SAD
Trasporto Locale - Nahverkehr

39100 Bolzano/Bozen
Corso Italia 13/N - Italienallee 13/N
tel. 0471 450111 telefax 0471 450296

An den
Landesrat für Mobilität
Dr. Daniel Alfreider
Autonome Provinz Bozen
Landhaus 3b, Silvius-Magnago-Platz 3
39100 Bozen

z. K. An die Landtagsabgeordneten

An die Landtagsfraktionen

An den Unternehmerverband

Dr. Josef Negri

An den Handwerkerverband

Dr. Martin Haller

An die Handelskammer Bozen

Dr. Michl Ebner

An alle Medien

Bozen, den 11.02.2019

Betreff: Offener Brief

Lieber Daniel,

Du bist nun unser neuer Landesrat für Mobilität und die erste wichtige Amtshandlung welche Du einleitest – so aus den Medien der vergangenen Woche entnommen – ist die Prüfung einer ganzen oder teilweisen Vergemeinschaftung der Nahverkehrskonzessionen im Südtiroler Busbereich. So sollen künftig Liniendienste im ganzen Land an das Unternehmen SASA vergeben und mittels einer Inhouse-Lösung öffentlich verwaltet werden. Unabhängig von den rechtlichen und technischen Problemen einer solchen Ausrichtung teile ich Dir mit, dass ich eine solche Vorgehensweise nicht nachvollziehen kann.

Iscrizione all'Ufficio Registro Imprese di Bolzano
Eintragung in das Handelsregister von Bozen
Cod. Fisc.-Partita iva/Steuer und MWSt. nr. 01276500210
Cap.Soc./Ges. Kapital - € 2.160.000 i.v./v.e.

Trasporto Locale - Nahverkehr

Vielmehr hätte ich mir erwartet, dass Du gemeinsam mit allen Interessensvertretern die Diskussion dahingehend führst, wie mit vorhandenen Mitteln ein leistungsfähigerer, effizienterer und qualitativ hochwertigerer Nahverkehr für den Nutzer ausgerichtet werden kann und nicht wie über eine Inhouse-Vergabe ein öffentliches Verwaltungskonstrukt mit einer intransparenten und teuren Leistungsabwicklung zum Nachteil des Südtiroler Steuerzahlers verankert wird.

Solltest Du in diesem Zusammenhang noch nicht Gelegenheit gehabt haben, Dir die in Deinen Ämtern aufliegenden Kennzahlen durchzusehen, teile ich Dir vorerst folgendes mit:

SASA erbringt derzeit die urbanen Verkehrsleistungen zu einem Betriebskostensatz von 2,92 Euro/km zusätzlich Neuinvestitionen. Damit ergibt sich ein Gesamtpreis beim öffentlichen Anbieter von etwa 3,4 bis 3,5 Euro pro gefahrenen Kilometer. In dem von SAD und Libus eingereichteten PPP-Konzept lag unser Preisvorschlag für das Einzugsgebiet der SASA bei 2,82 Euro/km inklusiver aller Investitionen verbunden mit einer laufenden Erhöhung der Gehälter von mindestens 1% pro Jahr. Landesrat Mussner hat sich jedoch trotz dieses Verbesserungsvorschlages für eine Inhouselösung zugunsten der SASA entschieden, obwohl allein durch diese Maßnahme – also nur für das Gebiet Meran, Bozen und Leifers - dem Südtiroler Steuerzahler im Zeitraum von 10 Jahren mindestens 45 Millionen Euro an Mehrkosten auferlegt werden. Mussner hat mir dabei mündlich mehrmals mitgeteilt, dass aufgrund der Verbindung mit dem Partito Democratico keine andere Lösung in Frage kommt, auch wenn diese dem Land Südtirol mehr kostet.

Diese politische Argumentation – lieber Daniel – ist nun zweifelsfrei eine vergangene. Es wurde in unserem Land neu gewählt und der italienische Koalitionspartner ist gewechselt. Ich kann Dir in diesem Schreiben aus wettbewerbstechnischen Gründen – …jedenfalls vor Neuausschreibung der Konzessionen… – im Moment nicht mitteilen, zu welchem effektiven Kostensatz die SAD AG nach all den getätigten Einsparungen der letzten 2 Jahre aktuell Busverkehrsleistungen erbringt… Tatsache ist jedoch, dass eine landesweite Inhousevergabe an SASA im Vergleich zu einer Ausschreibung dem Südtiroler Steuerzahler auf den Vergabezeitraum von 10 Jahren bezogen **mindestens 100 Millionen Euro** mehr kostet. Bei einer teilweisen Inhousevergabe solltest Du dabei auch in Betracht ziehen, dass Du nach Abschluss beider Zuschlagsformen zweifelsfrei zwei unterschiedliche Vergütungssätze pro gefahrenen Kilometer vorliegen hast. Dabei wird die Verwaltung sich nicht zuletzt auch dafür verantworten müssen, dass sie für Inhouse über 3 Euro/km bezahlt und für die ausgeschriebenen Kilometer wesentlich weniger.

Aus diesen und anderen Gründen geht es daher in modernen Wohlfahrtsökonomien immer darum, die Wertschöpfungskette in eine hoheitliche und in eine marktwirtschaftliche zu unterteilen, wobei die Verwaltung für ihren Teil plant, finanziert, kontrolliert und der Private im Rahmen vorgelegter Maßstäbe produziert und ausführt, um ein Optimum an Leistung, Effizienz und Qualität im Rahmen natürlicher Informationsassymetrie zwischen beiden Polen zu gewährleisten. Durch öffentliche Planungswirtschaft kommt es nachweislich stets zu Mittelverschwendung, Freunderlwirtschaft und unsinniger Gewerkschaftsbefriedung, die dauerhaft jedem schadet. Ziel muss es vielmehr sein – lieber Daniel – mit

SAD
Trasporto Locale - Nahverkehr

den vorhandenen Mitteln Nahverkehr für alle Zielgruppen zugänglicher und in der Ausrichtung noch flächendeckender zu organisieren. Mit eingesparten Mitteln vor allem am Wochenende, zu später Stunde oder zu Stoßzeiten noch mehr Dienste anzubieten, Tarife zu optimieren sowie in Sicherheit und neue Technologien zu investieren, sollte Dein Qualitätsziel sein, mit welchem Du Dich in fünf Jahren erneut bei Deinem Wähler messen kannst.

Erwartungen haben viele von einem neuen Landesrat. Nicht zuletzt auch Gewerkschaften, die nachweislich auf eine Inhouselösung drängen. 2018 hat SAD in der Auseinandersetzung mit der Arbeitnehmervertretung große Erfolge verbucht. Vor allem wurden die Arbeitsprozesse effizienter ausgerichtet wodurch für das Land Südtirol Einsparungen von mehr als 2 Millionen Euro pro Jahr erzielt worden sind. Bei allem Verständnis für den arbeitsrechtlich sozialen Aspekt, erachte ich es als einfach nicht mehr zeitgemäß, dass ein Busfahrer der SAD bereits allein dafür eine Zulage erhält, dass er morgens aufsteht und „operativ" wird, oder dass er einen Bus „allein" und nicht zu zweit lenken muss. Auch eine Dienstspanne von 15 Stunden, die in ganz Italien als Maßstab gilt und beim Staatsunternehmen Busitalia von denselben Gewerkschaften, die in Südtirol zum Streik gerufen haben, im Ausmaß von bis zu 38% mitgetragen wird, erachte ich als vertretbar, da in den 15 Stunden meist nur die Hälfte davon tatsächlich gearbeitet wird. Heute sind viele Busfahrer der SAD mit der Neuorganisation zufrieden, da sie mehr und nicht weniger verdienen. Gute Nahverkehrspolitik steht daher nicht für eine indirekte politische Unterstützung der Mitgliederakquise zugunsten der Gewerkschaften mittels verantwortungslos eingesetztem Steuergeld mit dem Ziel der Verankerung treuer Wahldiener für wiederum unterklassige Politiker, sondern sinnhafte Abwägung von Leistungen und Gegenleistung auf allen Ebenen.

Aus diesen und vielen weiteren Gründen ersuche ich daher um eine gemeinsame Aussprache mit Dir um das Thema der Fehlausrichtung „Inhouse" besprechen zu können.

Mit besten Grüßen

DDr. Ingemar Gatterer, MBA

(CEO SAD AG)

Firmato digitalmente da
INGOMAR GATTERER
CN = GATTERER INGOMAR
O = non presente
C = IT