

AUTONOME PROVINZ
BOZEN - SÜDTIROL



PROVINCIA AUTONOMA
DI BOLZANO - ALTO ADIGE

PROVINCIA AUTONOMA DE BULSAN - SÜDTIROL

**BERICHT ÜBER DIE INHOUSE-VERGABE DES ÖFFENTLICHEN
TRANSPORTDIENSTES**

**AUF DEN FEST INSTALLIERTEN ANLAGEN DER SEILBAHN UND
TRAMBAHN RITTEN SOWIE DER STANDSEILBAHN MENDEL,
IN DER ZUSTÄNDIGKEIT DER AUTONOMEN PROVINZ BOZEN**

**GEMÄSS ART. 34 ABSATZ 20 GD Nr. 179/2012, UMGEWANDELT
DURCH DAS GESETZ NR. 221/2012**

Inhalt

1. Prämissen	2
2. Normativer Referenzrahmen	2
2.1 Gemeinschaftsrechtliche Bestimmungen.....	4
2.2 Gesamtstaatliche Bestimmungen.....	5
2.3 Rechtsvorschriften auf Landesebene	5
3. Aktuelles Szenario und Inhouse-Vergabe	6
3.1 Vorliegen der Voraussetzungen für die Inhouse-Vergabe	7
3.2 STA im Südtiroler Mobilitätssystem	7
3.3 Technisch-Wirtschaftliche Parameter der Inhouse-Vergabe	11

1. Prämissen

Ziel dieses Berichts ist es, die gemäß Art. 34 Abs. 20 GD Nr. 179/12 vorgeschriebenen Informationspflichten in Bezug auf die Vergabe des öffentlichen Transportdienstes auf den fest installierten Anlagen der Seilbahn und Trambahn Ritten sowie der Standseilbahn Mendel, in der Zuständigkeit der Autonomen Provinz Bozen, gemäß den Angaben im geltenden Landesmobilitätsplan, zu erfüllen. Im Hinblick auf diese Dienste beabsichtigt das Land als für den öffentlichen Personenverkehr zuständige Behörde, mittels einer Inhouse-Vergabe an die Gesellschaft STA – Südtiroler Transportstrukturen AG (STA), hinsichtlich derer das Land die analoge Kontrolle ausübt, vorzugehen.

Im Dokument werden die Gründe für die Bevorzugung der gewählten Vergabemethode, deren Vereinbarkeit mit den einschlägigen Rechtsvorschriften und die Eignung von STA als mit dem Dienst beauftragter Auftragnehmer erläutert.

Angeführt werden zudem die dem Betreiber auferlegten Dienstpflichten sowie die Parameter zur Berechnung der Ausgleichsleistung auch angesichts des erstellten Wirtschafts- und Finanzplans welcher unter Einhaltung der geltenden gesetzlichen Vorschriften sowie des Vergleichs mit dem Beitragsmodell, welches von der Provinz für das Jahr 2020 für die betroffenen Anlagen vorausgesehen wird und mit den Bezugswerten dieses Sektors, falls vorhanden, ausgearbeitet wurde.

2. Normativer Referenzrahmen

Der für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geltende normative Referenzrahmen war einer wichtigen Wende unterworfen, nachdem der Verfassungsgerichtshof die Verfassungswidrigkeit von Art. 4 GD Nr. 138/2011 erklärt hatte und aussagte, dass die wirtschaftlich relevanten öffentlichen lokalen Dienste, einschließlich des ÖPNV, sowohl durch die Inanspruchnahme des Markts (d.h. die Ermittlung des Auftragnehmers im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung) als auch durch die Direktvergabe, d.h. die sog. *Inhouse-Vergabe* ohne vorherige Ausschreibung an einen Auftragnehmer, der sich nur in förmlicher Hinsicht vom Auftraggeber unterscheidet, jedoch im Wesentlichen ein direktes operationelles Instrument für diesen darstellt, verwaltet werden können, wenn die Voraussetzungen in Bezug auf die

vollständige öffentliche Beteiligung, die Kontrolle über den Auftragnehmer auf eine Weise, welche derjenigen entspricht, die der Auftraggeber über seine eigenen Dienststellen ausübt, und die Erbringung seitens des Auftragnehmers des wichtigsten Teils seiner Tätigkeit mit der Behörde oder den Behörden, die ihn kontrollieren, erfüllt sind.

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

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

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

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

Gemäß den nachfolgend aufgeführten detaillierten Angaben **entspricht die gewählte Vergabeform dem normativen Rahmen auf gemeinschaftlicher, gesamtstaatlicher und Landesebene** und insbesondere den Vorgaben der Verordnung (EG) 1370/2007, der Richtlinie 2014/25/EU, des GvD 50/2016 sowie den Landesgesetzen 12/2007, 15/2015 und 16/2015. Gemäß der Interpretation auch durch die gemeinschaftliche und gesamtstaatliche Rechtsprechung, kann die zuständige Behörde bzw. eine Gruppe von Behörden Dienstleistungsaufträge betreffend den öffentlichen Verkehr an eine rechtlich getrennte Einheit nur dann direkt vergeben, wenn sie über diese eine analoge Kontrolle ausübt, die der Kontrolle entspricht, die sie über ihre eigenen Dienststellen ausübt und die vorwiegend im Rahmen der ihr anvertrauten Aufgaben tätig ist.

2.1 Gemeinschaftsrechtliche Bestimmungen

Die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen über die Vergabe von Dienstleistungsaufträgen im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs sind in der Verordnung (EG) 1370/2007 enthalten, die in Art. 5 Abs. 2 die In House Vergabe als normale, den anderen gleichgestellte Methode (Abs. 3 und 4 und für den Eisenbahnverkehr Abs. 6) vorsieht.

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

Die Einstufung der *Inhouse*-Vergabe unter den Vergabearten, die nicht nur ausdrücklich zugelassen, jedoch auch „regulär“ sind, ist bereits unter den Erwägungen der Verordnung genannt. Dabei ist auf die Erwägung Nr. 18 Bezug zu nehmen: *„Vorbehaltlich der einschlägigen Bestimmungen des nationalen Rechts können örtliche Behörden oder — falls diese nicht vorhanden sind — nationale Behörden öffentliche Personenverkehrsdienste in ihrem Gebiet entweder selbst erbringen oder einen internen Anbieter ohne wettbewerbliches Vergabeverfahren damit beauftragen“*. Sofern beschlossen wird, öffentliche Nahverkehrsdienste *inhouse* zu vergeben, ist die zuständige Behörde verpflichtet, sicherzustellen, dass die im genannten Abs. 2 vorgesehenen Bedingungen erfüllt sind, und zwar die Ausübung der effektiven Kontrolle der Behörde über den Betreiber des Dienstes entsprechend der, die sie über ihre eigenen Dienststellen ausübt, und die vorwiegende Zweckbestimmung der durchgeführten Tätigkeiten zugunsten der kontrollierenden Behörde.

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

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

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

Die Inhouse-Vergabe ist auch vorgesehen, wenn es sich beim Vertrag um eine öffentliche Auftragsvergabe (EU-Richtlinien 24 und 25 von 2014) und nicht um eine Konzession gemäß der Definition der gemeinschaftsrechtlichen Richtlinien handelt, wenn dieselben zuvor genannten Voraussetzungen erfüllt sind (entsprechende Kontrolle, vorwiegende Tätigkeit gegenüber der kontrollierenden Behörde).

2.2 Gesamtstaatliche Bestimmungen

Mit Art. 61 des Gesetzes Nr. 99/2009 setzte der nationale Gesetzgeber in Bezug auf die Vergabe die Bestimmungen laut Verordnung 1370/2007 in vollem Umfang um und ermöglichte den zuständigen Behörden, die Vorgaben laut Art. 5 Abs. 2, 4, 5 und 6 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auch abweichend von den nationalen einschlägigen Rechtsvorschriften in Anspruch zu nehmen. In Durchführung der Richtlinien Nr. 24/2014/EU und 23/2014/EU sieht der staatliche Gesetzgeber außerdem in Art. 5 GvD 50/2016 (Vergabegesetz) vor, dass die *Inhouse*-Vergabe möglich ist, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) analoge Kontrolle seitens der zuschlagserteilenden Behörde (erste strukturelle Voraussetzung);
- b) über 80% der Tätigkeiten der kontrollierten juristischen Person müssen im Rahmen der Wahrnehmung der ihr von der zuschlagserteilenden Behörde, welche sie kontrolliert, vergebenen Aufgaben durchgeführt werden (funktionelle Voraussetzung);
- c) vollständige Beteiligung seitens der zuschlagserteilenden Behörde, d.h., dass kein privates Kapital direkt an der kontrollierten juristischen Person beteiligt sein darf, mit Ausnahme von Formen von Privatkapitalbeteiligungen, die gemäß den innerstaatlichen gesetzlichen Bestimmungen vorgesehen sind (zweite strukturelle Voraussetzung).

2.3 Rechtsvorschriften auf Landesebene

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

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

Unter Bezugnahme auf die ÖPNV-Dienste ist gemäß Art. 11 LG Nr. 15/2015 Folgendes vorgesehen: *„Die (...) öffentlichen Linienverkehrsdienste werden nach den von der Europäischen Union vorgesehenen Verfahren vergeben“*. In Art. 20 desselben Gesetzes ist dagegen ausdrücklich die Inhouse-Vergabe vorgesehen.

Kürzlich wurde mit dem neuen Landesgesetz Nr. 3 vom 9. Juli 2019 „Vereinfachungen in der öffentlichen Auftragsvergabe“ die Möglichkeit der Inanspruchnahme der Inhouse-Vergabe bestärkt, indem bestimmt wurde, dass der öffentliche Personennahverkehr grundsätzlich auch durch eine öffentliche Führung mittels Inhouse-Gesellschaften oder Sonderbetrieb gewährleistet wird (der Art. 4 Abs. 2 ändert den Art. 7 des Landesgesetzes Nr. 16 vom 17. Dezember 2015 durch die Einführung von Absatz 9).

3. Aktuelles Szenario und Inhouse-Vergabe

Bei der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung handelt es sich um eine von einer zuständigen Behörde festgelegte oder identifizierte Pflicht zur Gewährleistung der öffentlichen Personenverkehrsdienste von allgemeinem Interesse, die ein Anbieter unter Berücksichtigung seines eigenen gewerblichen Interesses nicht oder nicht im selben Maß und zu denselben Bedingungen ohne Ausgleichsleistung übernehmen würde.

Im System der europäischen Verordnung kann die zuständige Behörde bei Vorliegen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen Ausschließlichkeitsrechte und/oder ein Recht auf eine wirtschaftliche Ausgleichsleistung gewähren.

Was die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betrifft, kann gesagt werden, dass es deren Zweck ist, sicherzustellen, dass die öffentlichen Verkehrsdienste ununterbrochen (Kontinuität) zugunsten aller Nutzer und im gesamten betroffenen Gebiet (Universalität) zu Tarifen gewährleistet werden, die abgesehen von der wirtschaftlichen Ertragsfähigkeit der Nutzer erschwinglich sind (Gleichheit und Universalität).

Die öffentlichen Nahverkehrsdienste im Zuständigkeitsbereich der Autonomen Provinz Bozen (im Folgenden APB) werden gegenwärtig auf der Grundlage von im Lauf der Zeit verlängerten **Konzessionen** erbracht, die im Rahmen der Übergangsregelung nach dem Gemeinschaftsrecht zulässig sind (Art. 8 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007). Davon ausgenommen sind die öffentlichen städtischen Nahverkehrsdienste in Bozen, Meran und Leifers, welche seit 1. Januar 2020 mittels Inhouse-Vergabe an die SASA vergeben worden sind. SAD Nahverkehr AG ist Inhaberin der Konzession für den Transport auf den fest installierten Anlagen der Rittner Seilbahn und Trambahn Ritten sowie der Standseilbahn Mendel, die durch das Dekret des Landesrates für Mobilität Nr. 585 vom 25.11.2009 erteilt und zuletzt durch den Beschluss des Landtags Nr. 897 vom 17.11.2020 bis zum 19.03.2021 verlängert wurde.

Aus den zahlreichen, im Folgenden detailliert aufgeführten Gründen sind wir der Meinung, dass die Inanspruchnahme der *Inhouse-Vergabe* zu den gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorgesehenen Bedingungen das am besten geeignete Instrument ist, um die Mobilitätsbedürfnisse im Nahverkehr zu befriedigen, und dass STA die beste Wahl für die Vergabe mittels Dienstleistungsauftrag darstellt.

3.1 Vorliegen der Voraussetzungen für die Inhouse-Vergabe

Von den üblichen, vom Gesetzgeber auf gemeinschaftlicher, staatlicher und Landesebene zugelassenen Methoden fiel im den vorliegenden Bericht betreffenden Fall die Wahl auf die Direktvergabe bzw. die Inhouse-Vergabe an die Gesellschaft STA.

STA ist eine Gesellschaft mit ausschließlicher öffentlicher Beteiligung, die, wie unter Art. 2 des Gesellschaftsstatuts angegeben, die Entwicklung, die Planung, die Umsetzung und/oder die Vergabe, die Instandhaltung und die Verwaltung von Liegenschaften, von Anlagen und von Infrastrukturen des öffentlichen und privaten Transportwesens zum Zweck der Umsetzung der auf diesem Gebiet getroffenen Entscheidungen der Autonomen Provinz Bozen zum Gegenstand hat. Die Gesellschaft hat weiters auch die Ausübung öffentlicher und privater Transportleistungen jeglicher Art und mit jeglichem Mittel, im Auftrag der Autonomen Provinz Bozen, zum Gegenstand.

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

- a) STA eine Gesellschaft mit ausschließlicher öffentlicher Beteiligung (100% der Autonomen Provinz Bozen) ist;
- b) die Autonome Provinz Bozen eine analoge Kontrolle ausübt, die der Kontrolle entspricht, die sie über ihre eigenen Dienststellen ausübt. Insbesondere werden, gemäß Vorgaben des Statuts, der Autonomen Provinz Bozen aufgrund der Vorschläge des zuständigen Landesrates, folgende Befugnisse erteilt: Bestellung und Abberufung der Verwalter und der Mitglieder des Aufsichtsrats der Gesellschaft; Auflösung des Verwaltungsorgans; Ausübung der Funktionen der Ausrichtung, Programmierung und Kontrolle; Durchführung der Verwaltungskontrolle.
- c) STA seine Tätigkeit überwiegend für die teilhabenden Körperschaften ausübt und ausschließlich auf Landesgebiet tätig ist. Insbesondere muss laut Statut, und da STA auf Effizienz und die Verfolgung kollektiver Interessen ausgerichtet ist, mehr als 80% Prozent des Umsatzes der Gesellschaft im Rahmen der ihr von den beteiligten öffentlichen Körperschaften anvertrauten Aufgaben durchgeführt werden und zusätzliche Umsätze sind nur gestattet, wenn dadurch Kosteneinsparungen oder sonstige Effizienzgewinne im Rahmen der gesamten Haupttätigkeit erzielt werden können.

In verfahrensrechtlicher Hinsicht wird zudem darauf hingewiesen, dass der **Dienstleistungsauftrag im Rahmen der *Inhouse-Vergabe*** eine Gültigkeit vom 01.06.2021 bis 30.04.2030 aufweist.

3.2 STA im Südtiroler Mobilitätssystem

Das Südtiroler System hat eine starke öffentliche Konnotation, was durch die Tatsache belegt wird, dass alle Planungs- und Managementaktivitäten des ÖPNV unter der direkten Kontrolle des Landes stehen, weitgehend durch die hauseigene Gesellschaft

STA.

STA hat auch die Aufgabe, eine Reihe von Infrastrukturen zu verwalten, die für den öffentlichen Personennahverkehr funktional sind. Insbesondere verwaltet sie sowohl Immobilien und Infrastrukturen in ihrem Eigentum als auch Güter, die sich im Eigentum des Landes befinden und über eine eigene Konzession an STA vergeben wurden. Dazu gehören die Netzinfrastruktur und die Anlage der Bahnlinie Meran-Mals.

Mit anderen Worten: **STA ist der operative Arm der Autonomen Provinz Bozen für die Planung und Umsetzung einer innovativen und nachhaltigen alpinen Mobilität.**

Operativ führt STA im Einklang mit den Bestimmungen des Art. 6 des LG 15/2015 folgende Tätigkeiten durch:

- plant, verwirklicht, erwirbt und führt die im öffentlichen Eigentum stehenden Infrastrukturen, Immobilien und Anlagen des Personenverkehrs und sorgt für deren Instandhaltung und Bereitstellung;
- kann Fahrzeuge und Rollmaterial ankaufen und verwalten, die den Betreibern der öffentlichen Verkehrsdienste zur Verfügung gestellt werden;
- sorgt für die Förderung des öffentlichen Verkehrs und entwickelt Projekte zur Einführung innovativer Dienste;
- verwirklicht, verwaltet und verkauft Werbeflächen im Zusammenhang mit den von ihr verwalteten Infrastrukturen und Fahrzeugen bzw. dem von ihr verwalteten Rollmaterial.

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

- Planung, Koordinierung und Verwaltung eines einheitlichen und standardisierten technologischen Systems;
- Verwaltung des Tarifsystems, der Fahrscheine, des Dienstnetzes und des Systems der Fahrscheinausgabe;
- Veröffentlichung und Verteilung des Fahrplanes der Linienverkehrsdienste des Verkehrsverbunds und Verwaltung der Kundeninformation;
- Verteilung der Tarifeinnahmen und möglicher anderer Einnahmen;
- Sammlung, Verarbeitung und Verwaltung der Daten bezüglich Durchführung der Dienste, beförderte Fahrgäste sowie Tarife.

Im letzten Jahr hat STA, unter anderem, folgende Projekte verwaltet:

- Elektrifizierung der Vinschger Bahnlinie Meran-Mals. Es handelt sich um das wichtigste strategische Projekt der Gesellschaft, welches 2024 beendet werden soll;
- Planung der Riggertalschleife, welche die Brennerlinie über Brixen mit dem Pustertal verbindet. Das Projekt wurde analysiert und mit RFI diskutiert, die es rezipiert hat und jetzt an den nächsten Planungsebenen arbeitet;
- Planung der Verdoppelung und Beschleunigung der Bahnlinie Bozen-Meran;
- Projekt über die technisch-wirtschaftliche Machbarkeit für die Tram in Bozen;
- Projekt über die technisch-wirtschaftliche Machbarkeit der neuen Seilbahn Jenesien. Im Jahr 2020 wird das endgültige Projekt fertig ausgearbeitet, um dann im Jahr 2021 die Arbeiten auszuschreiben und durchführen zu lassen;
- Machbarkeitsstudie für eine Seilbahnverbindung zwischen dem Bahnhof Klausen und den Fraktionen Verdings und Latzfons;
- Planung der Mobilitätszentren Bruneck und Brixen.

Insbesondere, im Falle der Rittner Seilbahn, Trambahn Ritten und Standseilbahn Mendel ist STA **Eigentümerin der Infrastrukturen und der Anlagen, welche Gegenstand dieser Vergabe sind** und welche zwischen sich integriert und wesentlich für die Erbringung des Dienstes sind, da sie nicht teilbar, nicht ersetzbar und nicht duplizierbar sind, und für die STA in vielen Fällen die Planung und Realisierung verfolgt hat. Die geplante Inhouse-Vergabe und die Identifizierung von STA sind angesichts der wesentlichen Unteilbarkeit zwischen Anlagen und Dienstleistungen, die bei Seilbahnstrukturen besteht, zweifellos die **logischste und geeignetste Lösung, um die Effektivität und Zuverlässigkeit des Dienstes selbst zu maximieren.**

Es wird an dieser Stelle daran erinnert, dass das LG 15/2015 mit Bezug auf die beweglichen und unbeweglichen Güter unter Art. 17 Folgendes festlegt: „die wesentlichen beweglichen und unbeweglichen Güter, die mit Beiträgen des Landes erworben wurden, sind gemäß Vertragsbedingungen an das nachfolgende Unternehmen mit der Verpflichtung zu übertragen, sie während der verbleibenden Vertragslaufzeit für den öffentlichen Personenverkehr zu nutzen.“ Die gleiche Verpflichtung ist in Artikel 7 Absatz 8 des LG 16/1985 festgelegt und gilt auch für die Vergabe von Aufträgen im Rahmen des Inhouse-Providing-Modells.

Die Wahl des **STA**, welche bereits durch die obgenannten Erwägungen vollkommen gerechtfertigt ist, bietet **zusätzlich folgende objektive Vorteile:**

- **Starke und strukturierte Governance** im Rahmen eines integrierten Systems mit starker touristischer Prägung;
- **Fokus auf den öffentlichen Dienst:** Einvernehmen und operative Flexibilität;
- **Möglichkeit, Investitionen zu tätigen:** zielgerichtete Bewertung der notwendigen Instandhaltungseingriffe;
- **ein Mehr an Flexibilität** in der Verwaltung von Notstandssituationen, wie beispielsweise Covid 19, im Vergleich zu den Vergaben mittels Wettbewerbes;
- **Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung:** geringere Belastung für die Autonome Provinz Bozen.

Schlussendlich scheint die Wahl der STA auch angesichts der **ausgeprägten Konfliktsituation, die auf lokaler Ebene herrscht**, zweckmäßig.

Das **Südtiroler Mobilitätssystem** stellt ein Vorzeigemodell für die nachhaltige alpine Mobilität dar: **eine starke und strukturierte Governance** im Rahmen eines **hoch entwickelten Kontexts** ermöglicht die effiziente Führung aller Modi des öffentlichen Verkehrs und das Zielen auf hohe – und im gesamtstaatlichen Vergleich nach Effektivität und Qualität unerreichten - Servicelevels, sowohl für die einheimische Bevölkerung als auch für die zahlreichen Touristen. Insbesondere die Wahl des Bruttokosten-Prinzips befreit den Auftragnehmer vom Marktrisiko und gibt dem gesamten System deshalb eine soziale Note.

Im Unterschied zu anderen Regionen hat Südtirol seit jeher hohen Wert auf den öffentlichen Personenverkehr gelegt. Insbesondere gelang dem öffentlichen Personenverkehr dank des integrierten Südtirol Pass Systems ein enormer Qualitätssprung nach vorn und dessen umfassende Verbreitung in der Bevölkerung (ca. 270.000 aktive Südtirol Pass bei einer Wohnbevölkerung von 520.000 Personen) beweist, dass diese Lösung sehr geschätzt wird, was sich auch auf den Anteil der Öffentlichen Verkehrsmittel am Modal Split im Vergleich zum restlichen Staatsgebiet zeigt.

Im beschriebenen Kontext spielt die **STA eine führende Rolle** als Betreiber des Tarif- und Ticketingsystems für den öffentlichen Nahverkehr und ist für die Verarbeitung der Daten bezüglich des Südtirol-Passes verantwortlich.

Die gewählte Vergabeform und die besonderen Beziehungen, die sich zwischen dem Auftraggeber und dem STA ergeben werden, ermöglichen dem Land, mittels eines **geteilten und flexiblen Instruments** vorzugehen und, auf der Grundlage der analogen Kontrolle, das Regelsystem im Hinblick auf die Realisierung der eingeleiteten Projekte entsprechend anzupassen und zwar ohne die zeitlichen Einschränkungen, die mit einem wettbewerblichen Vergabeverfahren zwangsläufig in Kauf genommen werden müssten, aber vor allem ohne die Starrheit und die Zwänge, die eine Ausschreibung unweigerlich mit sich bringen würde. Im letzteren Fall wird für den Zuschlagsempfänger die Überwachung des wirtschaftlichen Gleichgewichts - d.h. das Erreichen einer angemessenen Gewinnspanne - zu einer notwendigen, aber nicht ausreichenden Bedingung, da er seinen Partnern eine angemessene finanzielle Leistung garantieren und den Gewinn des Unternehmens maximieren muss. Es ist evident, dass die Logik des Gewinns ungeeignet ist für Szenarien, in denen wirtschaftlich bedeutende strukturelle Investitionen geplant sind, welche auch erheblich die bestehenden Betreibermodelle verändern können.

In anderen Worten, mit der **Inhouse-Vergabe an STA wird die notwendige operative Flexibilität garantiert**, welche für die Implementierung von technischen Innovationen und für die Abwicklung von eventuellen Dienständerungen, die heute weder vorgesehen noch vorhersehbar sind, notwendig ist.

Die **korrekte Planung der Investitionen** beruht auf einer **genauen Identifizierung, Quantifizierung, Klassifizierung und Priorisierung der ordentlichen und außerordentlichen Instandhaltungsarbeiten**, welche von STA, ausgehend von der Feststellung des Erhaltungszustandes der Infrastrukturen und der vom derzeitigen Betreiber genutzten oder gemieteten Anlagen und unter Berücksichtigung der in den letzten Jahren durchgeführten und im Wartungsbuch aufgelisteten Arbeiten durchgeführt wird.

Auf dieser Grundlage hat STA, nachdem sie die erforderlichen Instandhaltungsarbeiten in ordentliche und außerordentliche Instandhaltungsarbeiten eingeteilt hat, erstere in den WPF aufgenommen und letztere gemäß den in den Wartungshandbüchern für die einzelnen Anlagen festgelegten Fristen programmiert. Dabei hat sie diese in fünf- und zehnjährige Wartungszeiträume unterteilt hat und sich getrennt auf Gebäude und Anlagen bezieht. Alle funktionalen Güter, die für die Erbringung des Dienstes notwendig sind, werden in jedem Fall einer systematischen Überwachung unterzogen, um im Bedarfsfall nicht geplante Eingriffe zum Schutz der Sicherheit des Betriebspersonals und der beförderten Fahrgäste erkennen und unverzüglich durchführen zu können.

Aus den oben genannten Gründen ist die Verlässlichkeit der WFP während der gesamten Dauer der Vergabe gewährleistet.

Eine zügige Bewältigung des gesundheitlichen **Notstands Covid-19** ist ausschlaggebende und entscheidende Voraussetzung für die Wiederaufnahme des öffentlichen Transportdienstes in völliger Sicherheit. Zunächst einmal erfordert die rasche Anpassung an die von Mal zu Mal auf nationaler und Landesebene vorgeschriebenen Maßnahmen ein Maß an Flexibilität und Schnelligkeit, das nur **die Verwaltung durch einen öffentlichen Betreiber wie STA garantieren kann**. Darüber hinaus stellt sich die schwierige Frage nach den Auswirkungen von Covid-19 auf das öffentliche Verkehrssystem, das zwar einnahmenseits aufgrund des „Gross-Cost“-Prinzips nicht

betroffen ist, auf der Kostenseite aber wahrscheinlich einen erheblichen, noch nicht vorhersehbaren Einfluss haben wird, wenn man schon nur die Abstandsregeln und die entsprechenden Auswirkungen auf das Volumen der erbrachten Dienstleistungen bedenkt. Hinzu kommen Mehrkosten für den Kauf von Desinfektionsmitteln und persönlicher Schutzausrüstung oder für die Durchführung von Sanifikationsmaßnahmen, deren wirtschaftliche Auswirkungen gemäß den geltenden Bestimmungen in jedem Fall in den WFP eingeflossen sind.

Es handelt sich dabei um eine wahre **Revolution der Verfahren und der Standards bei der Erbringung der Dienstleistung**, der mittel- bis langfristig anhalten wird und in einigen Fällen zu dauerhaften Veränderungen führen kann. All dies kann natürlich nicht ex ante vorhergesagt werden.

Im folgenden Absatz sind die Elemente beschrieben, die die **Wirtschaftlichkeit der Verwaltung** durch STA garantieren.

3.3 Technisch-Wirtschaftliche Parameter der Inhouse-Vergabe

Die Provinz Bozen hat es als angebracht erachtet, ins Projekt des In-House Providing die Seilbahn Ritten, die Trambahn Ritten sowie die Standseilbahn Mendel aufzunehmen, da dies auf einer Seite die Wirtschaftlichkeit garantiert und auf der anderen Seite die Attraktivität eines öffentlichen Transportdienstes mit starker touristischer Prägung für das gesamte Landesgebiet.

Mit Bezug auf die Wirtschaftlichkeit, ermöglicht die Verwaltung der **drei Anlagen durch einen einzigen Betreiber** die Optimierung der Produktionsressourcen, wobei unnötige Doppelgleisigkeiten in der Verwaltung für jene Personen, die für die verschiedenen Anlagen interfunktionell agieren können, vermieden werden. So kann das Betriebspersonal jener Dienste, die saisonal nicht vollkommen übereinstimmen, koordiniert eingesetzt und alle Instandhaltungsarbeiten optimiert werden. Wie auch während der Konsultation mit den Anbietern hervorgehoben wurde, sind die Dienste im Wesentlichen homogen und ergänzen sich manchmal zeitlich.

Gleichzeitig wird die Attraktivität des Dienstes für die Fahrgäste durch eine einheitliche und koordinierte Verwaltung zweifellos erhöht:

- Aus **rein verkehrstechnischer Sicht**, zwischen Rittner Seilbahn und Trambahn Ritten, deren Integration unerlässlich ist, und zwar sowohl wegen der Verbindung zwischen der Bergstation der Seilbahn und der Trambahn-Endstation in Oberbozen, als auch wegen des Vorhandenseins einer einzigen Fahrkarte (einfache Fahrt oder Hin- und Rückfahrt) für die beiden Anlagen;
- **Unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit und Effizienz** würde eine getrennte Führung der Standseilbahn Mendel mit eigenem Personal eine inakzeptable Kostensteigerung mit sich bringen;
- Unter dem **Profil Marketing/Bewerbung** zwischen allen drei Anlagen, unter Berücksichtigung der hohen touristischen Valenz derselben und der Möglichkeit, Pakete für Personengruppen oder Reiseveranstalter anzubieten.

Zulasten des Betreibers geht das angebotsseitige Risiko, das sich aus der Entwicklung der Kosten für die Erbringung des Dienstes ergibt, in Übereinstimmung mit der **Aufteilung der Risiken** nach Risikotypologie, sowie in Verbindung mit der mit spezifischen Vertragsklauseln geregelten Befugnis des Auftraggebers, die in Auftrag gegebenen Dienste und die Betriebsprogramme zu ändern. Dem Betreiber werden zudem Prämien gewährt, die mit einem System zur Motivierung des Personals verbunden sind, das dem Vertrag beigefügt ist und auf der Erhöhung der Zufriedenheit der Fahrgäste und der Anzahl der beförderten Fahrgäste infolge der guten Qualität und Zuverlässigkeit des Dienstes basiert.

Kraft der genannten Betriebspflichten wird im Netz der im Rahmen der Inhouse-Vergabe in Auftrag gegebenen Dienste ein **Ausschließlichkeitsrecht** gemäß Art. 4 Abs. 1 der genannten Verordnung gewährt.

Bei der Ausgleichsleistung für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sind die Kosten der Produktionsfaktoren berücksichtigt, die notwendig sind, um die oben genannten Verpflichtungen zu erfüllen, wobei eine vernünftige Gewinnspanne gewährt wird.

Die Referenzparameter für die Ausgleichsleistung bildet der **Einheitspreis**, in Übereinstimmung mit Art. 14 Abs. 3 des LG 15/2015, der in Kosten pro Dienststunde für die Rittner Seilbahn und die Standseilbahn Mendel ausgedrückt wird und in Kosten pro Zug*km für die Trambahn Ritten. Die Volumina und die Spezifikationen des Dienstes auf Jahresbasis werden in folgender Tabelle zusammengefasst.

	Funicolare Mendola	Funivia Renon	Tramvia Renon
Ore di servizio	2.500	5.452	5.684
Numero corse	17.336	186.660	18.948
Giorni di servizio	303	341	365
Tram*km Tramvia del Renon			125.057
Lunghezza linea e dislivello	km 2,374, dislivello m 854	km 4,541, dislivello di m 948	km 6,6, pendenza max 4,5%
Corse/gg alta stagione	26 per direzione ogni 20'	1 ogni 240' per direzione	27 coppie
Fascia oraria servizio	07-19,30	06-23	06-23

Dieses Entgelt basiert auf dem für die Vergabe erstellten Wirtschafts- und Finanzplan und umfasst alle etwaigen, während der Vertragslaufzeit vorgenommenen Änderungen mit Angabe der zusammengefassten Posten laut Anhang zur Verordnung (EG) 1370/2007.

Bei der Erstellung des Wirtschafts- und Finanzplans ist der Betreiber zudem verpflichtet,

separate Rechnungssysteme im Hinblick auf etwaige Tätigkeiten, die nicht unter den Vertrag fallen, anzuwenden.

Die so ermittelte Ausgleichsleistung wurde verglichen

- für die Kosten der Rittner Trambahn: mit den einheitlichen Sektorenparametern;
- mit dem Konzessionsbeitrag, welcher von der Autonomen Provinz Bozen für das Jahr 2020 mit Beschluss der Landesregierung Nr. 969 vom 19.11.2019 festgelegt wurde.

Der Einheitspreis für die Rittner Trambahn, inklusive Kosten für das Netz, beträgt im Jahr 2020 9,89€/Zug*km, ohne IVA, und ist daher geringer als die Mittelwerte des Sektors, wenn man bedenkt, dass pro Tag nicht mehr als 6.500 Personen transportiert werden, wie aus der folgenden Abbildung ersichtlich.

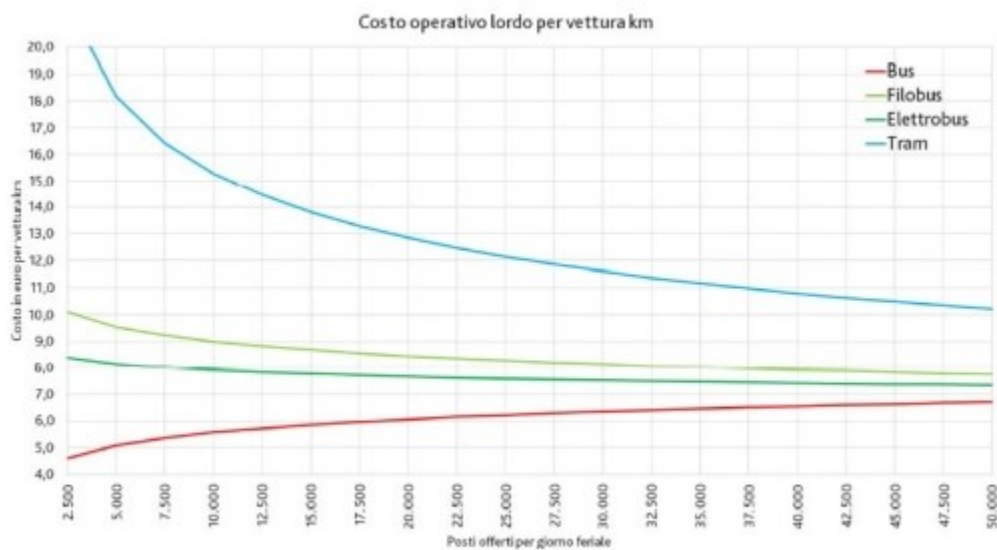


Fig. 5 - Costo operativo lordo per vettura km (o tram km) offerti

Quelle: 8. Nationale Konferenz der Straßenbahnsysteme - CIFI 29.-30. Mai 2019

Was den Dienst auf Seilbahnanlagen (Seilbahnen und Standseilbahnen) betrifft, so ist es aufgrund der technischen Besonderheiten der einzelnen Anlagen objektiv nicht möglich, eine Standardisierung der Kosten vorzunehmen und so einen Vergleich zwischen verschiedenen Anlagen anzustellen. Daher wurde der Vergleich mit dem Gesamtbetrag des Beitrags welcher von der Autonomen Provinz Bozen für das Jahr 2020 mit Beschluss der Landesregierung Nr. 969 vom 19/11/2019, gemeinsam für die 3 Anlagen, genehmigt wurde, angestellt. Dieser Beschluss sieht einen jährlichen Betrag von 4,34 Millionen Euro, abzüglich der Extrakosten für Covid-19 vor, während STA für das Jahr 2020 Kosten in Höhe von 3,99 Millionen Euro quantifiziert und dem Businessplan für die gesamte Dauer der Vergabe zugrunde gelegt hat. Damit ist die Vorteilhaftigkeit der von der Provinz getroffenen Wahl für die *Inhouse-Vergabe* vollständig und zweifellos erwiesen.

Es wird davon ausgegangen, dass die außerordentlichen Instandhaltungsarbeiten, welche nicht gänzlich quantifiziert werden können und welche mit unterschiedlichen Intervallen, die in jedem Fall länger als ein Jahr sind, durchgeführt werden müssen, von der Provinz wie in der Vergangenheit mit Ad-hoc-Maßnahmen finanziert werden. Diese Eingriffe wurden von der STA klassifiziert, unter Berücksichtigung der Bedingungen und technischen Besonderheiten der einzelnen Anlagen, und dann in fünf- und zehnjährigen Intervallen geplant und bewertet.

In der Anlaufphase der Vergabe, auf die in vorliegendem Bericht Bezug genommen wird, werden die in Anlage A1 des Dienstleistungsvertrags aufgeführten und im Bericht zum WFP beschriebenen Dienste erbracht.

Um die Übereinstimmung zwischen der Vergütungsdynamik und der Erfüllung der Leistungsverpflichtungen sicherzustellen, überprüft die Provinz auch während der gesamten Laufzeit des Vertrags den Verlauf der erbrachten Dienstleistung mittels Überwachung der wichtigsten technischen – und verwaltungstechnischen Parameter gemäß Anlage 11 des Dienstvertrags.