Die Betriebskosten beziehen sich auf drei verschiedene **Produktionsszenarien**, die bereits in den vorhergehenden Absätzen dieses Berichts beschrieben sind: 1) Jahr 2025, 2) Basisdienst des Ausschreibungszeitraums 2026, 3) Basisdienst des Verlängerungszeitraums (2035). Für jedes dieser Szenarien wurden die Kosten für jeden signifikanten Posten analytisch geschätzt und anschließend in die Gewinn- und Verlustrechnungssummen gemäß Mustervorlage des Anhangs 5 des Beschlusses ART 154/2019 aufgenommen:

- 3a) Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie Waren
- 3b) Dienstleistungen Dritter (einschließlich Kosten für den Zugang zur Infrastruktur)
- 3c) Nutzung von Gütern Dritter
- 3d) Personal
- 3f) sonstige betriebliche Aufwendungen
- 5) Abschreibungen.

Die Entwicklung der Kosten in den verbleibenden Jahren, in denen dasselbe Betriebsprogramm durchgeführt wird, wurde anhand **der prozentualen Wachstumsraten der Personalkosten und der Inflation** auf 2 % gemäß den neuesten verfügbaren Trenddaten und der nationalen Wirtschaftsplanung berechnet. Im Einklang mit den Angaben, die ART an den zuständigen Auftraggeber übermittelte, wurde für jedes **der Jahre ab 2026 (Variante 2026-27) eine durchschnittliche jährliche Effizienzrate** der KPI Betriebskosten pro Zug\*km in der Höhe von 0,6 %, gemessen als *Cagr* auf nicht inflationierten Kostendaten, einbezogen. Es bleibt im Ermessen der Bieter, die Kostenpositionen zu wählen, auf denen diese Reduzierung erzielt werden kann, und die Fähigkeit mehr Effizienz anzubieten.

Dieses Ausschreibungsverfahren ist, wie bereits erläutert, in Bezug auf instrumentelle Güter und Rollmaterial durch die Bereitstellung von **Rollmaterial und Werkstätten** von Seiten des Auftraggebers durch die Gesellschaft STA gekennzeichnet (im Falle Bozens, beginnend mit der Inbetriebnahme der neuen Remise in Bozen Süd, das für die Zwecke des WFPs ab 2028 angenommen wird). Diese Güter werden **gegen Zahlung von Mieten zur Verfügung gestellt, die in den Wirtschafts- und Finanzplan gemäß den Regeln der Buchhaltungsgrundsätze IFRS 16** gemäß Anmerkung Nr. 1 zur Mustervorlage des Anhangs 5 des Beschlusses ART 154/2019 umgesetzt werden. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der in den WFPs für die Berechnung der impliziten Finanzierungsaufwendungen zugrunde gelegte Zinssatz 5,27 % beträgt, was dem Parameter „Rd Vorsteuer“ entspricht (risikofreier Renditsatz erhöht um die Schuldenprämie), der sich aus der aktuellen von ART veröffentlichten WACC-Berechnung ergibt. Darüber hinaus erfolgt die Berechnung getrennt für die beiden Zeiträume der Vergabe (2025-2034) und der möglichen Verlängerung (2035-2039); daraus folgt, dass die Nutzungsrechte zunächst für 10 Jahre kapitalisiert werden, wobei sie während dieses Zeitraums vollständig abgeschrieben werden, und dann für die 5 Jahre der Verlängerung.

Um die Transparenz des Verfahrens und die Gleichbehandlung der Wettbewerber zu gewährleisten, **beabsichtigt der Auftraggeber, die Abschreibungs- und Bilanzdaten der von STA bereitgestellten Güter gemäß den Wirtschafts- und Finanzplan Regelungen**, die von den Wettbewerbern zusammen mit ihren wirtschaftlichen Angeboten abzugeben sind, **zu veröffentlichen**: daher sind bei diesen Beträgen keine steigenden oder abnehmenden Änderungen zulässig.

Andere **Kosten, die der zuständige Auftraggeber für die gesamten Kosten des Auftragnehmers ausgleichen wird, werden so wie in den Regelungen des Wirtschafts- und Finanzplans**, ähnlich wie bei den laufenden Dienstleistungsverträgen, definiert: Gebühren und sonstige Kosten für den Zugang zur Infrastruktur, vom Infrastrukturbetreiber gelieferter elektrischer Antriebsstrom, Dieselkraftstoff beschränkt auf den Dienst mit GTW-Zügen in der Anfangsphase bis zur Aktivierung der Elektrifizierung der Vinschger Bahnlinie und der Fertigstellung der Lieferung der neuen Mehrsystem-Elektrozüge.

Wie bereits erwähnt, sieht die Ausschreibung die Durchführung von überwiegend grenzüberschreitenden Verbindungen mit interoperablem Rollmaterial vor, das auch von dem Eisenbahnunternehmen in Österreich (Nordtirol und Osttirol), derzeit ÖBB, genutzt werden. Am Ende jedes Jahres werden die beiden Unternehmen daher einen **synthetischen Ausgleich vornehmen, der auf die von den Zügen im Zuständigkeitsgebiet des anderen Landes durchgeführte Kilometerleistung berechnet** wird. Die Abrechnungen erfolgen zu vorab festgelegten Kosten aufgrund einer Vereinbarung zwischen dem italienischen und dem österreichischen Auftraggeber, einschließlich

Miet- und Wartungsarbeiten. Auch in diesem Falle wird die Mustervorlage des Wirtschafts- und Finanzplans für die Wettbewerber die vordefinierten Zahlen enthalten, die dem derzeit besten verfügbaren Schätzwert entsprechen: die Mietanpassung hat den Charakter eines sonstigen Entgelts und wird durch das entgegengesetzte Zeichen zwischen den Kosten für Dienstleistungen Dritter und unter den anderen Forderungen der Vermögenssituation angegeben. Die Wartungsanpassung wird aus Gründen der Einfachheit nur unter den anderen Forderungen der Vermögenssituation angegeben.

Für die Erstellung der **Vermögenssituation** des WFPs wurden einige Hypothesen in Bezug auf die anderen vom Auftragnehmer zu tätigen Investitionen gemacht, insbesondere für Werkstattausrüstungen und Rollmaterial, das zur Rettung im Falle von Unfällen oder Ausfällen auf der Linie bestimmt ist, und für das Laufende, das aus Vorräten, kommerziellen Forderungen gegenüber dem Auftraggeber (im Einklang mit den Regeln für die Zahlung des Entgelts) und Schulden gegenüber den Dienstleistungserbringern besteht. Es wurde überprüft, dass der Prozentsatz der kommerziellen Forderungen in den WFPs im Vergleich zu den Kosten der Gewinn- und Verlustrechnung immer unter 30 % liegt.

Der **Ausschreibungsbetrag** ist derjenige, der sich für jedes Jahr aus der Position "finanzieller Nettoeffekt" von der Mustervorlage 3 des WFPs in Anhang 5 des Beschlusses ART Nr. 154/2019 ergibt, wobei das Kriterium des variablen Entgelts angewendet wird. Es ist anzumerken, dass der WFPs unter Berücksichtigung von Jährlichkeiten von 365 Tagen erstellt wurden, in denen der gleiche Betriebsprogramm gilt. Dies führt in den einzigen Jahren, in denen die Umstellung von einem Betriebsprogramm auf ein anderes erfolgt, zu einer geringen Abweichung vom Haushaltsausgleich für das Kalenderjahr, da die Umstellung etwa Mitte Dezember erfolgt. Aus verwaltungstechnischen Gründen wurde daher ein Verbindungsprospekt erstellt, um den Entgelt für das Kalenderjahr zu berechnen. Das wirtschaftliche Angebot wird auf jeden Fall auf der Grundlage von 10 + 5 Zeiträumen von 365 Tagen formuliert, in denen derselbe Fahrplan durchgeführt wird.

Der **angemessene Gewinn**, der für den Ausschreibungsbetrag vorgesehen ist, wurde durch Anwendung des WACC-Satzes berechnet, der durch ART ermittelt wurde und zum Zeitpunkt der Erstellung der WFPs (7,45 %) auf das in der Mustervorlage 2 Vermögenssituation berechnete Nettoinvestitionskapital unter Anwendung der von der Behörde angegebenen Formeln. Das Nettoinvestitionskapital, wie oben dargelegt, setzt sich zusammenfassend aus: kapitalisierte Nutzungsrechte von Werkstätten und Rollmaterial, die von STA zur Verfügung gestellt werden, anderen Fahrzeugen (Rettung) und Investitionen (Ausrüstung), die vom Auftragnehmer getätigt werden, laufende Vermögenswerte, die aus Forderungen und Vorräten, Schulden (in Abzug) bestehen.

Es wird betont, dass es sich hierbei um eine vorsichtige Entscheidung handelt, da das Risiko der Dienstleistungsverwaltung, die Gegenstand dieser Ausschreibung ist, aufgrund des *gross cost* Modells, der Bereitstellung zahlreicher Güter durch den Auftraggeber und des Vorhandenseins erheblicher Kosten, die in der Endabrechnung vollständig rückerstattet werden, auch wenn sie von den veranschlagten Kosten abweichen, geringer ist als in den meisten anderen Fällen. Daher besteht auch bei diesem Posten des WFPs Spielraum für wünschenswerte bessere Angebote. Die Verwaltung erwägt auch eine mögliche Reduzierung dieses Satzes in dem Ausschreibungsbetrag in Anbetracht des geringeren Risikos des Auftragnehmers vorzunehmen (es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass das Risiko der Tarifeinnahmen von der Verwaltung getragen wird).

### **Annahmen**

An dieser Stelle werden zusätzliche Informationen zu den Annahmen gegeben, die der Erstellung des WFPs zugrunde liegen und die für die Wettbewerber als nützlich erachtet werden:

- Für das **Produktionsvolumen** und andere Merkmale des Betriebsprogramms wird auf die obigen Angaben verwiesen, wobei die zu erbringenden Leistungen und deren Änderungen während der Auftragslaufzeit von der Vergabestelle festgelegt werden ("rigide" Ausschreibung),
- In den Ausschreibungsunterlagen werden den Bietern die **Fahrzeugeinsatzturnusse**, die auch der Kostenschätzung in den WFPs zugrunde lagen, einschließlich der Verfügbarkeits- und Wartungspausen, zur Verfügung gestellt, unbeschadet der Freiheit des Auftragnehmers, sich anders zu organisieren,
- Der Fahrplan und die Turnusse sind so gestaltet, dass durch die Taktung der Fahrpläne und die Einführung begrenzter Fahrten in den Abend- und frühen Morgenstunden die **Außerbetriebsleistungen** vermieden oder zumindest minimiert werden,
- Der **Personalbedarf** wurde auf der Grundlage von Produktivitätsparametern für das Bordpersonal (Zugführer und Begleitpersonal) und von Standardprozentsätzen für die Produktionsnebenkosten



(Besatzungsmanagement, Betriebsraum, Manöver) und für die allgemeinen und Personalkosten geschätzt: Die von den Bietern in ihren Angeboten gewählten Parameter können mit den für den WFPs verwendeten Parametern verglichen werden, um eventuelle Anomalien zu überprüfen,

- Die **Produktivität der Zugführer** wurde mit 724 Fahrstunden pro Jahr (d. h. ohne zusätzlichen Zeiten) quantifiziert,
- Die **Produktivität des Begleitpersonals** wurde mit 793 Fahrstunden pro Jahr (d. h. ohne zusätzlichen Zeiten) quantifiziert,
- Bei der Quantifizierung des Personals wurden die Ergebnisse der spezifischen Konsultation der abtretenden Betreiber und der Gewerkschaften berücksichtigt, wobei jedoch festgestellt wurde, dass das steigende Produktionsvolumen die problemlose Aufnahme aller Arbeitnehmer, die im Falle einer Übernahme ihre Rechte aus der Sozialklausel in Anspruch nehmen wollen, ermöglicht,
- Die **Personalkosten**, die in den WFPs verwendet werden, beziehen sich auf den gesamtstaatlichen Kollektivvertrag der Eisenbahntätigkeiten und berücksichtigen die Ergebnisse der Konsultation in einem Kontext, in dem ab 2026 ein erheblicher Bedarf an zusätzlichem Personal entstehen wird,
- Im Hinblick auf die **Instandhaltung** wurde das in diesem Bericht oben genannte Modell übernommen, d. h. ein gemischtes Modell, das Folgendes vorsieht:
  - Für die neue Flotte von Mehrsystem-Coradia-Zügen einen Full-Service für den Hersteller, wobei die Instandhaltung der zweiten Ebene inbegriffen ist, und zwar zu den Kilometerkosten (mit jährlicher Inflationsanpassung), die sich aus dem bevorstehenden Vertrag zwischen dem Hersteller und STA ergeben und der der Auftragnehmer übernehmen wird,
  - Für das übrige Rollmaterial gilt die organisatorische Freiheit des Auftragnehmers: es sei darauf hingewiesen, dass die Betreiber derzeit die Auslagerung eines Teils der Instandhaltung des Rollmaterials des Typen Flirt erheblich nutzen. Der WFPs geht daher davon aus, dass zum Teil externe Lieferanten und zum Teil eigene Mitarbeiter unter Berücksichtigung der Sozialklausel bei der Beschaffung von Ersatzteilen und Verbrauchsmaterialien verwendet werden,
  - Bei Zügen, die von STA gemietet werden, erfolgt die Instandhaltung der zweiten Ebene durch das nutzende Unternehmen mit Erstattung der Kosten von Seiten des Eigentümers STA (wie in den laufenden Dienstleistungsverträgen),
- Die **Reinigung** wurde nach einem Standardplan quantifiziert, der auf Maßnahmen basiert, die die Mindestqualitätsanforderungen entsprechen, und auf deren Grundlage die Kosten pro Kasse\*km festgelegt wurden, d. h., dass mit diesem Begriff jede Komponente der zu reinigenden Elektrozüge zu verstehen ist,
- Für die Kosten des **Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur**:
  - Die Gebühr für das RFI-Netz wurde durch Anwendung der zum Zeitpunkt der Erstellung des WFPs geltenden PIR-Gebühren berechnet (in jedem Fall handelt es sich dabei um von dem zuständigen Auftraggeber vollständig erstattete Kosten), die jährlich an die programmierte Inflationsrate angepasst wird,
  - Die Gebühr der Vinschger Bahnlinie und der von STA gelieferte elektrische Strom sind gleich Null gestellt, da die Betriebskosten dieser Infrastruktur vollständig durch den Dienstleistungsvertrag zwischen dem Land Südtirol und STA abgedeckt werden,
  - Der von RFI gelieferte elektrische Strom wird mit geschätzten durchschnittlichen Kilometerkosten quantifiziert, die jährlich der programmierte Inflationsrate angepasst werden (von dem zuständigen Auftraggeber vollständig erstattete Kosten),
  - Die Kosten für das Parken von Zügen werden als Prozentsatz der Kosten für Antriebsenergie berechnet (von dem zuständigen Auftraggeber vollständig erstattete Kosten),
  - Die Parkkosten in den RFI-Einrichtungen werden auf der Grundlage der angenommenen Turnusse und des zum Zeitpunkt der Ausarbeitung des WFPs geltenden PIR-Tarife geschätzt (von dem zuständigen Auftraggeber vollständig erstattete Kosten),
- Die Kosten für den in den ersten Dienstjahren verwendete **Dieselmotorkraftstoff** werden in den WFPs geschätzt und vom zuständigen Auftraggeber vollständig erstattet;
- Im Jahr 2025 ist aufgrund der Infrastrukturarbeiten im Pustertal und der technologischen Modernisierung (Elektrifizierung) der Vinschger Bahnlinie ein **Busersatzdienst** geplant: im ersten Fall sind keine Entgelte im WFPs vorgesehen, da der Busersatzdienst von dem Betreiber der Buslinien in diesem Gebiet durchgeführt wird; für den Vinschgau sind die Busverbindungen zu Lasten

des Zuschlagsempfängers dieser Ausschreibung und werden mit Kilometerkosten quantifiziert, die dem durchschnittlichen Entgelt (Kosten) des Jahres 2024 der außerstädtischen Lose entsprechen, der auf das Jahr 2025 angepasst wird,

- Der Auftragnehmer ist verantwortlich für **zusätzliche Investitionen** in Bezug auf das, was der Auftraggeber über STA zur Verfügung stellt, insbesondere für die Rettung auf den Bahnlinien und für die Instandhaltung:
  - Für die **Rettung** wurde die Abschreibung einer Standard-Elektrolokomotive in den WFPs aufgenommen. Die Verwendung der Dieselmachine von STA wurde aufgrund einer Schätzung einer möglichen Anzahl von jährlichen Fahrten, die diesen Dienst erfordern und die zu einem von STA festgesetzten Tagessatz mit Inflationsanpassung gezahlt werden, quantifiziert,
  - Für die **Instandhaltungsausrüstung** wurde eine Gesamtinvestition angenommen, die über einen Zeitraum von 10 Jahren amortisiert wird, sowohl während der Vertragsdauer als auch für die Verlängerung. Darin enthalten ist die Verpflichtung zur Beschaffung eines leichten Fahrzeugs (Typ „Eisenbahntraktor“) für die Bewegung der Coradia-Züge in der Werkstatt in Mals für die vom Hersteller durchzuführende Instandhaltung;
  - Weitere in den WFPs quantifizierte Produktionsfaktoren sind Büros und Personalräume, die von Infrastrukturbetreibern entsprechend den Bedürfnissen des Dienstleistungsprojekts angemietet werden.

### **Standardkosten**

Die Überprüfung des Vergleichs der Ergebnisse des WFPs mit den "Standardkosten" gemäß dem Ministerialdekret Nr. 157 vom 28.03.2018 wurde mit positivem Ergebnis durchgeführt.

Der Vergleich ist für die Bestandteile der Formel des Dekrets möglich, die die Kosten für den Betrieb des Dienstes (Koeffizienten von 1 bis 4) bestimmen, da für dieses Ausschreibungsverfahren spezielle Regelungen zur Lieferung von Rollmaterial verwendet werden.

Für den Vergleich wurden die Standardkosten von 2018 bis 2026, dem Jahr, auf das sich das Referenzdienstmodell für die Ausschreibung bezieht, neu bewertet.

### **Gleichgewichtsüberwachung und -überprüfung**

Die Vorschriften der Ausschreibungsbedingungen sehen eine regelmäßige Überprüfung der Aufrechterhaltung des wirtschaftlich-finanziellen Gleichgewichts sowie, falls erforderlich, eine Anpassung des Wirtschafts- und Finanzplans und der damit verbundenen Ziele vor. Diese Regeln sind in einem besonderen Anhang, der die Wirtschaftsführung definiert, dargelegt.

Zusammenfassend gibt es zum einen Regelungen für die jährliche Aktualisierung des Entgelts, die sowohl mit Änderungen im Fahrplan, einschließlich Busersatzdienste im Falle von Arbeiten und Notfällen, als auch mit der Nichterbringung eines Teils der Dienste aus verschiedenen Gründen zusammenhängen. Diese Änderungen werden anhand von Kilometerpreise und nach den Regeln der Risikomatrix geregelt.

Am Ende jedes Regulierungszeitraums von fünf Jahren ist die Überprüfung des wirtschaftlich finanziellen Gleichgewichts vorgesehen: dies erfolgt durch die Erstellung eines endgültigen WFP, der für die vergangenen Jahre die endgültigen Daten, einschließlich der oben genannten jährlichen Aktualisierungen, enthält. Korrekturmaßnahmen bis zur Wiederherstellung des Gleichgewichts sind vorgesehen, wenn die Abweichung zwischen dem variablen Entgelt, der sich aus dem vertraglich vereinbarten WFP (der dem Ausschreibungsbetrag nicht übersteigt) und dem sich aus dem endgültigen WFP ergebenden Bedarf einen vorher festgelegten Schwellenwert überschreitet.

## **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,
- s) 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 (Maßnahme 8);
- Mindestreinigungsanforderungen – Durchführung der geplanten Reinigungszyklen des Rollmaterials (Maßnahme 12);
- Mindestreinigungsanforderungen – Einhaltung der Reinigungszyklen am Rollmaterial (Maßnahme 12);
- Mindestanforderung Komfort am Rollmaterial - Betrieb von Klimaanlage (Maßnahme 12);
- Mindestanforderung Komfort am Rollmaterial – Zugänglichkeit und Betrieb der Toiletten am Bord der Züge (Maßnahme 12);
- Indikatoren und Mindestanforderungen der Barrierefreiheit – Aktionsplan für Zugänglichkeit, Verfügbarkeit und Nutzbarkeit von PMR-Diensten (Maßnahme 13);
- Mindestanforderungen an die Zugänglichkeit – funktionierende Zugangstüren (Maßnahme 13);
- Mindestanforderungen an die Zugänglichkeit - Verfügbarkeit von Fahrradservices (Maßnahme 13);
- Mindestindikatoren und -anforderung für die Sicherheit von Fahrten und Fahrgäste (Maßnahme 14).

Für jeden der oben genannten Indizes werden die Methoden der Datenerhebung und des Datenzugangs durch Dritte beschrieben und der Datenlieferant, der zur Übermittlung diesen an den Auftraggeber verpflichtet ist, angegeben.

Für die Einzelheiten wird auf der diesem Bericht beigelegten Anlage „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, während das industrielle Risiko vom Auftragnehmer getragen wird, dem ein Entgelt anerkannt wird, das ausschließlich auf den erwarteten Kosten basiert und um eine Quote des investierten Kapitals erhöht wird. Es sind Anreize für die Verbesserung der von den Fahrgästen wahrgenommenen Qualität und die Erhöhung der Zahl der beförderten Fahrgäste vorgesehen.

Es sei darauf hingewiesen, dass die Verwaltung das Rollmaterial zur Verfügung stellt, ohne dass der Auftragnehmer zu diesem Zweck sein eigenes Kapital investieren muss.

Aufgrund dieser Annahme werden die Risikopositionen in der "Risikomatrix" anders zugeordnet als in den im allgemein vorgesehenen Bestimmungen der ART in Anhang 4.

In der Matrix werden "Risiken betrieblicher Art" und "Risiken anderer Art" unterschieden und die Ereignisse untersucht, die als mögliche Risikoquellen gelten.

Im Vertrag werden die Maßnahmen zur Abschwächung der vorgenannten Risiken genau festgelegt und die entsprechenden Aktivierungsmechanismen quantifiziert.

### **Anlagen zum Vergabebericht**

1. Anhang „Unbewegliche Güter“
2. Anhang „Rollmaterial“
3. Anhang „Zusammenfassung Personal“
4. Anhang „Mindestqualitätsbedingungen und Vertragsstrafen“ (mit Leitfaden für die Ausarbeitung des Einsatzplans und des Anreizsystems)
5. Anhang „Datenzugangsplan (PAD)“
6. Anlage „Rückmeldungen des ersten Wirtschaftsteilnehmer“
7. Anhang „Rückmeldungen des zweiten Wirtschaftsteilnehmer“
8. Anhang „Risikomatrix“ (Anhang 4 des Beschlusses Nr. 154/2019)