

Vergabebericht im Sinne des ex Beschlusses ART Nr. 48/2017, des Beschlusses ART Nr. 154/2019 und Bericht im Sinne des Art. 34 Absatz 20 des GD 179/2020, umgewandelt mit Gesetz Nr. 221 von 2012, integriert mit den vom ART geforderten Klarstellungen mit Vermerken vom 15.09.2020 prot. 0012973, vom 15.01.2021 prot. 0000525 und vom 12.02.2021 prot. 0001946

VERGABE DER ÖFFENTLICHEN AUßERSTÄDTISCHEN LINIENVERKEHRSDIENSTE MIT AUTOBUSSEN IN DER ZUSTÄNDIGKEIT DES LANDES SÜDTIROL

Prämisse

Der vorliegende Bericht, erstellt laut Art. 34, Absatz 20 des GD 179/2012 (umgewandelt mit Gesetz 221 von 2012) und gemäß den Beschlüssen der Regulierungsbehörde für den Verkehr (in der Folge ART) Nr. 48/2017 und Nr. 154/2019 in Bezug auf das öffentliche Verfahren zur Vergabe der öffentlichen außerstädtischen Linienverkehrsdienste mit Autobussen in der Zuständigkeit der Autonomen Provinz Bozen, basierend auf den Ergebnissen der Konsultation vom 10.01.2019 und der schriftlichen Anfrage, die im April 2020 an die abtretenden Unternehmen zur Übermittlung der aktuellen Daten betreffend das Personal, das Rollmaterial und die im Jahr 2019 zurückgelegten Kilometer, enthält Angaben zu den Gründen für die gewählte Vergabeform, zur Festlegung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, zu den damit verbundenen Ausgleichszahlungen und den Kriterien für deren finanzielle Deckung sowie zur Bestimmung und Struktur der Ausschreibungslose.

1. Beschreibung der aktuellen Situation

Die öffentlichen außerstädtischen Linienverkehrsdienste mit Autobussen in der Zuständigkeit des Landes Südtirol wurden mit den entsprechenden Konzessionsdekreten des Landesrates für Mobilität vom 19.11.2009, in Erneuerung der seit den 60iger und 70iger Jahren bestehenden Konzessionen, für neun Jahre bis zum 18.11.2018 vergeben. Ab diesem Datum hätten die Dienste mit Dienstvertrag vergeben werden sollen.

Am 20.01.2017 wurde, im Sinne des Artikels 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) 1370/2007, im Amtsblatt der Europäischen Union die Vorinformation über die Vergabe der öffentlichen außerstädtischen Linienverkehrsdienste mit Autobussen in der Zuständigkeit des Landes Südtirol veröffentlicht.

In der Vorbereitungsphase der Ausschreibung wurden am 11.12.2017 die von den Beschlüssen der ART Nr. 49/2015 und Nr. 48/2017 vorgesehenen Konsultationen mit den derzeitigen Konzessionären der öffentlichen Verkehrsdienste durchgeführt, um die Stellungnahmen zu den wesentlichen Aspekten des beabsichtigten Vergabeverfahrens zu erhalten, insbesondere zur Ausgestaltung des Dienstes, zur Feststellung, Klassifizierung und Bereitstellung der instrumentellen Güter und zur Quantifizierung des für die Erbringung des Dienstes zuständigen Personals, sowie um weitere Aspekte der Vergabe zu vertiefen.

Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 358 vom 17.04.2018 wurde die öffentliche Ausschreibung über EU Schwellenwert zur Vergabe der öffentlichen außerstädtischen Linienverkehrsdienste mit Autobussen in der Zuständigkeit des Landes Südtirol, durchgeführt nach Losen und aufgrund des jährlich definierten Betriebsprogramms anberaumt. Mit dem Beschluss wurde die Abteilung Mobilität ermächtigt, die Ausschreibung gemäß Artikel 61 des GvD 50/2016, über die Agentur für die Verfahren und die Aufsicht im Bereich öffentliche Bau-, Dienstleistungs- und Lieferaufträge, durchzuführen.

Am 06.06.2018 hat die Agentur die Bekanntmachung für die Konzessionsvergabe der öffentlichen außerstädtischen Linienverkehrsdienste mit Autobussen in der Zuständigkeit des Landes Südtirol veröffentlicht.

Am 08.06.2018 wurde an ART der im Sinne der Beschlüsse ART Nr. 49/2015 und Nr. 48/2017 und des Artikels 34 Absatz 20 des GD 179/2012 abgefasste Bericht zum öffentlichen Verfahren der Vergabe

der öffentlichen außerstädtischen Linienverkehrsdienste mit Autobussen in der Zuständigkeit des Landes Südtirol übermittelt.

Nach Ablauf des Protokolls über die Zusammenarbeit mit der Autonomen Provinz Bozen vom 07.12.18 wurde offiziell das Verfahren zur Unterzeichnung eines neuen "Vertrages zur Zusammenarbeit zwischen der Autonomen Provinz Bozen und der ANAC" eingeleitet.

Mit Beschluss Nr. 660 vom 06.07.2018 hat die Landesregierung erachtet, die Ausschreibung (Nr. AOV/SUA SF 25/2018) infolge der Veröffentlichung vertraulicher interner Korrespondenz über das Ausschreibungsverfahren, im Selbstschutze zu widerrufen, da die Voraussetzungen des öffentlichen Interesses für den umfassenden Schutz der par condicio der Teilnehmer gegeben war und um die Rechtmäßigkeit, Unversehrtheit und Gesetzmäßigkeit des Verfahrens besser zu gewährleisten.

Aufgrund verschiedener Umstände war es materiell nicht möglich, das Ausschreibungsverfahren zur Konzessionsvergabe der Dienste innerhalb der Frist vom 18. November 2018, dem Ablaufdatum der bestehenden Konzessionen, abzuschließen, obwohl die Vergabestelle rechtzeitig tätig geworden war, um einen neuen Konzessionär zu ermitteln.

Nachdem in diesem Kontext die Fortsetzung der öffentlichen Linienverkehrsdienste für die bis zum Abschluss des Ausschreibungsverfahrens und zur Unterzeichnung der neuen Dienstleistungsverträge notwendige Zeit unbedingt gewährleistet werden musste, hat die Landesregierung mit Beschluss Nr. 1097 vom 23.10.2018, angepasst mit den Beschlüssen Nr. 1153 vom 13.11.2018 und Nr. 93 vom 19.02.2019, die Konzessionen der außerstädtischen Verkehrsdienste mit Autobussen für den Zeitraum vom 19.11.2018 bis 31.12.2019 verlängert.

Mit genanntem Beschluss war die Abteilung Mobilität gleichzeitig beauftragt worden, innerhalb von 90 Tagen ab dem Datum der Veröffentlichung derselben die Marktkonsultationen laut Artikel 66 des GD Nr. 50/2016 durchzuführen und damit die Arbeiten zur Vorbereitung der für die Wiederveröffentlichung der neuen Ausschreibungsbekanntmachung erforderlichen Unterlagen fortzusetzen und gegebenenfalls weitere, sich als notwendig erweisende, Maßnahmen zu ergreifen.

Die vom Beschluss der Landesregierung Nr. 1097/2018 vorgesehenen Marktkonsultationen haben am 10.01.2019 stattgefunden (siehe Anlage 1 "Protokoll Konsultation vom 10.01.2019") unter Beteiligung von:

Konsortium der Linienkonzessionsinhaber der Autonomen Provinz Bozen Südtirol
Konsortium Südtiroler Mietwagenunternehmer
Navy Genossenschaft
SAD Nahverkehr A.G.
Arriva Italia GmbH

Die im Wesentlichen vorbereiteten Unterlagen zur Wiederveröffentlichung der neuen Ausschreibungsbekanntmachung wurden mit Schreiben vom 06.03.2019 der Agentur für die Verfahren und die Aufsicht im Bereich öffentliche Bau-, Dienstleistungs- und Lieferaufträge übermittelt.

Am 06.06.2019, hat der Südtiroler Landtag nach einer ausführlichen öffentlichen Debatte beinahe einhellig den Beschlussantrag Nr. 103/19 genehmigt, welcher besagt: *"Die Südtiroler Landesregierung legt umgehend einen Gesetzesvorschlag vor, welcher ein auf die Südtiroler Realität zugeschnittenes Inhouse-Modell oder einen Sonderbetrieb für den öffentlichen Personennahverkehr mit Bussen in Südtirol vorsieht"*.

Dieser Akt des politisch-legislativen Organs verpflichtet die Verwaltung der geänderten Ausrichtung, welche dem In House Betrieb der öffentlichen außerstädtischen Verkehrsdienste mit Autobussen in der Zuständigkeit des Landes Südtirol den Vorzug gibt, Rechnung zu tragen.

In Übereinstimmung mit dem oben genannten Beschlussantrag hat der Landtag mit dem Artikel 4 Absatz 2 des Landesgesetzes vom 09.07.2019, Nr. 3, den Artikel 7 des Landesgesetzes Nr. 16/2015 (Bestimmungen über die öffentliche Auftragsvergabe) abgeändert und folgenden Absatz 9 hinzugefügt: *„Der öffentliche Personennahverkehr wird grundsätzlich von der Autonomen Provinz Bozen gewährleistet, auch durch eine öffentliche Führung mittels In-House-Gesellschaft oder Sonderbetrieb, nach den Grundsätzen einer nachhaltigen Mobilität und unter Beachtung der Rechtsvorschriften der*

Europäischen Union. Bis zur Ermittlung der Gesellschaft oder des Sonderbetriebes gewährleistet das Land mit eigenen Maßnahmen die Fortsetzung des Dienstes. Die mittels Ausschreibung zu erfolgenden Beauftragungen für kleinere und ergänzende Linien im Rahmen der integrierten Mobilität sowie die Maßnahmen zur Unterstützung der kleinen und mittleren Unternehmen des lokalen Transports bleiben davon unberührt“.

Mit Beschluss Nr. 657 vom 30.07.2019 hat die Landesregierung die Einleitung eines Verfahrens zur Prüfung des In House Betriebes des öffentlichen außerstädtischen Nahverkehrs mit Autobussen in der Zuständigkeit des Landes Südtirol, sowohl was das Betriebs-, Wirtschafts- und Organisationsmodell betrifft, als auch in Bezug auf die administrativen Aspekte, genehmigt. Die Anhörungen fanden am 20., 25. und 26. September 2019 statt.

Nachdem das oben genannte eingeleitete Prüfverfahren und die damit verbundenen Tätigkeiten für die Einrichtung des In-House Modells und der damit zusammenhängenden Aktivierungsverfahren nicht bis zur Frist vom 31.12.2019 abgeschlossen werden konnten, hat die Landesregierung mit Beschluss Nr. 928 vom 12.11.2019 die Verlängerung der Konzessionen der außerstädtischen Verkehrsdienste mit Autobussen für den Zeitraum vom 01.01.2020 bis zum 18.11.2020 genehmigt.

In der Sitzung der Landesregierung vom 21. Januar 2020 wurde ein Vermerk vorgelegt, aus dem in groben Zügen hervorging, welche Bereiche des Landesgebiets und welche ÖPNV-Linien nicht ausgeschrieben, sondern einer direkt dem Land unterstellten Gesellschaft übertragen werden sollten. Das übrige Netz der zu vergebenden Nahverkehrsleistungen wurde in 10 technische Lose aufgeteilt.

Auf Grund des COVID-19 Notstandes wurde am 05.06.2020 an Stelle des im Beschluss Nr. 657 vom 30.07.2019 vorgesehenen Kongresses, ein online durchgeführtes Webinar zum Thema "Die Governance der nachhaltigen Mobilität" abgehalten.

Nach dem Auslaufen des Protokolls über die Zusammenarbeit mit vom 07.12.18 wurde am 23.07.2020 ein neuer Vertrag zur Zusammenarbeit zwischen der Autonomen Provinz Bozen und der ANAC zur vorherigen Überprüfung der Übereinstimmung der Ausschreibungsunterlagen mit den sektoralen Vorschriften unterzeichnet.

Der mit Beschluss Nr. 768 vom 10.09.2020 eingesetzte Untersuchungsausschuss hat die geänderten Rechtsvorschriften zur Kenntnis genommen, vor allem den Absatz 9 des Artikels 7 des Landesgesetzes 16/2015, der die Notwendigkeit anerkennt, dass der öffentliche Verkehrsdienst hauptsächlich der öffentlichen Verwaltung unterliegt, sowie die neuen programmatischen Hinweise und Handlungslinien, die in dem Beschluss vom 31. 07.2018 n. 749, mit dem die Landesregierung das Programm zur Verringerung der NO2-Belastung 2018 - 2023 genehmigt hat, das das Land und die wichtigsten Städte Südtirols verpflichtet, Maßnahmen zur Verringerung der NO2-Emissionen zu ergreifen, einschließlich der Dekarbonisierung der Busflotte des städtischen und vorstädtischen Linienverkehrs.

In der Sitzung vom 13. Oktober 2020 nahm die Landesregierung die Ergebnisse des Vorverfahrens zur Kenntnis und vertrat unter Berücksichtigung der vom Landesgesetzgeber dargelegten strategischen Ziele die Auffassung, dass ein gemischtes Verkehrsmodell, das die direkte Vergabe des wichtigsten umweltfreundlichen Verkehrsnetzes an ein direkt vom Land kontrolliertes Unternehmen und die Vergabe der übrigen Gebietsbereiche über ein Ausschreibungsverfahren vorsieht, ein Modell ist, das einerseits die Politik der Inhouse-Verwaltung von Dienstleistungen in Einklang bringt und andererseits die Öffnung für den Markt unter Berücksichtigung der Interessen der kleinen und mittleren lokalen Unternehmen vorsieht. Das vorgeschlagene Modell entspricht voll und ganz der lokalen Realität und den Mobilitätsbedürfnissen des Landes Südtirol.

Grundlegendes Ziel dieser Neuorganisation des öffentlichen Personennahverkehrs ist es, ein integriertes und effizientes System mit hoher Qualität und einem breit gefächerten Busangebot auch für die am stärksten benachteiligten Berggebieten zu gewährleisten, das ein komfortables und sicheres Mobilitätssystem in Südtirol weiter verbessert, das für den Wettbewerb offen ist und die seit über 60 Jahren andauernde erhebliche Monopolregelung ohne Ausschreibungen überwindet. Gleichzeitig setzt das Land das strategische Ziel um, die Beteiligung an der Auswahl von Auftragnehmern für den

öffentlichen Nahverkehr sicherzustellen, wobei die Interessen der lokalen kleinen und mittleren Unternehmen besonders berücksichtigt werden.

Die Autonome Provinz Bozen blickt daher in die Zukunft, indem sie ein gemischtes Verkehrsmodell anstrebt, das im Einklang mit der UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung steht und die beträchtlichen Mittel des Green New Deal der Europäischen Union sowie die Mittel für die Modernisierung des Nahverkehrs der italienischen Regierung nutzen will.

Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 828 vom 27.10.2020 ist die Einleitung des Verfahrens für die Konzessionsvergabe, über ein öffentliches Ausschreibungsverfahren, gemäß der Verordnung (EG) 1370/2007, der außerstädtischen Linienverkehrsdienste mit Autobussen im Zeitraum 12.12.2021 – 13.12.2031 genehmigt.

In der Zwischenzeit wurde, um die Kontinuität der öffentlichen Verkehrsdienste zu gewährleisten, mit Beschluss der Landesregierung Nr. 829 vom 27.10.2020 die Gültigkeit der Konzessionen an die derzeitigen Betreiber der außerstädtischen Linienverkehrsdienste in der Zuständigkeit des Landes Südtirol bis zum 11.12.2021 verlängert.

Der Beschluss der Landesregierung zur Einleitung des Verfahrens für die Konzessionsvergabe Nr. 828 vom 27.10.2020 mit den dazugehörigen Anlagen und mit den zusätzlich angeforderten Entwürfen der Ausschreibungsunterlagen wurde bereits gemäß dem aktuellen, am 23.07.2020 erneuerten "Protokoll über die Zusammenarbeit" einer vorherigen Legitimationskontrolle durch die ANAC mit positivem Ergebnis unterzogen

2. Die Rechtsvorschriften

Eine wirksame und aktuelle Zusammenfassung der relevanten gemeinschaftlichen und nationalen Bestimmungen im ÖPNV-Sektor ist in den von ART erstellten Unterlagen und insbesondere im Dokument "RELAZIONE di Analisi di Impatto della Regolazione" vom 28. November 2019 enthalten.

In jedem Fall gilt Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, der die zuständige Behörde verpflichtet, mindestens ein Jahr vor der geplanten Vergabe eine Bekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Union zu veröffentlichen (sog. "Vorinformation").

Die nationale Gesetzgebung im Bereich lokale öffentliche Dienste war Gegenstand zahlreicher normativer Eingriffe, in deren zeitlicher Abfolge sich eine Aufhebung durch Referendum und ein Urteil wegen Verfassungswidrigkeit einfügten (1)¹.

Der nationale Gesetzgeber hat im Art. 61 des Gesetzes Nr. 99/2009 die vollständige Umsetzung -im Bereich Vergaben- der Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorgesehen, so dass die zuständigen Behörden auf die Bestimmungen des Artikels 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zurückgreifen können, auch in Abweichung zu den bereichsspezifischen nationalen Regelungen.

Derselbe Art. 61 bezieht sich auch auf Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung, mit dem der Gemeinschaftsgesetzgeber eine Übergangsregelung eingeführt hat, um den in Artikel 5 festgelegten Bestimmungen über die Verfahren für die Vergabe von Dienstleistungen schrittweise nachzukommen. Insbesondere sieht diese Bestimmung zum einen vor, dass die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Eisenbahn- oder Straßenverkehr ab dem 3. Dezember 2019 mit Artikel 5 im Einklang steht, und zum anderen, dass die Mitgliedstaaten während dieser Übergangszeit Maßnahmen ergreifen, um sich schrittweise an die in Artikel 5 genannten Vergabemodalitäten der Dienstleistungen anzupassen, um schwerwiegende strukturelle Probleme, insbesondere hinsichtlich der Transportkapazität, zu vermeiden.

¹ (i) das Referendum vom 12.-13.06.2011 führte zur Aufhebung von Art. 23-bis des G.D. 112/2008, der die generelle Pflicht des Ausschreibungsverfahrens für die Vergabe lokaler öffentlicher Dienstleistungen vorsah und insbesondere die Bedingungen für die Vergabemodalitäten in Ausnahme der Ausschreibung vorsah, mit Wiedereinführung der Bestimmungen laut GvD 422/1997; (ii) das Urteil des Verfassungsgerichtshofs Nr. 199 vom 19. Juli 2012 erklärte die nachträglich durch Artikel 4 des G.D. Nr. 138/2011 erlassenen Vorschriften für verfassungswidrig, da sie darauf abzielten, die durch das Referendum vom Juni 2011 aufgehobene Bestimmungen wiederherzustellen, also im Widerspruch zum aus Artikel 75 der Verfassung ableitbaren Verbot. Nach den letztgenannten kommt Artikel 34 des G.D. Nr. 179/2012 zum Tragen: mit Absatz 20 sieht er insbesondere vor, dass die Vergabe der lokalen öffentlichen Dienste von wirtschaftlicher Bedeutung auf einem Bericht der Vergabestelle beruht, in dem die Gründe für die gewählte Vergabeform angeführt werden müssen, das Vorhandensein der von der europäischen Gesetzgebung vorgesehenen Anforderungen bestätigt werden muss, die spezifischen gemeinwirtschaftlichen- und Universaldienstverpflichtungen festgelegt werden müssen; mit Absatz 23 novelliert er Artikel 3-bis des G.D. Nr. 138/2011, indem der Absatz 1-bis eingeführt wird, der die Funktionen der Organisation des Dienstes, der Wahl der Betriebsform, der Beauftragung und Kontrolle der Verwaltung, der Festlegung der Tarife für die Nutzer für alle lokalen öffentlichen Dienste mit einem Netz von wirtschaftlicher Bedeutung ausschließlich den Körperschaften der optimalen territorialen Einzugsgebiete vorbehält. (Quelle ART "RELAZIONE di Analisi di Impatto della Regolazione" vom 28. November 2019).

Das Land Südtirol hat primäre Zuständigkeit im Bereich öffentlicher Nahverkehr im Sinne des Autonomiestatuts DPR 31. August 1972, Nr. 670 und der entsprechenden Durchführungsbestimmung laut DPR vom 19. November 1987, Nr. 527 im Bereich Kommunikations- und Transportwesen im Interessenbereich des Landes.

Das Landesgesetz vom 23.11.2015, Nr. 15 regelt den öffentlichen Personenverkehr von Landesinteresse. Das Land Südtirol ist zuständig für die öffentlichen Verkehrsdienste von Landesinteresse und übernimmt die Funktion der Planung, Verwaltung, Programmierung, Ausrichtung, Koordinierung, Kontrolle und Überwachung. Es legt die Verfahren für die Vergabe der öffentlichen Verkehrsdienste in Angleichung an jene der Europäischen Union fest. Die Referenznorm des Sektors ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007, über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße.

Der öffentliche Verkehr in Südtirol ist durch die Integration der verschiedenen öffentlichen Verkehrsdienste (Bus-, Trambahn-, Seilbahn, Dienste auf fest installierten Anlagen und Regionalzüge in der Tarifzuständigkeit des Landes Südtirol) gekennzeichnet, die zu einem einheitlichen Tarif- und Fahrplanplansystem zusammengefasst sind.

Das Land Südtirol verfügt mit dem Landesmobilitätsplan (LMP), genehmigt mit Beschluss der Landesregierung Nr. 20 vom 09.01.2018, über ein Planungs- und Programmierungsinstrument, in dem die strategischen Ziele und Qualitätskriterien des öffentlichen Personenverkehrs in Südtirol im Einklang mit den sozioökonomischen und ökologischen Nachhaltigkeitsstrategien festgelegt sind, wobei insbesondere die Strategien für die Verringerung des Privatverkehrs, die Optimierung der Nachhaltigkeit der Mobilität und die modale Integration der verschiedenen Verkehrsmittel ermittelt werden.

Das strategische Ziel des Landes ist die Förderung einer möglichst breiten Beteiligung an den Verfahren zur Auswahl des Auftragnehmers für die öffentlichen außerstädtischen Linienverkehrsdienste unter besonderer Berücksichtigung der Interessen der lokalen kleinen und mittleren Unternehmen.

Unter Berücksichtigung des veränderten gesetzlichen Kontextes des Landes, im Hinblick auf die Bewertungen des Untersuchungsverfahrens und unter Berücksichtigung ihrer strategischen Ziele hat das Land nach einer eingehenden Analyse ein Modell des gemischten Verkehrs festgelegt, das eine Vergabe der außerstädtischen ÖPNV Dienste teils durch direkte Beauftragung an eine In House Gesellschaft und teils durch ein Ausschreibungsverfahren vorsieht.

Die auf Landesebene nach der Genehmigung des LMP verabschiedeten gesetzgeberischen und regulatorischen Maßnahmen haben, wie oben erwähnt, einen klaren und anspruchsvollen Rahmen gebildet, der im Allgemeinen mit den Planungsdokumenten im Verkehrsbereich auf europäischer und nationaler Ebene übereinstimmt und dazu tendiert, Aufträge zu bevorzugen, die in der Lage sind, wirtschaftliche Effizienz mit den Zielen der ökologischen Nachhaltigkeit und der Übereinstimmung der technischen Organisation der Produktion mit den spezifischen Bedürfnissen des Südtiroler Kontextes zu verbinden, ohne dabei KMU zu benachteiligen.

3. Gross Cost

Es soll auf einige Merkmale des Südtiroler Mobilitätssystems, welches in der Tat ein Aushängeschild auf nationaler Ebene darstellt, hingewiesen werden: eine starke und strukturierte Verwaltung in einem deutlich entwickelten Kontext ermöglicht es, das „Gross Cost“ für alle öffentlichen Verkehrsmodalitäten effizient zu verwalten und ein sehr hohes Dienstleistungsniveau - in Bezug auf Effizienz und Qualität - sowohl für die Einwohner als auch für die zahlreichen Touristen zu erreichen. Historisch gesehen hat Südtirol, im Gegensatz zu anderen Regionen, dem öffentlichen Verkehr immer große Bedeutung zugemessen. Insbesondere mit dem integrierten System Südtirol Pass hat der öffentliche Verkehr einen enormen Qualitätssprung gemacht und seine große Verbreitung in der Bevölkerung zeigt die Wertschätzung dieser Lösung (rund 270.000 aktive Südtirol Pass bei einer Bevölkerung von 520.000 Einwohnern).

Auch wenn das Land Südtirol im Rahmen einer marktoffenen Verwaltung ein öffentliches Verfahren für die Vergabe der Verwaltung einer beträchtlichen Anzahl von Losen von ÖPNV-Diensten einleiten wird, bleibt der Wille, eine starke öffentliche Konnotation der Verwaltung beizubehalten, ungebrochen.

Ein Beweis dafür ist, dass das Land Südtirol beschlossen hat, das Tarifsysteem ohne Eingriffsmöglichkeit für die Betreiber zu planen und zu verwalten und dabei Sozialtarife einzuführen, die zu den niedrigsten in Europa gehören. Auch die Wahl des Gross Cost verleiht dem System eine starke soziale Dimension und bestätigt daher die öffentlich- rechtliche Ausrichtung durchzusetzen.

4. Konfiguration der Lose

Die neue technische Konfiguration der einheitlichen Ausschreibungslose des öffentlichen Verkehrsnetzes (des Einheitlichen Programmplanungsbeckens) des Landes Südtirol ist das Ergebnis einer Reihe von Maßnahmen rechtlicher, administrativer und technischer Art, die nach der Genehmigung des Landesmobilitätsplans (Beschluss der Landesregierung vom 9. Januar 2018, Nr. 20) vom Südtiroler Landtag und der Landesregierung beschlossen wurden und die den Rahmen der Richtlinien für die Verwaltung der öffentlichen Linienverkehrsdienste mit Autobussen wesentlich verändert haben.

Mit Genehmigung des „Programm zur Reduzierung der NO₂ - Belastung 2018 – 2023“ (Beschluss der Landesregierung vom 31.07.2018, Nr. 749) haben sich das Land und die wichtigsten Städte Südtirols verpflichtet, Maßnahmen zur Verringerung der NO₂-Emissionen zu ergreifen, einschließlich der Dekarbonisierung des Fuhrparks des städtischen und außerstädtischen Linienverkehrsdienste. Dieses Programm, bei dem es sich um ein verbindliches Abkommen handelt, sieht die Beschleunigung des Erneuerungsprozesses der Busflotten vor, beginnend mit den Linien, die in städtischen Gebieten mit der höchsten NO₂-Belastung zusammenlaufen. Die Messungen der Luftqualität im Raum Bozen, Leifers und Meran zeigen besorgniserregende Werte der Umweltverschmutzung.

Der Artikel 4 Absatz 2 des Landesgesetzes vom 09.07.2019, Nr. 3 hat den Artikel 7 des Landesgesetzes Nr. 16/2015 (Bestimmungen über die öffentliche Auftragsvergabe) abgeändert und folgenden Absatz 9 hinzugefügt: *„Der öffentliche Personennahverkehr wird grundsätzlich von der Autonomen Provinz Bozen gewährleistet, auch durch eine öffentliche Führung mittels In-House-Gesellschaft oder Sonderbetrieb, nach den Grundsätzen einer nachhaltigen Mobilität und unter Beachtung der Rechtsvorschriften der Europäischen Union. Bis zur Ermittlung der Gesellschaft oder des Sonderbetriebes gewährleistet das Land mit eigenen Maßnahmen die Fortsetzung des Dienstes. Die mittels Ausschreibung zu erfolgenden Beauftragungen für kleinere und ergänzende Linien im Rahmen der integrierten Mobilität sowie die Maßnahmen zur Unterstützung der kleinen und mittleren Unternehmen des lokalen Transports bleiben davon unberührt“*. Diese Bestimmung erkennt die Notwendigkeit an, dass der öffentliche Verkehrsdienst hauptsächlich der öffentlichen Verwaltung unterliegt, mit dem Hauptzweck, die Umsetzung der übergeordneten Ziele des LMP in Bezug auf die ökologische Nachhaltigkeit des öffentlichen Verkehrs in den vom Programm zur Reduzierung der NO₂-Emissionen identifizierten Gebieten zu verfolgen und zu beschleunigen, sowie die anderen Vorteile verwaltungstechnischer Art (Bequemlichkeit, Effizienz, Mitwirkung der Hauptgemeinden, Reduzierung von Konflikten), die bereits im Bericht ex Art. 34 zum Dienstleistungsvertrag der S.A.S.A. AG. für den städtischen Dienst hervorgehoben wurden.

Die Landesregierung nahm in der Sitzung vom 21. Januar 2020 den Vermerk über die Anerkennungskriterien und die Struktur des ökologisch nachhaltigen Hauptnetzes zur Kenntnis, aus dem die Gebiete des Landes und die ÖPNV Linien hervorgehen, die nicht ausgeschrieben, sondern an eine direkt dem Land unterstellte Gesellschaft vergeben werden müssen. Das direkt vom Land verwaltete ökologisch nachhaltige Linienverkehrsnetz würde somit aus allen Haupt-, Grund- und Ortslinien bestehen, die in den Gemeinden Leifers, Bozen und Meran zusammenlaufen. Dies würde es dem Land ermöglichen, ihren Fuhrpark zu erneuern und schrittweise von Diesel- auf Wasserstoff- oder Batteriefahrzeuge umzustellen. Diese neuen Technologien müssen durch entsprechende Studien und Tests in Betrieb genommen werden und erfordern einen hohen finanziellen Aufwand. Aus diesen Gründen sollten sie von einer dem Land direkt unterstellte Gesellschaft durchgeführt werden

Der Art. 38, Absatz 1, Buchstabe c) des LG Nr. 3 vom 16.04.2020 hat den Absatz 1, Art. 8 des LG 15/2015 aufgehoben, der vorsah: *„Einzugsgebiete sind homogene Gebiete, die einheitliche Lose für*

die Vergabe der Linienverkehrsdienste – ausgenommen Eisenbahnverkehrsdienste – darstellen. Jedem Einzugsgebiet entsprechen ein Betriebsnetz und -programm der Dienste des öffentlichen Personenverkehrs". Diese Änderung steht in völliger Kontinuität zu den vorgenannten Bestimmungen des Artikels 4, Absatz 2 des LG Nr. 3/2020 und beseitigt die Verpflichtung zur Übereinstimmung zwischen dem Mobilitätseinzugsgebiet und dem Ausschreibungslos, was im Gegensatz zu Artikel 48, Absatz 4 des GvD. Nr. 50 vom 24. April 2017 mit Änderungen durch das Gesetz Nr. 96 vom 21. Juni 2017 steht, das vorsieht, dass jedes Mobilitätseinzugsgebiet in mehrere Lose aufgeteilt wird, wodurch die Lose auf der Grundlage von Kriterien anerkannt werden können, die für die nicht mehr für die Struktur der Nachfrage relevant sind (die durch die vorher vereinbarte Anerkennung der Identifikation der Einzugsgebiete, in diesem speziellen Fall durch das LMP, erfüllt und vollständig bestätigt wurden), sondern den übergeordneten Zielen, der funktionalen und organisatorischen Kohärenz des Dienstes auf dem Gebiet, einschließlich der ökologischen Nachhaltigkeit, entsprechen, wobei die Möglichkeit, das Angebot der KMU nicht zu benachteiligen, berücksichtigt wird, die eine besondere Organisationsstruktur für die Optimierung von Investitionen und das Management des öffentlichen Verkehrsdienstes auferlegt haben.

Die angenommene Festlegung der Ausschreibungslose ist daher die direkte Folge der Änderung des oben genannten übergeordneten Rechtsrahmens und seiner vollständigen Konjugation mit den Prognosen des LMP zur Struktur und Betriebslogik des Netzes, wie unten kurz dargestellt.

Es ist anzumerken, dass die neue Konfiguration die Struktur des Netzes, seine Betriebslogik und die Produktionsvolumen des Verkehrsangebots in keiner Weise betroffen hat und daher die Grundsätze und Ziele des LMP in Bezug auf die qualitativen und quantitativen Merkmale der für die Bürger erbrachten Dienstleistungen verändert hat. Andererseits haben die beschlossenen Maßnahmen die Voraussetzungen geschaffen, um bestimmte technologische Entwicklungsprozesse im Hinblick auf die Erneuerung des Fuhrparks in ökologisch nachhaltiger Weise zu beschleunigen, in Übereinstimmung mit den Zielen der Europäischen Gemeinschaft in Bezug auf die Verringerung der Schadstoffemissionen und den Prognosen des Nationalen Strategischen Plans für nachhaltige Mobilität.

Die unmittelbare Folge der Verpflichtungen, die sich aus der Umsetzung des Programms zur Reduzierung der NO₂-Emissionen und der Festlegung des wichtigsten ökologisch nachhaltigen Netzes ergeben, hat zur Eingliederung aller zusammenlaufenden Takt-Linien in den städtischen Los der Dienste von Bozen - Leifers und Meran geführt. Diese Linien stellen die Gesamtheit der ÖPNV-Dienstleistungen dar, die das Land direkt einer In House Gesellschaft anzuvertrauen beabsichtigt.

Das ermöglicht dem Land, den Fuhrpark zu erneuern und einen schrittweisen Wechsel von Dieselfahrzeugen zu Wasserstoff- oder batteriebetriebenen Fahrzeugen vornehmen. Diese neuen Technologien sind durch entsprechende Studien und Tests in Betrieb zu nehmen und erfordern einen hohen finanziellen Aufwand. Aus diesen Gründen sollten sie von einer direkt dem Land unterstellten Gesellschaft durchgeführt werden.

In diesem Fall wurde unter Berücksichtigung der aktuellen Bedingungen für die Effizienz der Leistungserbringung durch die Konzessionäre die Menge der von der Anerkennung des wichtigsten ökologisch nachhaltigen Netzes verbleibenden Leistungen in 10 Ausschreibungslose aufgeteilt.

In der Sitzung vom 13. Oktober 2020 nahm die Landesregierung die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens zur Kenntnis und vertrat unter Berücksichtigung der vom Landesgesetzgeber dargelegten strategischen Ziele die Auffassung, dass ein gemischtes Verkehrsmodell, das die direkte Vergabe des wichtigsten umweltfreundlichen Verkehrsnetzes an ein direkt vom Land kontrolliertes Unternehmen und die Vergabe der übrigen territorialen Bereiche über ein Ausschreibungsverfahren vorsieht, ein Modell ist, das einerseits die Politik der Inhouse-Verwaltung der Dienstleistungen in Einklang bringt und andererseits die Öffnung für den Markt unter Berücksichtigung der Interessen der kleinen und mittleren lokalen Unternehmen vorsieht. Das vorgeschlagene Modell entspricht voll und ganz der lokalen Realität und den Mobilitätsbedürfnissen des Landes.

Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 828 vom 27.10.2020 ist die Einleitung des Verfahrens für die Konzessionsvergabe, über ein öffentliches Ausschreibungsverfahren, gemäß der Verordnung (EG) 1370/2007, der außerstädtischen Linienverkehrsdienste mit Autobussen im Zeitraum 12.12.2021 – 13.12.2031 genehmigt worden.

Unter Beachtung des Wettbewerbsprinzips und der in Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 definierten Kriterien hat das Land Südtirol eine Beschränkung bei der Vergabe der Lose festgelegt, die

die Abgabe von Angeboten für alle 10 Lose erlaubt, wobei maximal 3 Lose vergeben werden können. Die Begrenzung der Anzahl der Lose zielt darauf ab, Monopolsituationen zu vermeiden, indem die mögliche Abhängigkeit des Landes von einem einzigen Betreiber (auch bei den nachfolgenden Aufträgen) verhindert wird. Die Bestimmung ermöglicht auch eine größtmögliche Beteiligung an der Ausschreibung und eine höhere Chance, dass KMU den Zuschlag erhalten.

Die Teilnahme an der Ausschreibung ist an den Besitz von "besonderen Anforderungen" gebunden, die gemäß den Bestimmungen von Artikel 172, Absatz 1 des gesetzesvertretenden Dekrets 50/2016 festgelegt werden. In dem beiliegenden Dokument, das Bestandteil dieses Berichts ist, sind die beantragten Sonderbedingungen ausdrücklich aufgeführt (Anhang 3).

Das Land Südtirol hat sich für die Anwendung des Gross Cost -Systems für alle öffentlichen Verkehrsmittel entschieden und festgelegt, dass die Tarifeinnahmen von der Vergabestelle eingezogen werden, um den Willen zu garantieren, eine starke öffentliche Konnotation der Verwaltung zu erhalten und dem System eine starke soziale Konnotation zu geben. Dies ermöglicht es dem Land, das Tarifsysteem ohne Eingriffsmöglichkeit der Betreiber zu planen und zu verwalten und Sozialtarife einzuführen, die zu den niedrigsten in Europa gehören.

Die folgende Tabelle zeigt die Prognose des Umsatz/Kosten-Verhältnisses und den geschätzten Wert, den dieser Indikator in den verschiedenen Ausschreibungslosen bezogen auf das erste Betriebsjahr annehmen würde:

Los	Schätzung Tarifeinnahmen 1. Dienstjahr	Kosten 1. Dienstjahres laut simuliertem Ausschreibungs-FP	Erlöse/ Kosten
Unterland/Überetsch - Los 1	797.397 €	5.375.412,70	14,8%
Eggental - Los 2	1.148.539 €	5.902.496,80	19,5%
Schlern- Gröden - Los 3	2.395.269 €	8.790.422,10	27,2%
Vinschgau - Los 4	1.105.711 €	5.830.198,20	19,0%
Wipptal - Los 5	859.394 €	4.069.982,60	21,1%
Eisacktal - Los 6	1.951.899 €	9.163.304,50	21,3%
Unteres Pustertal - Los 7	1.494.263 €	5.624.328,20	26,6%
Gadertal - Los 8	959.244 €	5.093.066,20	18,8%
Ahrntal - Bruneck - Los 9	2.347.508 €	8.472.695,40	27,7%
Hochpustertal - Los 10	1.936.278 €	6.550.951,30	29,6%
	14.995.502 €	64.872.858,00	22,6%

5. Benchmark Analyse

Um die Richtigkeit der Entscheidung des Landes Südtirol, das auszuschreibende Leistungsnetz in 10 Lose aufzuteilen, zu überprüfen und zu untermauern, wurde eine Analyse der alternativen Szenarien durchgeführt, bei der eine 4-Lose-Vergabe und eine 8-Lose-Vergabe simuliert wurden, mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit dieser Lösung im Vergleich zu anderen herauszustellen.

Die Hauptergebnisse des Benchmarks zeigen, wie die 10-Lose-Lösung angesichts sehr marginaler und unsicherer Unwirtschaftlichkeiten eine größere Antwort auf andere Bedürfnisse, die sich aus dem Territorium ergeben und die eine Wertsteigerung generieren können, garantieren kann. In Bezug auf die Effizienzspannen der Kosten, wie sie im FPS im Vergleich zu den Standardkosten berechnet werden, wurde, um jede mögliche Vorsicht walten zu lassen, für jedes Los sogar der Wert der minimalen Standardkosten unter denjenigen berücksichtigt, die sich aus der Anwendung der drei möglichen Hypothesen zur Berechnung der kommerziellen Geschwindigkeiten ergeben, was natürlich eine völlig theoretische Hypothese darstellt und ausschließlich dazu dient, zu zeigen, dass die vom FPS abgeleiteten Kosten in jedem Fall zu effizienteren Situationen im Vergleich zur Annahme der Standardkosten führen.

Im Lichte dieser Ergebnisse, der eingehenden Studien und der zusammenfassenden Bewertungen wurde die Entscheidung, das Netz der öffentlichen Busverkehrsdienste der Autonomen Provinz Bozen

in 10 Lose aufzuteilen, die im Wege einer Ausschreibung vergeben werden sollen, bestätigt; andererseits haben sich keine entscheidenden wirtschaftlichen Gründe für die Entscheidung für eines der Alternativszenarien zum Zehn-Lose-Verfahren ergeben.

Die Ausschreibungskonfiguration mit 10 Losen begünstigt die Konkurrenzfähigkeit der Lose selbst, deren punktuelle Effizienz zuvor in Bezug auf die entsprechenden Standardkostenniveaus, die durch Ministerialdekret Nr. 157/2018 identifiziert wurden, überprüft wurde.

6. Flexibilität des Betriebsprogramms

Darüber hinaus wurde eine Flexibilität des Betriebsprogramms ins Auge gefasst, um eine rechtzeitige Anpassung der Angebotsmodalitäten an die Nachfrageentwicklung, die Verbesserung der Umläufe, bei Änderungen des Straßennetzes, programmierten Arbeiten und anderen Änderungen der Rahmenbedingungen zu ermöglichen. Im neuen Dienstangebot wird die Durchführung von ergänzenden Liniendiensten für besondere Veranstaltungen und/oder Veranstaltungen touristischer, sportlicher, kultureller oder sozialer Natur bereitgestellt.

Im Hinblick auf die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf den öffentlichen Linienverkehrsdiensten ist zu beachten, dass auf Staats- und Landesebene Maßnahmen ergriffen werden, die eine Eindämmung der Nutzer vorsehen sollen, um die Distanzierung in den einzelnen ÖPNV-Fahrzeuge besser zu gewährleisten, auch durch die Anordnung der notwendigen Angebotsänderungen. Darüber hinaus werden unter Beteiligung von Experten Analysen über die Entwicklung der Märkte und den mittelfristigen Bedarf der Dienste durchgeführt, wobei von der absoluten Notwendigkeit ausgegangen wird, die Stabilität eines wesentlichen Dienstes im Gebiet von Südtirol, wie auch anderswo, zu gewährleisten.

7. Qualität

Die Erreichung und die Beibehaltung der Qualität der Dienstleistungen werden vom Land Südtirol unter besonderer Berücksichtigung der Aspekte Regelmäßigkeit, Komfort und Zugänglichkeit, Information, Pünktlichkeit und Sauberkeit ständig überwacht.

In Anbetracht des besonderen Modells des öffentlichen Verkehrs, das umweltverträglich, effizient und integriert ist, auf Qualitätskriterien basiert, die den Bürgern, die es nutzen, garantiert werden, und offen für die aktive Mitwirkung der Verbraucherverbände ist, hat das Land Südtirol es außerdem für angebracht gehalten, eine "Charta der Fahrgastrechte im öffentlichen Verkehr in Südtirol" zu erstellen, um die vollständige Umsetzung der Grundsätze der "Qualitätscharta" in allen Dienstleistungsverträgen des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen mit öffentlichen und privaten Betreibern auf dem Gebiet von Südtirol zu fördern. Alle öffentlichen und privaten Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs auf der Straße im Gebiet Südtirols sind verpflichtet, die in dieser Charta niedergelegten Grundsätze zu beachten.

8. Rollmaterial

Es sind ausschließlich Fahrzeuge mindestens der Euro-Klasse 6 einzusetzen, deren Erstzulassung nicht mehr als zwei Jahre vor dem Datum der Aufnahme des Dienstes zurückliegt. Dies garantiert, dass während der gesamten Laufzeit des Vertrages Busse eingesetzt werden, die das Höchstalter von 12 Jahren nicht überschreiten.

Das Ziel des Landes Südtirol ist es, eine hohe Qualität des öffentlichen Verkehrsdienstes zu erreichen, was auch durch den Einsatz eines modernen und umweltfreundlichen Fuhrparks erreicht werden kann.

9. Remisen

Das Vorhandensein von Werkstätten/Depots ist keine Voraussetzung für die Teilnahme an der Ausschreibung und wird auch nicht als Prämienvoraussetzung bewertet. Das Vorhandensein einer geeigneten Garagenanlage, bezogen auf das konkrete Grundstück, ist nur zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses erforderlich.

Der Auftragnehmer muss für jeden Standort (Werkstatt, Garage, Parkplatz und Stützpunkt) des Einzugsgebietes einen Bericht vorlegen, welcher die genaue Adresse, eine detaillierte Beschreibung der Struktur und der Ausstattung samt Angabe der dort durchgeführten Arbeiten und der Anzahl der dort untergebrachten Fahrzeuge beinhaltet. Die Positionierung der Standorte muss in jedem Fall so

erfolgen, dass die Leerfahrten auf ein Minimum reduziert werden und die vorgegebenen Ersatzgestellungszeiten eingehalten werden können.

10. Sozialklausel

Um die Beschäftigungsstabilität unter Beachtung der Prinzipien der Europäischen Union zu fördern, und unbeschadet der erforderlichen Harmonisierung mit der Organisation des eintretenden Wirtschaftsteilnehmers und den vom neuen Vertrag vorgesehenen technisch-organisatorischen Erfordernissen sowie jenen an Arbeitskraft, ist der Auftragnehmer verpflichtet, in den eigenen Stellenplan vorrangig das nicht leitende Personal aufzunehmen, das bereits beim abtretenden Unternehmen abhängig beschäftigt war, wie von Art. 50 des Kodex vorgesehen, wobei die Anwendung der gesamtstaatlichen Arbeitskollektivverträge des Sektors laut Art. 51 des GvD Nr. 81 vom 15. Juni 2015 garantiert wird. Die Identifizierung des zu versetzenden Personals wird unter Bezugnahme auf den tatsächlichen organisatorischen Bedarf, den der neue Dienst erfordert, gemäß Maßnahme 21 des ART Beschlusses Nr. 154/2019 bestimmt.

11. Wahl des Vergabeverfahrens

Für Alles, was nicht durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 geregelt ist, wurde auf den Beschluss ART Nr. 154/2019 und die Bestimmungen des GvD Nr. 50/2016 Bezug genommen. Die Wahl des Auftragnehmers erfolgt im Rahmen eines "offenen Verfahrens".

12. Entgelt

Die Kosten (€/km) der unterschiedlichen Lose unterscheiden sich teilweise stark voneinander. Dies ist darauf zurückzuführen, dass einige Lose einer hohen Saisonabhängigkeit (Tourismus) unterliegen, während der, bei gleicher Anzahl von Kilometern, mehr verfügbares Rollmaterial und Personal für kurze Zeitabschnitte eingesetzt werden muss.

Die Angemessenheit des Ausschreibungsbetrages wird durch das Modell des Wirtschafts- und Finanzplans (FP) bestätigt, welches, laut den Angaben des Beschlusses ART Nr. 154/2019, für die gesamte Vertragsdauer (10 Jahre) erstellt wurde. Der simulierte FP sieht eine wirtschaftliche Analyse vor, die insbesondere darauf abzielt, die Rentabilität betreffend die Verwaltung der Investition zu bewerten. Das Geschäftsrisiko wird angemessen vergütet und steht im Einklang mit den Parametern laut Maßnahme 17 des oben genannten Beschlusses der ART.

Die Gegenleistung, die auf der Grundlage der Ausschreibung erbracht wird, ist wie folgt:

Los 1	53.754.127,00 Euro
Los 2	59.024.968,00 Euro
Los 3	87.904.221,00 Euro
Los 4	58.301.982,00 Euro
Los 5	40.699.826,00 Euro
Los 6	91.633.045,00 Euro
Los 7	56.243.282,00 Euro
Los 8	50.930.662,00 Euro
Los 9	84.726.954,00 Euro
Los 10	65.509.513,00 Euro

13. Risikomatrix

Für die Definition des Risikos wurde auf Beschluss ART Nr. 154/2019, Annex 4 verwiesen.

14. Erstellung des simulierten Finanzplans

Der Wirtschafts- und Finanzplan (FP) wurde auf der Grundlage präziser und gemeinsamer Annahmen sowie Benchmark-Werten erstellt, die nützlich sind, um ein aktuelles und zukünftiges Szenario so getreu wie möglich darzustellen.

Dabei beziehen sich die Annahmen, in Übereinstimmung mit den neuesten geltenden Vorschriften, auf die folgenden Kostenpositionen. Für die Erstellung des FPS für das erste Jahr wurden die Annahmen angewandt auf:

– **Anzahl und Amortisierung der Fahrzeuge**

Im Einzelnen wurden, je nach Entfernung und Fahrplan jeder Strecke, die Anzahl und der Wert nach Fahrzeugtyp (8, 10, 12 und 18 Meter) und Los quantifiziert.

– **Personal** (Fahrer/Fahrerinnen – Verwaltungspersonal – Personal Fahrdienst – Abteilungsleiter – Manager)

Für das gesamte Personal, insbesondere für die Fahrer und Fahrerinnen, wurden die für jede Strecke und für die im Verkehr befindlichen Fahrzeuge erforderlichen Stunden berücksichtigt, sowie eine angemessene Struktur im Hinblick auf das Hilfspersonal erstellt und die Gehälter auf der Grundlage von Benchmark-Werten (unter Berücksichtigung der Zweisprachigkeitszulage) quantifiziert.

– **ITCS System**

Es wurde die Verbindlichkeit des ITCS Systems beschlossen, für die entsprechenden Anlagen wurden die Kosten in Standardbeträgen für jedes Los eingefügt, wobei die Preise je nach Fahrzeug, auf dem sie installiert werden sollen, variieren.

– **Reifen**

Die Reifen wurden im Verhältnis zur Anzahl der für jeden Fahrzeugtyp erforderlichen Räder berechnet, wobei die unterschiedliche Lebenserwartung je nach Strecke, der sie ausgesetzt sind (Normal- und Bergstrecke), berücksichtigt wurde.

– **Treibstoff**

Der Preis für Dieselkraftstoff wurde auf der Grundlage des von den ministeriellen Tabellen angegebenen Monatsdurchschnitts des Jahres 2019 berechnet.

– **Instandhaltung**

Die Instandhaltung der Fahrzeuge in ihrem Gesamtbedarf, bezogen auf jedes spezifische Los, sowie der entsprechende Verbrauch wurden nach Fahrzeugtyp in Euro/Kilometer geschätzt.

– **Versicherung und Fahrzeugsteuer**

Für Versicherung und Fahrzeugsteuer wurde für jedes Fahrzeug ein einheitlicher Preis festgelegt, der das maximale Risikomaß (Personenbeförderung) berücksichtigt, dem dieser Dienst unterliegt und für den Kasko-Versicherungen veranschlagt wurden.

– **Remisen und Verwaltungsräume**

Für die Remisen wurden die für jedes Los erforderlichen Quadratmeter, je nach Anzahl der benötigten Fahrzeuge, einschließlich der Reservefahrzeuge, sowie die Manövrier- und Ein- und Ausstiegsflächen der Fahrer berechnet. Nach Ermittlung des richtigen Marktpreises wurde der Mietpreis berechnet.

Die Verwaltungsräume wurden im Verhältnis zur Remisenfläche und der Anzahl der anwesenden Mitarbeiter berechnet und zu einem angemessenen Marktmietpreis aufgewertet.

– **Strom und Heizung**

Strom und Heizung wurden im Verhältnis zum geltenden Preis pro Kilowattstunde quantifiziert.

– **Arbeitskleidung**

Berücksichtigt wurden die Kosten für die Arbeitskleidung sowohl der Fahrer als auch des Personals, das Arbeitskleidung trägt.

– **Büromaterial und Drucksachen**

– **Reinigung der Räumlichkeiten**

- **Überwachungsdienst**
- **Mensa/Essensgutscheine**
- **Sicherheit und Gesundheitskontrollen**
- **Verschiedene Beratungen**
- **Telefon und Datenverkehr**
- **Andere Spesen**
- **Instandhaltung der Gebäude**

Diese Kosten wurden auf der Grundlage von Benchmark-Werten berechnet, die in Euro/km im Verhältnis zu jedem Los beziffert wurden.

- **Amortisierung Software**
- **Amortisierung andere Güter**

Für die Zwecke einer ordnungsgemäßen Geschäftsführung wurden Ausgaben für Software und für Möbel, wie Stühle, Schreibtische, Büromaterial usw., berücksichtigt.

- **Geschäftsrisiko**

Das Geschäftsrisiko wurde gemäß den jüngsten Beschlüssen der ART anteilig für jedes Los berechnet.

Anlagen:

1. Protokoll Konsultation vom 10.01.2019
2. Bericht Webinar
3. Teilnahmeanforderungen