KANTON URI

OBERGERICHT

Verwaltungsrechtliche Abteilung

OG V 25 12

Entscheid vom 27. März 2026

Besetzung

Präsidentin Agnes H. Planzer Stüssi
Oberrichterin Renata Graf, Oberrichter Stefan Flury
Gerichtsschreiber Matthias Jenal

Verfahrensbeteiligte

A.___
vertreten durch RA Dr. iur. Andreas Galli, Troller Hitz Troller, Rechtsanwälte, Schweizerhofquai 2, 6002 Luzern

Beschwerdeführerin

gegen

B.___

Vorinstanz / Vergabestelle

C.___

Beteiligte / Zuschlagsempfängerin

Gegenstand

Öffentliches Beschaffungswesen/Submission;
Sportbus, Linien 1, 2 und 3
(Verfügung vom 30.06.2025)

Prozessgeschichte:

A.

B.___ (fortan: Vorinstanz/Vergabestelle) schrieb am 14. Mai 2025 auf SIMAP im offenen Verfahren den Auftrag zum Betrieb von Sportbussen der Linien 1, 2 und 3 für die Leistungsperioden «Wintersaison» 2025/2026 bis 2027/2028 (mit Verlängerungsoption für zwei zusätzliche Saisons) öffentlich aus. Anbietende konnten Einzel- oder kombinierte Angebote für ein, zwei oder alle Linien einreichen, wobei sich die Vergabestelle sämtliche Möglichkeiten für die Vergabe der Linien an einen einzigen oder unterschiedliche Anbietende offenhielt. Innert Frist reichten vier Anbieter Offerten ein. Zwei dieser Anbieter reichten zwei Offerten ein (je eine Offerte für alle drei Linien sowie je eine Offerte für einen Teil der Linien). Am 16. Juni 2025 erfolgte die Offertöffnung. Mit Verfügung vom 30. Juni 2025 gab die Vergabestelle der A.___ (fortan: Beschwerdeführerin) bekannt, dass ihr Angebot nicht berücksichtigt und der Zuschlag für den Betrieb der drei Sportbuslinien an die C.___ (fortan: Beteiligte/Zuschlagsempfängerin) erteilt worden sei.

B.

Gegen die Verfügung der Vergabestelle vom 30. Juni 2025 erhob die Beschwerdeführerin mit Eingabe vom 21. Juli 2025 Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Obergericht des Kantons Uri (Verwaltungsrechtliche Abteilung). Sie beantragte unter Kosten- und Entschädigungsfolge zulasten der Vergabestelle und der allenfalls sich beteiligenden Zuschlagsempfängerin, es sei die Verfügung der Vergabestelle vom 30. Juni 2025 aufzuheben und es sei der Zuschlag für die Beschaffung Sportbus XY, Linien 1 (Angebot ZC E), 2 (Angebot ZC DH) und 3 (Angebot ZC E) direkt der Beschwerdeführerin zu erteilen. Eventualiter sei die Sache zur neuen Beurteilung an die Vergabestelle zurückzuweisen. Subeventualiter sei die Sache zur erneuten Durchführung des Vergabeverfahrens an die Vergabestelle zurückzuweisen. In prozessualer Hinsicht beantragte die Beschwerdeführerin, es sei der Beschwerde superprovisorisch, eventualiter provisorisch die aufschiebende Wirkung für die Dauer des Beschwerdeverfahrens zu erteilen.

Auf die Begründung der gestellten Anträge wird – soweit erforderlich – in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

C.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 22. Juli 2025 wurde das eingereichte Rechtsmittel in das Geschäftsprotokoll des Gerichts aufgenommen, der Beschwerdeführerin eine Frist von 10 Tagen zur Zahlung eines Gerichtskostenvorschusses von CHF 8'000.00 gesetzt und der Vergabestelle und der Zuschlagsempfängerin die Möglichkeit eingeräumt, innert 10 Tagen zum Antrag auf aufschiebende

Wirkung Stellung zu nehmen, wobei insbesondere darzulegen sei, wie weit allfällige öffentliche oder private Interessen einer Erteilung der aufschiebenden Wirkung entgegenstehen. Stillschweigen werde als Einverständnis ausgelegt. Gleichzeitig wurde der Beschwerde die aufschiebende Wirkung bis zum definitiven Entscheid über das Gesuch superprovisorisch erteilt und der Vergabestelle untersagt, in dieser Angelegenheit mit der Zuschlagsempfängerin Verträge abzuschliessen bzw. Vollzugshandlungen vorzunehmen. Mit verfahrensleitender Verfügung vom 25. Juli 2025 wurde der Vergabestelle und der Zuschlagsempfängerin zur Einreichung einer Stellungnahme in der Sache Frist bis am 15. September 2025 angesetzt.

D.

Die Zuschlagsempfängerin beantragte mit Eingabe vom 31. Juli 2025 die Abweisung des Gesuchs um aufschiebende Wirkung. Die Beschwerdeführerin reichte hierzu mit Eingabe vom 13. August 2025 Gegenbemerkungen ein. Am 31. Juli 2025 edierte die Vergabestelle die Akten und mit Eingabe vom 13. August 2025 (Posteingang Gerichtskanzlei: 20.08.2025) beantragte sie innert erstreckter Frist die Abweisung des Gesuchs um aufschiebende Wirkung. Mit Zwischenentscheid des Gerichts vom 2. September 2025 wurde der Beschwerde die aufschiebende Wirkung zuerkannt.

E.

Mit Beschwerdeantwort vom 15. September 2025 beantragte die Vergabestelle in der Sache die Abweisung der Verwaltungsgerichtsbeschwerde, soweit auf sie einzutreten sei. Die Zuschlagsempfängerin verzichtete mit Eingabe vom 15. September 2025 auf eine Stellungnahme in der Sache und bezifferte ihren Entschädigungsanspruch.

Auf die Begründung der gestellten Anträge wird – soweit erforderlich – ebenfalls in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

F.

Mit Replik vom 24. Oktober 2025 hielt die Beschwerdeführerin an ihren Anträgen fest. Mit Duplik vom 1. Dezember 2025 hielt die Vergabestelle an den ihrerseits gestellten Anträgen fest. Mit Eingabe vom 13. Januar 2026 äusserte sich die Beschwerdeführerin innert erstreckter Frist zur Duplik der Vergabestelle. Mit Eingabe vom 5. Februar 2026 reichte die Beschwerdeführerin unaufgefordert einen Nachtrag ein. Die Zuschlagsempfängerin beantragte mit Eingabe vom 11. Februar 2026 diese Eingabe aus dem Recht zu weisen. Weitere Eingaben erfolgten nicht.

Erwägungen:

1.

1.1 Angefochten ist vorliegend die vergaberechtliche Zuschlagsverfügung vom 30. Juni 2025 über die Auftragsvergabe für den Betrieb von Sportbuslinien während dreier Wintersaisons. Die Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) vom 15. November 2019 trat für den Kanton Uri am 1. Juni 2023 in Kraft; die frühere kantonale Submissionsverordnung (SubV, RB 3.3112) wurde per gleichen Datums aufgehoben (vgl. amtliche Sammlung des Urner Rechtsbuches 2023, online einsehbar). Vergabeverfahren, die – wie vorliegend – nach Inkrafttreten der IVöB eingeleitet wurden, werden nach der IVöB geführt (Art. 64 Abs. 1 IVöB Umkehrschluss). Das Verfügungs- und das Beschwerdeverfahren richten sich nach den Bestimmungen der kantonalen Gesetze über die Verwaltungsrechtspflege (im Kanton Uri nach der Verordnung über die Verwaltungsrechtspflege [VRPV, RB 2.2345]), soweit die IVöB nichts anderes bestimmt (Art. 55 IVöB). Die Zuständigkeit des Obergerichts des Kantons Uri (Verwaltungsrechtliche Abteilung) ergibt sich aus Art. 52 Abs. 1 IVöB i.V.m. Art. 37f Gesetz über die Organisation der richterlichen Behörden (Gerichtsorganisationsgesetz [GOG, RB 2.3221]).

1.2 Zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist berechtigt, wer durch die angefochtene Verfügung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (Art. 64 i.V.m. Art. 46 Abs. 1 lit. a VRPV). Im öffentlichen Vergaberecht ist in Konkretisierung dieser Bestimmung erforderlich, dass die beschwerdeführende Partei eine reelle Chance hat, den Zuschlag zu erhalten (vgl. BGE 141 II 14 E. 4.9). Die Beschwerdeführerin ist die zweitplatzierte Anbieterin hinter der Zuschlagsempfängerin. Beide Unternehmen erfüllen unbestritten die Eignungskriterien. Es erscheint aufgrund dessen und aufgrund der Aktenlage plausibel, dass die Beschwerdeführerin eine reelle Chance auf den Zuschlag hat bzw. hätte, wenn sie mit ihrer Beschwerde erfolgreich wäre. Die Beschwerdeführerin ist damit zur Beschwerdeführung legitimiert.

1.3 Die Beschwerde erfolgte form- und fristgerecht innert der 20-tägigen Rechtsmittelfrist (vgl. Art. 56 Abs. 1 IVöB). Der Gerichtskostenvorschuss wurde fristgerecht geleistet. Auf die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist einzutreten.

1.4 Mit der Beschwerde können Rechtsverletzungen, einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens sowie unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts gerügt werden (Art. 56 Abs. 3 IVöB). Die Angemessenheit einer Verfügung kann im Rahmen eines Beschwerdeverfahrens nicht überprüft werden (Art. 56 Abs. 4 IVöB).

2.

2.1 Das öffentliche Vergaberecht bezweckt den wirtschaftlichen und den volkswirtschaftlich, ökologisch und sozial nachhaltigen Einsatz öffentlicher Mittel, die Transparenz des Vergabeverfahrens, die Gleichbehandlung und Nichtdiskriminierung der Anbieter sowie die Förderung des wirksamen und fairen Wettbewerbs unter den Anbietern, insbesondere durch Massnahmen gegen unzulässige Wettbewerbsabreden und Korruption (Art. 2 lit. a - d IVöB). Entsprechend gelten im Vergabeverfahren allgemeine Verfahrensgrundsätze, die der öffentliche Auftraggeber bei der Vergabe öffentlicher Aufträge zu beachten hat. Der öffentliche Auftraggeber führt die Vergabeverfahren insbesondere transparent, objektiv und unparteiisch durch, achtet in allen Phasen des Verfahrens auf die Gleichbehandlung der Anbieter und verzichtet auf Abgebotsrunden (Art. 11 lit. a, b und d IVöB). Er hat Teilnahmebedingungen festzulegen sowie Eignungs- und Zuschlagskriterien zu formulieren und in der Ausschreibung bzw. den Ausschreibungsunterlagen bekannt zu geben (vgl. Art. 26, Art. 27 und Art. 29 IVöB). Das am Ende des Vergabeverfahrens als vorteilhaftestes evaluierte (bewertete) Angebot erhält den Zuschlag (Art. 41 IVöB).

2.2 Die Vergabestelle muss gemäss Art. 36 IVöB in der Ausschreibung bzw. den Ausschreibungsunterlagen u.a. den Gegenstand der Beschaffung, einschliesslich technischer Spezifikationen und Konformitätsbescheinigungen, Pläne, Zeichnungen und notwendige Instruktionen sowie Angaben zur nachgefragten Menge (lit. b), die Formerfordernisse und Teilnahmebedingungen für die Anbieter einschliesslich einer Liste mit Angaben und Unterlagen, welche die Anbieter im Zusammenhang mit den Teilnahmebedingungen einreichen müssen, sowie eine allfällige Gewichtung der Eignungskriterien (lit. c), die Zuschlagskriterien sowie deren Gewichtung (lit. d) sowie alle anderen für die Erstellung der Angebote erforderlichen Modalitäten und Bedingungen (lit. h) bekannt geben.

2.3 Eignungs- und Zuschlagskriterien haben unterschiedliche Funktionen und sind auseinanderzuhalten; diese beziehen sich direkt auf die zu erbringende Leistung, jene hingegen auf das anbietende Unternehmen und dessen Eigenschaften (BGE 139 II 489 E. 2.2.1). Die Nichterfüllung der Eignungskriterien führt grundsätzlich zum Ausschluss des Anbieters. Demgegenüber dienen die Zuschlagskriterien der Bewertung der zulässigen Angebote, wobei eine schlechtere Bewertung bei einem Kriterium durch eine bessere bei einem anderen aufgewogen werden kann (BGE 139 II 489 E. 2.2.4).

2.4 Das Vergaberecht regelt nicht, welche Leistungen öffentliche Auftraggeber zu beschaffen haben. Es liegt in der Kompetenz und Verantwortung der Beschaffungsstellen zu bestimmen, welche Aufträge sie vergeben (BGer 2C_147/2017 vom 23.01.2018 E. 2.5.1 mit Hinweisen). Bei der inhaltlichen Ausgestaltung der Ausschreibung und der Ausschreibungsunterlagen steht der Vergabestelle entsprechend ein erheblicher Ermessensspielraum zu (vgl. BGer 2C_916/2018 vom 11.06.2019 E. 6.1; Entscheid Obergericht des Kantons Uri vom 15.05.2020, OG V 19 62, publ. in Rechenschaftsbericht über die

Rechtspflege des Kantons Uri in den Jahren 2020 und 2021, Nr. 39 S. 274 E. 4a). Dasselbe gilt für die Bewertung der Angebote (vgl. BGE 125 II 86 E. 6; BGer 2D_49/2011 vom 25.09.2012 E. 7.4). Die Vergabestelle muss aber das Transparenzgebot sowie das Gebot der Nichtdiskriminierung und Gleichbehandlung der Anbietenden einhalten (vgl. E. 2.1 hievor). Daraus ergibt sich insbesondere der Grundsatz der Stabilität der Ausschreibung. Der Grundsatz bedeutet, dass die Vergabestelle an die Ausschreibung und die Ausschreibungsunterlagen, die sie im Rahmen ihres weiten Ermessens festgelegt hat, gebunden ist und sie die Ausschreibung sowie die dazugehörigen Unterlagen bzw. die darin enthaltenen Vorgaben und Modalitäten grundsätzlich nicht nachträglich ändern darf (vgl. BGE 143 II 553 E. 7.7; BGer 2D_28/2022 vom 18.10.2023 E. 5.3; Entscheid Obergericht des Kantons Uri a.a.O., E. 4a; Entscheid Kantonsgericht Luzern vom 06.11.2018, 7H 18 205, E. 3.3.5.4). Weiter untersagt der Grundsatz der Nichtdiskriminierung und Gleichbehandlung der Anbieterinnen und Anbieter dem Auftraggeber, potentielle Anbieter durch ungerechtfertigte, bestimmte Anbieter respektive Produkte ohne sachliche Notwendigkeit ausschliessende oder bevorzugende Eignungskriterien oder technische Spezifikationen zu diskriminieren (BGer 2C_848/2022 vom 27.03.2024 E. 5.3 mit Hinweisen). Schliesslich sind die Zuschlagskriterien nach prozentualer Gewichtung oder zumindest nach der Reihenfolge zu nennen (BGE 143 II 553 E. 7.7). Unterkriterien, die bloss die publizierten Kriterien konkretisieren, müssen dagegen nicht im Voraus bekannt gegeben werden (BGE 143 II 553 E. 7.7; BGE 130 I 241 E. 5.1; BGer 2C_91/2013 vom 23.07.2013 E. 4.1 nicht publ. in BGE 139 II 489; BGer 2D_49/2011 vom 25.09.2012 E. 7.4).

2.5 Die Ausschreibung und die dazugehörigen Ausschreibungsunterlagen sind nach Wortlaut und Sinn auszulegen (vgl. BGer 2C_634/2008 vom 11.03.2009 E. 3.4; Entscheid Obergericht des Kantons Uri a.a.O., E. 4a). Die Vorgaben in den Ausschreibungsunterlagen sind nach dem Vertrauensprinzip so auszulegen, wie sie von den Anbietenden in guten Treuen verstanden werden durften und mussten (BGE 141 II 14 E. 7.1; Entscheid Obergericht des Kantons Uri a.a.O., E. 4a; Entscheid Obergericht des Kantons Schaffhausen vom 22.10.2019, OGE 60/2019/17, E. 3.1). Auf den subjektiven Willen der Vergabestelle oder der dort tätigen Personen kommt es nicht an, doch verfügt die Vergabestelle bei der Formulierung und Anwendung der Ausschreibung bzw. der dortigen Vorgaben über einen grossen Ermessens- oder Beurteilungsspielraum, den die Beschwerdeinstanzen – im Rahmen der Sachverhalts- und Rechtskontrolle – nicht unter dem Titel der Auslegung überspielen dürfen (vgl. BGE 141 II 14 E. 7.1; BGer 2C_42/2020 vom 23.10.2020 E. 5.5.2; vgl. zum Ermessen oben E. 2.4). Von mehreren möglichen Auslegungen hat die gerichtliche Beschwerdeinstanz nicht die ihr zweckmässig scheinende auszuwählen, sondern die Grenzen des rechtlich Zulässigen abzustecken (BGE 141 II 14 E. 7.1). Bei technisch geprägten Begriffen ist zudem dem Verständnis Rechnung zu tragen, wie es in der Fachwelt verbreitet ist oder im Zusammenhang mit dem konkreten Projekt von den Beteiligten verstanden worden ist (BGE 141 II 14 E. 7.1).

3.

Die Beschwerdeführerin bringt vor, ihr eigenes Angebot sei zwar gemäss den vorgegebenen Kriterien korrekt bewertet worden. Allerdings seien die Angebote der Zuschlagsempfängerin in mehrfacher Hinsicht falsch beurteilt worden. Dabei handle es sich nicht um Fragen der Angemessenheit. Vielmehr gründeten die Falschbeurteilungen auf falschen Sachverhaltsfeststellungen oder seien sonst sachlich nicht vertretbar resp. gründeten auf einem unzulässigen Wettbewerbsvorteil.

3.1

3.1.1 Aus den Submissionsanweisungen, die Teil der Ausschreibungsunterlagen waren, ergibt sich, dass der Dienstleistungsauftrag «Sportbus XY Linie 1, 2 und 3» für die Leistungsperioden «Wintersaison» 2025/26 bis 2027/28 (mit Verlängerungsoption für zwei zusätzliche Saisons) ausgeschrieben wurde. Unter Ziff. 1.4 wurden die Eignungskriterien aufgeführt, die vorliegend beide beteiligten Unternehmen erfüllen und nicht umstritten sind. Unter Ziff. 1.5 findet sich eine Auflistung der Zuschlagskriterien und deren Gewichtung. Das Zuschlagskriterium (ZK) 1 ist der Preis mit einer Gewichtung von 50 %. Die Bewertung des ZK 1 «Preis» ist vorliegend nicht umstritten, weshalb in der weiteren Beurteilung darauf nicht mehr eingegangen wird. Das ZK 2 lautet auf «Fahrzeuge ohne fossilen Treibstoffverbrauch (alternativ Elektro, Wasserstoff, Biogas o.ä.)» mit einer Gewichtung von 20 %. Unter dem ZK 3 wird die «Stationierung der Fahrzeuge, Verfügbarkeit des Betriebs und Nachhaltigkeit» mit einer Gewichtung von 20 % aufgeführt. Das ZK 4 beinhaltet schliesslich «Kundeninformation als Zusatzleistung» mit einer Gewichtung von 10 %.

3.1.2 Unterhalb der Auflistung der einzelnen ZK findet sich eine nähere Ausdifferenzierung der Bewertung mit einem Punkteschema 0-100.

Beim ZK 2 erfolgt die Abstufung von 0 Punkten («verfügt über kein entsprechendes Fahrzeug oder fehlende Angaben»), über 33 Punkte («verfügt über ein entsprechendes Fahrzeug»), über 66 Punkte («verfügt über zwei entsprechende Fahrzeuge») bis 100 Punkte («verfügt über drei entsprechende Fahrzeuge»).

Beim ZK 3 erfolgt gemäss Schema eine Bewertung der «Stationierungsorte aller Fahrzeuge unter den Aspekten von Verfügbarkeit (aufgrund von Verkehrs- und Lawinensituation) und Nachhaltigkeit (Wegstrecke zwischen Stationierungs- und Einsatzort)», wobei bei verschiedenen Stationierungsorten der entsprechenden Fahrzeuge Differenzierungsmöglichkeiten angegeben werden. Bei «Alle in XY oder YZ» sind 100 Punkte vorgesehen. Bei «Alle ausserhalb von XY oder YZ und mit einem Anfahrtsweg von bis zu 30 Min.» sind 75 Punkte, bei «Alle im Unterland und mit einem Anfahrtsweg von bis zu 1 Stunde» 50 Punkte, bei «Alle im Unterland und mit einem Anfahrtsweg von bis zu 2 Stunden» 25 Punkte und

bei «Alle im Unterland und mit einem Anfahrtsweg von mehr als 2 Stunden oder fehlende Angaben» sind 0 Punkte vorgesehen.

Beim ZK 4 erfolgt die Abstufung wie folgt: «Angebot verfügt über bei aufgeführten (recte: über beide aufgeführten) Kundeninformationen» ergibt 100 Punkte, «Angebot verfügt über die in Ziffern 1 oder 2 aufgeführten Kundeninformationen» ergibt 50 Punkte und «Angebot verfügt über keine der aufgeführten Kundeninformationen oder fehlende Angaben» ergibt 0 Punkte. Das ZK 4 nimmt Bezug auf die Ziff. 1 und 2 unterhalb des Bewertungsschemas. In den betreffenden Ziff. wird das Kriterium «Kundeninformation» näher konkretisiert. Ziff. 1 lautet «Fahrplan, Abfahrtszeiten, Anschlüsse etc. entsprechend dem im Schweizer öV üblichen Umfang on-Board im Bus» und Ziff. 2 lautet «Zusätzliche Kundeninformation über Echtzeitstandorte, bei Ausfällen oder bei Verspätungen der Busse auf den gängigen digitalen Kanälen wie insbesondere Mobiltelefone».

Bei allen angegebenen Werten über die ZK 2 bis ZK 4 handelt es sich ausdrücklich um Richtwerte, was einen gewissen (gewollten) Spielraum bei der Bewertung impliziert.

3.1.3 Bezüglich Angebotsvarianten und Teilangeboten ist in den Submissionsanweisungen unter Ziff. 3.4 vermerkt, dass jede Linie 1-3 als ein Los gelte. Die Anbietenden könnten Einzel- oder kombinierte Angebote für ein, zwei oder alle Linien einreichen. Bei sämtlichen Angeboten müssten aber die Preise pro Linie zwingend offengelegt werden. Die Vergabestelle behalte sich sämtliche Möglichkeiten für die Vergabe der Linien an einen einzigen oder unterschiedliche Anbietende offen. Teilangebote innerhalb eines Loses würden nicht akzeptiert und Unternehmervarianten seien nicht zulässig.

3.2 Das Angebot der Zuschlagsempfängerin beinhaltete je ein Angebot für die Linien 1, 2 und 3. Die Linie 1 wurde mit einem Elektrofahrzeug offeriert. Die Linien 2 und 3 wurden mit Dieselfahrzeugen offeriert, wobei diese alternativ mit Hydrated Vegetable Oil (HVO) betankt und betrieben werden können. Bei HVO handelt es sich um einen Kraftstoff aus hydriertem Pflanzenöl. Der Kraftstoff wird aus erneuerbaren Rohstoffen hergestellt, insbesondere aus biologischen Rest- und Abfallstoffen wie gebrauchten Speiseölen, Fetten aus der Gastronomie sowie Nebenprodukten der Lebensmittelindustrie (vgl. https://landi.swiss/de-CH/cooperative/landi-mittelthurgau/content/hvo100 zuletzt besucht: 05.02.2026). Abgesehen von der nicht-fossilen Gewinnungsart verfügt HVO weitgehend über dieselben Produkteeigenschaften wie herkömmlicher Diesel. Aus diesem Grund haben die meisten Fahrzeughersteller ihre Motoren für diesen Kraftstoff freigegeben (vgl. Broschüre des von der Zuschlagsempfängerin berücksichtigten Kraftstoffanbieters). Gemäss Beurteilung der Vergabestelle (vgl. Protokoll zur Offertöffnung, S. 2 unten) können die von der Zuschlagsempfängerin offerierten Fahrzeuge sowohl mit herkömmlichem Diesel als auch mit HVO betrieben werden. Der Betrieb der Fahrzeuge mit HVO sei aber stark von dessen Verfügbarkeit abhängig, was aus ökologischer Sicht als nicht gleichbedeutend mit Elektrofahrzeugen oder mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeugen beurteilt wurde. Die

Vergabestelle nahm deshalb beim ZK 2 eine Abstufung vor, wobei sie Elektrofahrzeuge mit 100 Prozent bewertete, HVO-Fahrzeuge nur mit 66 Prozent.

4.

4.1 Die Beschwerdeführerin macht mit Bezug auf die Linien 2 und 3 geltend, ein Fahrzeug, welches neben fossilem Brennstoff alternativ auch HVO verbrennen könne, könne nicht ernsthaft als Gefährt ohne fossilen Antrieb angesehen werden. Dies nicht nur aufgrund der treffenden Feststellung der Vergabestelle, wonach die Verfügbarkeit von HVO nicht sichergestellt sei. Vielmehr sei bei richtiger Betrachtung auch massgebend, dass die jeweilige Wahl des Treibstoffs voll und ganz in der Entscheidungsfreiheit des Betankers liege, da der Flexantrieb es zulasse, dass die Fortbewegung mit beiden Antriebsstoffen in gleichem Mass möglich sei. Solange der fossile Treibstoff (derzeit rund 0.30 Franken pro Liter) günstiger sei als HVO und letzterer schwer verfügbar sei, werde mit fossilem Treibstoff gefahren werden. Die Möglichkeit der Nutzung von HVO verkomme damit zur theoretischen Alternative, welche nicht beachtet werden dürfe, zumal es der Vergabestelle schlicht unmöglich sein werde nachzuprüfen, ob die Zuschlagsempfängerin auch tatsächlich nicht mit fossilem Treibstoff fahre. Es sei willkürlich, wenn die Vergabestelle unter diesem Titel 66 Prozent gewährt habe, zumal die diesbezüglichen Beurteilungsgrundlagen in den Ausschreibungsunterlagen gar nicht vorgesehen gewesen seien. Vielmehr könne die Zuschlagsempfängerin unter dem ZK 2 keine Punkte erhalten, weil sie kein Fahrzeug betreiben werde, welches sich ohne fossilen Brennstoff bewegen werde. Wollte man anders entscheiden, müssten alle Offerenten mit Dieselfahrzeugen ebenfalls 13.2 gewichtete Punkte unter diesem Titel erhalten, da sie ebenfalls mit HVO fahren könnten. Hierfür bestehe indes, wie aufgezeigt, keine hinreichende Grundlage in den Ausschreibungsunterlagen, weshalb keine solche Punkte verteilt werden könnten, auch nicht an die Zuschlagsempfängerin.

4.2 Die Vergabestelle macht in ihrer Beschwerdeantwort vom 15. September 2025 geltend, das Angebot gemäss Formular 5 der Zuschlagsempfängerin enthalte für die Linie 2 betreffend Angaben zum Treibstoff «alternativ HVO». Das Angebot der Beschwerdeführerin für die Linie 2 weise gemäss Formular 5 «Diesel/Hybrid» aus, d. h. unbestrittenermassen einen fossilen Treibstoff. Die Offerte der Beschwerdeführerin habe deshalb hiefür 0 Punkte erhalten. HVO sei unbestrittenermassen ein alternativer und nicht fossiler Treibstoff. Deshalb habe das Angebot der Zuschlagsempfängerin unter dem ZK 2 Punkte erhalten. Da HVO aus den ausgeführten Gründen (vgl. E. 3.2 hievor) nicht gleichwertig sei mit Elektrofahrzeugen, sei eine Abstufung angewandt und somit nicht die volle Punktzahl verteilt worden. Schliesslich sei darauf hinzuweisen, dass die Verwendung von HVO-Treibstoff nicht in der Entscheidungsfreiheit des Betankers liege. Die Verwendung dieses HVO-Treibstoffes werde durch die Vergabebehörde vertraglich abgesichert. Ein Verstoss durch den Betanker könne durch Kontrollen problemlos

aufgedeckt und geahndet werden. Im Wiederholungsfall könne dies gar die Kündigung des Vertrages zur Folge haben.

4.3

4.3.1 Aus den Ausschreibungsunterlagen ergibt sich, dass Fahrzeuge ohne fossilen Treibstoffverbrauch unter dem ZK 2 (gewichtete) Punkte erhalten konnten (vgl. E. 3.1.1 hievor). Die in den Klammern genannten alternativen Antriebs- bzw. Treibstoffarten sind dabei nicht als abschliessende Aufzählung zu verstehen, was sich ohne Weiteres aus der Abkürzung «o.ä.» ergibt. Die Beschwerdeführerin bestreitet nicht, dass HVO ein nicht-fossiler Treibstoff ist. Dass die CO2-Emissionen lediglich zwischen zwei und fünf Prozent tiefer sein sollen als mit konventionellem Dieselbetrieb, wie die Beschwerdeführerin unter Hinweis auf einen Testbericht in einer Fachzeitschrift ausführt (vgl. Nachtrag vom 05.02.2026 S. 2), ändert nichts daran, dass HVO aus erneuerbaren Ressourcen und nicht aus dem Abbau von Rohstoffen gewonnen wird und daher ein nicht-fossiler Treibstoff ist (vgl. E. 3.2 hievor). Derweil verlangte die Ausschreibung nicht einen emissionsfreien Antrieb, was schon aus der Aufzählung selbst hervorgeht, die u.a. auch Biogas als valable Alternative nennt. Somit erscheint vom Ermessen der Vergabestelle gedeckt, wenn sie die Antriebs- bzw. Treibstoffart «HVO» unter das ZK 2 subsumiert und dafür Punkte erteilt.

4.3.2 Die Beschwerdeführerin hält die HVO-Betankung für eine theoretische Alternative und ist der Meinung, alle Angebote, die Dieselfahrzeuge offeriert hätten (so auch ihr eigenes), müssten vergleichbar dem Angebot der Zuschlagsempfängerin unter dem ZK 2 Punkte erhalten. Der Beschwerdeführerin kann nicht gefolgt werden. Tatsache ist, dass die Zuschlagsempfängerin ein entsprechendes Angebot mit Zusicherung der HVO-Betankung eingereicht hat und die Beschwerdeführerin nicht. Die Vergabestelle verletzt ihr Ermessen nicht, wenn sie dies unter dem ZK 2 zugunsten der Zuschlagsempfängerin bzw. zuungunsten der Beschwerdeführerin wertet. Gemäss Informationen in den Akten haben zudem zwar die meisten Fahrzeughersteller ihre Motoren für diesen Kraftstoff freigegeben (vgl. E. 3.2 hievor). Im Umkehrschluss ergibt sich jedoch, dass keineswegs alle Dieselfahrzeuge geeignet sind, um mit HVO zu fahren bzw. es dazu einer Freigabe bedarf. Indem die Zuschlagsempfängerin in ihrem Angebot die HVO-Betankung zusichert, sichert sie auch zu, dass ihre Fahrzeuge die notwendige Freigabe und HVO-Tauglichkeit haben, wogegen das Angebot der Beschwerdeführerin diese Zusicherung gerade nicht enthält.

4.3.3 Wie die Vergabestelle weiter zu Recht festhält, ist die HVO-Betankung auch vertraglich zugesichert (vgl. Entwurf Betriebsvertrag für Linien 1,2, und 3, S. 2 Ziff. 9). Ein wiederholter Verstoss gegen diese vertragliche Zusicherung könnte die Kündigung des Vertrages zur Folge haben (vgl. Entwurf Betriebsvertrag für Linien 1,2, und 3, S. 4 Ziff. 20). Die Vergabestelle darf sich bis zu einem gewissen Grad darauf verlassen, dass der Anbieter seinen Vertragspflichten nachkommt, solange keine konkreten

Hinweise darauf bestehen, dass dies nicht der Fall ist (vgl. BGer 2C_346/2013 vom 20.01.2024 E. 1.3.3). Solche konkreten Hinweise bestehen hier nicht und werden von der Beschwerdeführerin auch nicht substantiiert vorgebracht. Zu behaupten, es sei «schlicht unrealistisch», dass Kontrollen durchgeführt werden könnten und HVO sei eine «Mogelpackung» (vgl. Replik vom 24.10.2025 S. 7 f. Ziff. 14), reicht jedenfalls nicht aus. HVO ist und bleibt ein nicht-fossiler Treibstoff, der auf dem Schweizer Kraftstoffmarkt grundsätzlich angeboten wird. Dem Umstand, dass er offenbar nicht gleich verfügbar ist wie Strom oder Wasserstoff, wurde mit einem Abzug bei der Bewertung Rechnung getragen. Wie stark dieser Abzug vorzunehmen ist, liegt dabei grundsätzlich im Ermessen der Vergabestelle, zumal das angegebene Bewertungsraster bloss, aber immerhin, Richtwerte angibt und ein gewisser Spielraum in der Handhabung durchaus gewollt war und auch transparent kommuniziert wurde (vgl. E. 3.1.2 in fine hievor). Eine Ermessensverletzung vermag die Beschwerdeführerin nicht aufzuzeigen. Daran ändern auch ihre Bemerkungen zum aktuellen Betrieb der Sportbuslinien nichts. Der Betrieb der Sportbuslinien wird für die aktuelle Wintersaison im Rahmen des vorsorglichen Rechtsschutzes durch die Zuschlagsempfängerin und die Beschwerdeführerin (als Dienstleistungserbringerin in vergangenen Wintersaisons) einstweilen gemeinsam sichergestellt. Wie die Beschwerdeführerin selbst ausführt, wird u.a. ein Bus der Zuschlagsempfängerin (Euro 6) eingesetzt, welcher gemäss Angaben der Zuschlagsempfängerin auf HVO umgestellt werde (Stellungnahme Beschwerdeführerin vom 13.01.2026, S. 7 Ziff. 17). Die Beschwerdeführerin macht somit nicht geltend, die Zuschlagsempfängerin setze bei ihren Fahrzeugen regelmässig auf konventionellen Diesel. Soweit in der kurzen Zeitspanne seit Beginn des vorsorglich sichergestellten Busbetriebs (noch) keine Kontrollen der Betankung von Seiten der Vergabestelle vorgenommen worden sein sollten, was die Beschwerdeführerin rügt, so bedeutet dies nicht, dass in der mittleren Frist solche Kontrollen vorgenommen werden könnten. Ohnehin erscheint es wenig überzeugend, aus dem provisorischen aktuellen Busbetrieb (als Folge der erteilten aufschiebenden Wirkung) hinsichtlich der Betankung und deren Kontrollen Schlussfolgerungen für einen allfälligen definitiven Betrieb in der mittleren und längeren Frist zu ziehen.

4.3.4 Nach dem Ausgeführten ist insgesamt keine Ermessensverletzung der Vergabestelle erkennbar, soweit sie die von der Zuschlagsempfängerin offerierte HVO-Betankung unter das ZK 2 subsumiert und hernach dem etwas schlechteren Abschneiden der HVO-Betankung im Vergleich mit Strom oder Wasserstoff mit einem Abzug in der Bewertung Rechnung getragen hat. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde erweist sich insoweit als unbegründet.

4.4 Verbleibt die Bewertung des ZK 2 bei den Linien 2 und 3 im Angebot der Zuschlagsempfängerin unverändert, so haben die weiteren Rügen, welche die Beschwerdeführerin im Zusammenhang mit der Vergabe der Linien 2 und 3 erhebt, für die Vergabe der Linie 2 (nicht aber der Linie 3, vgl. dazu sogleich E. 6 und 7 hernach) keine Auswirkungen. Ginge man mit der Beschwerdeführerin davon aus,

dass die Zuschlagsempfängerin bei der Linie 2 unter dem ZK 3 (Stationierung der Fahrzeuge) nur 10 statt 15 gewichtete Punkte erhalten dürfte und dass zudem unter dem ZK 4 die von der Zuschlagsempfängerin erhaltenen 10 Punkte vollständig abgezogen werden müssten, so ergäbe sich für das Angebot der Zuschlagsempfängerin bei ansonsten unveränderten Parametern eine Gesamtpunktzahl von 73.2 (50 [ZK1] + 13.2 [ZK 2] + 10 [ZK 3] + 0 [ZK 4]). Die so berechnete Gesamtpunktzahl läge immer noch über der Gesamtpunktzahl des Angebots der Beschwerdeführerin von 69.493 Punkten (49.493 [ZK1] + 0 [ZK 2] + 20 [ZK 3] + 0 [ZK 4]). Das Angebot der Zuschlagsempfängerin für die Linie 2 verbliebe bei der so errechneten Gesamtpunktzahl auf dem ersten und dasjenige der Beschwerdeführerin auf dem zweiten Rang. Weitere Angebote (namentlich solche mit elektrifizierten Fahrzeugen wie bei der Linie 1 und 3) hat die Beschwerdeführerin bei der Linie 2 nicht eingereicht. Angebote, die für die anderen Linien eingereicht wurden, haben keinen Einfluss auf die Bewertung der Linie 2, zumal die Vergabestelle die Linien separat bewertete und sich die separate Bewertung auch aus der in der Ausschreibung kommunizierten Aufteilung der Linienvergabe ergab (vgl. E. 3.1.3 hievor). Die Berücksichtigung des bei der Linie 2 erstrangierten Angebots der Zuschlagsempfängerin und die darauf gestützte Vergabe der Linie 2 an die Zuschlagsempfängerin verletzt insofern kein Vergaberecht, weshalb die angefochtene Zuschlagsverfügung mit Bezug auf die Linie 2 zu bestätigen ist.

5.

Anders als bei der Linie 2 hat die Beschwerdeführerin bei der Linie 3 nebst ihrem Angebot für eine Dieselausführung auch ein Angebot mit einem elektrifizierten Fahrzeug eingereicht. Dieses Angebot hat den Rang 2 erhalten, die Dieselausführung nur den Rang 4. Das Angebot der Zuschlagsempfängerin mit HVO-Treibstoff den Rang 1. Unter dem ZK 2 (Fahrzeuge ohne fossilen Treibstoffverbrauch) hat die Beschwerdeführerin für ihr Elektro-Angebot die volle Punktzahl erhalten. Die Zuschlagsempfängerin hat für ihr HVO-Angebot beim ZK 2 gewichtete 13.2 Punkte erhalten, was nach dem zuvor Gesagten (vgl. E. 4.3.1 ff. hievor) nicht zu beanstanden ist. Der Unterschied in der Bewertung fällt aufgrund der (unter dem ZK 2) vollen Bepunktung des Elektro-Angebots der Beschwerdeführerin nicht gleich markant aus wie bei der Linie 2. Entsprechend liefert eine wie dort vorgenommene hypothetische Alternativ-Berechnung der Gesamtpunktzahl kein eindeutiges Resultat, weshalb die Bewertung der Linie 3 weitergehend als bei der Linie 2 zu prüfen ist.

6.

6.1 Die Beschwerdeführerin macht geltend, das Angebot der Zuschlagsempfängerin für die Linie 3 sei unter dem ZK 3 (Stationierung der Fahrzeuge) falsch bewertet worden. Bei der Stationierung der Fahrzeuge könne das Angebot der Zuschlagsempfängerin nicht mit 15, sondern nur mit 10 Punkten

bewertet werden, da die Stationierung bei richtiger Sachverhaltsfeststellung zwischen mehr als 30 und 60 Minuten entfernt liege.

6.2 Das Angebot der Zuschlagsempfängerin wies bei der Linie 3 als Stationierungsort der Fahrzeuge ausserhalb der Betriebszeiten ihr Depot in ZZ aus. Als Anreisezeit wurde die Dauer von 29 Minuten angegeben (vgl. Formular 5 im Angebot der Zuschlagsempfängerin). Die Vergabestelle hat bei der Bewertung des ZK 3 im Wesentlichen auf diese Angaben abgestellt und das Kriterium der Stationierung der Fahrzeuge «ausserhalb von XY oder YZ und mit einem Anfahrtsweg von bis zu 30 Min.» als erfüllt erachtet. Dementsprechend hat die Vergabestelle dem Angebot der Zuschlagsempfängerin unter dem ZK 3 75 Punkte bzw. (gewichtet) 15 Punkte gewährt (vgl. E. 3.1.2 hievor). In der Beschwerdeantwort an das Gericht vom 15. September 2025 (Ziff. 5.2.4) stellt die Vergabestelle für die Berechnung der Fahrzeit zwischen Stationierungs- und Betriebsort auf den Routenplaner von google.maps ab. Sie führt aus, die Fahrzeit zwischen dem Depot der Zuschlagsempfängerin und dem Betriebsort in XY werde mit 29 Minuten veranschlagt. Eine vergleichbare Berechnung des Gerichts auf google.maps hat genau 30 Minuten ergeben.

6.3 Die Beschwerdeführerin macht geltend, die Strecke lasse sich nur mit einem Personenwagen innerhalb der angegebenen Zeit erreichen. Der mit herkömmlichem Diesel- oder Elektroantrieb ausgestattete Bus werde jedoch auf der gesamten Strecke nie mehr als 100 km/h fahren können. Mit dem Bus gemäss Angebot der Zuschlagsempfängerin werde XY nie in 30 Minuten oder weniger ab dem Depot der Zuschlagsempfängerin zu erreichen sein. Vielmehr brauche es sicher 34 Minuten oder länger. Bei richtiger Beurteilung könne die Zuschlagsempfängerin damit unter dem ZK 3 nur 10 und nicht 15 gewichtete Punkte erhalten, da die Stationierung klar zwischen 30 und 60 Minuten vom Einsatzort entfernt liege und daher der Nachhaltigkeit nur zum Teil Nachachtung verschafft werde. In der Replik vom 24. Oktober 2025 ergänzt die Beschwerdeführerin, dass der Routenplaner auf google.maps auf die Berechnung für Personenwagen ausgelegt sei. Es sei notorisch, dass für Busse mindestens 15 Prozent für die Fahrzeit hinzuzurechnen sei.

6.4 Ob es nun «notorisch» ist, dass Busse mindestens 15 Prozent mehr Fahrzeit benötigen als Personenwagen, kann vorliegend dahingestellt bleiben. Tatsache ist, dass für die Strecke ab ZZ bis XY auf google.maps die schnellste Route über weite Strecken über die Autobahn A2 führt. Die oben genannten Zeitangaben von 29 bzw. 30 Minuten beziehen sich auf diese schnellste Route, wobei der Fahrzeitberechnung die Fahrt mit einem Personenwagen zugrundeliegt. Für das Gericht steht fest, dass sich Busse auf der Autobahn nicht gleich schnell fortbewegen können wie Personenwagen. Das folgt schon daraus, dass Busse die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen (120 Km/h) nicht erreichen dürfen und die Höchstgeschwindigkeit auf 80 Km/h (vgl. Art. 5 Abs. 1 lit. a Ziff. 1 Verkehrsregelnverordnung [VRV, SR 741.11]; Motorwagen über 3'500 kg Gesamtgewicht gelten als «schwere

Motorwagen», Art. 10 Abs. 2 Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge [VTS, SR 741.41]) bzw. 100 Km/h begrenzt ist (vgl. Art. 5 Abs. 2 lit. a VRV). Zwar befinden sich auf der Autobahn A2 zwischen dem Raum ZZ und YY einige Abschnitte, auf welchen nicht mit der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen von 120 Km/h gefahren werden darf. Somit dürfte der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Bussen und Personenwagen auf der betreffenden Strecke nicht gleich erheblich ins Gewicht fallen wie auf einer Autobahnstrecke im Unterland, auf welcher überwiegend die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 120 Km/h gilt. Allerdings bewirkt vorliegend schon ein geringer zusätzlicher Zeitbedarf von 1-2 Minuten, dass die gemäss Ausschreibung definierte Grenze von 30 Minuten überschritten wird. Zudem weisen Busse aufgrund ihrer Grösse und Manövrierfähigkeit eine im Vergleich zu Personenwagen grössere Trägheit auf, was sich auf die benötigten Fahrzeiten auswirkt. Selbst wenn nicht auf der ganzen Strecke auf der Autobahn mit der Höchstgeschwindigkeit von 120 Km/h gefahren werden darf, so kann doch davon ausgegangen werden, dass Personenwagen die betreffende Strecke insgesamt schneller zurücklegen würden als Busse und Busse signifikant mehr Zeit bzw. länger als 30 Minuten für die Befahrung der Strecke bräuchten. Auffallend ist zudem, dass die nächst schlechtere Kategorie (Anfahrt zwischen 30 bis zu 60 Minuten) von einer Stationierung im «Unterland» spricht, während die von der Vergabestelle als erfüllt erachtete Kategorie (Anfahrt bis 30 Minuten) nur eine Stationierung «ausserhalb von XY oder XZ» erwähnt. Dies deutet darauf hin, dass auch die Vergabestelle bei Anfahrtszeiten von bis zu 30 Minuten eher an nähere Stationierungsorte in Ortschaften im Oberland dachte und nicht an Distanzen zu Ortschaften im Unterland wie beispielsweise ZZ oder XX. Nachdem insgesamt im Angebot der Zuschlagsempfängerin für die Linie 3 von einer längeren Anfahrtsdauer als 30 Minuten auszugehen ist, wurde das entsprechende Kriterium im ZK 3 nicht erfüllt und müsste das Angebot der Zuschlagsempfängerin in die nächst schlechtere Kategorie fallen. Dies würde bedeuten, dass das Angebot der Zuschlagsempfängerin bei einem Anfahrtsweg von bis zu 60 Minuten unter dem ZK 3 50 bzw. (gewichtet) 10 Punkte erhalten müsste (vgl. E. 3.1.2 hievor).

6.5 Die Vergabestelle gibt in ihrer Beschwerdeantwort vom 15. September 2025 zu bedenken (Ziff. 5.2.3), dass es sich bei den entsprechenden Abstufungen im ZK 3 um Richtwerte handle. Das ist zwar zutreffend (vgl. E. 3.1.2 in fine hievor). Allerdings müssen auch Richtwerte transparent und mit sachlich nachvollziehbaren Überlegungen gehandhabt werden. Für eine abweichende Beurteilung trotz Überschreitung der Richtwerte müsste die Vergabestelle sachliche Gründe anführen können, was sie vorliegend nicht vermag. Bei den Richtwertangaben wurde offensichtlich von Bussen und nicht Personenwagen ausgegangen. Das ergibt sich zwanglos daraus, dass es um die Stationierung der «Fahrzeuge» gemäss Formular 5 für den Betrieb der Buslinien ging. Andere Fahrzeuge – insbesondere Personenwagen – sind damit nicht gemeint. Aufgrund der unterschiedlichen Fahrdauer vermag es denn auch nicht zu überzeugen, wenn Busse den Personenwagen in dieser Hinsicht gleichgestellt würden. Die Versorgungssicherheit bzw. das Interesse an der Einsatzbereitschaft der Busse zur richtigen Zeit am richtigen

Ort würde vielmehr nahelegen, dass gerade bei Fahrzeiten im Bereich von 30 Minuten und somit an der Schwelle zur nächst schlechteren Kategorie im Sinne einer eher konservativen Schätzung auf die nächst schlechtere Kategorie abgestellt würde, zumal wenn die konkret ermittelten Werte (jene über google.maps) für Busse eher (zu) knapp bemessen sind. Der Beschwerdeführerin ist deshalb zu folgen, wenn sie beschwerdeweise rügt, das Angebot der Zuschlagsempfängerin zur Linie 3 hätte bei einem Anfahrtsweg von bis zu 60 Minuten unter dem ZK 3 50 bzw. (gewichtet) 10 Punkte erhalten müssen.

6.6 Bei einer Bepunktung des ZK 3 (Stationierung der Fahrzeuge) mit 10 anstatt 15 gewichteten Punkten im Angebot der Zuschlagsempfängerin für die Linie 3 ergibt sich eine vorläufige Gesamtpunktzahl des Angebots der Zuschlagsempfängerin von 83.2 Punkten (50 [ZK1] + 13.2 [ZK 2] + 10 [ZK 3] + 10 [ZK 4]). Damit rangierte das Angebot der Zuschlagsempfängerin immer noch auf Rang 1 vor dem zweitplatzierten Elektro-Angebot der Beschwerdeführerin, das eine Gesamtpunktzahl von 79.943 erzielt hat. Ausschlaggebend für die Vergabe der Linie 3 verbleibt damit aufgrund der knappen Verhältnisse die Bewertung des ZK 4 (Kundeninformation).

7.

7.1 Die Beschwerdeführerin macht zur Bewertung des ZK 4 (Kundeninformation) geltend, sie habe bei den einschlägigen Fachpersonen Erkundungen eingeholt zur Umsetzbarkeit der von der Vergabestelle vorgegebenen Anforderungen an die Kundeninformation. Dabei habe sich ergeben, dass die von der Vergabestelle geforderte Kundeninformation ohne eine entsprechende Aufrüstung der Haltestellen durch die Gemeinde und zusätzlichen erheblichen Investitionen des Offerenten gar nicht umsetzbar sei. Die Vergabestelle ihrerseits habe in den Ausschreibungsunterlagen keinerlei Ausführungen hierzu gemacht, ob und wenn ja welche Installationen bei den Haltestellen durch die Gemeinde sichergestellt würden. Es sei der Beschwerdeführerin und entsprechend auch den anderen Anbietern (ausser der Zuschlagsempfängerin) nicht möglich gewesen, unter dem ZK 4 ein Angebot zu machen. Die Zuschlagsempfängerin habe demgegenüber ohne nähere Angaben in den Ausschreibungsunterlagen ein Angebot zur Kundeninformation einreichen können. Der Grund dafür liege darin, dass sie als einzige Anbieterin uneingeschränkten Zugang zum durch öffentliche Gelder finanzierten Informationssystem habe und dieses ohne weitere Investitionen nutzen könne. Den privaten Anbietern wie der Beschwerdeführerin sei dieser Zugang jedoch verwehrt. Daraus folge, dass die Zuschlagsempfängerin als mit Subventionsgeldern unterstütztes Unternehmen und dem exklusiven sowie uneingeschränkten Zugang zum Informationssystem der öffentlichen Transportanbieter hinsichtlich des Zuschlagskriteriums ZK 4 über einen unzulässigen Wettbewerbsvorteil verfügt habe. Das Angebot der Zuschlagsempfängerin dürfe daher nicht berücksichtigt werden. Es gehe nicht an, nur dem öffentlichen Transportunternehmen die volle gewichtete Punktzahl von 10 zuzuerkennen, nur weil dieses als einzige Zugang zum öffentlich finanzierten Informationssystem habe.

7.2 Die Vergabestelle macht in ihrer Beschwerdeantwort vom 15. September 2025 geltend, das ZK 4 sei im Voraus in der Ausschreibung bekannt gegeben worden. Der Beschwerdeführerin habe es oblegen, bei Unklarheiten nachzufragen, was sie unterlassen habe. Auch habe sie die Ausschreibung nicht angefochten, was sie hätte tun können und müssen. Das Kriterium ZK 4 Kundeninformation sei offensichtlich sachgerecht, d.h. durch den Zweck der Beschaffung gerechtfertigt und entspreche einem allgemein anerkannten Standard im öffentlichen Verkehr. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin sei das Kriterium auch von einer anderen Anbieterin (als der Zuschlagsempfängerin) angeboten worden. Es sei für das Angebot der Kundeninformation auch nicht erforderlich, die Haltestellen umzurüsten. Die Information könne im Bus oder auf den Mobilgeräten der Kunden auch gewährleistet werden, wenn die Ortung des Busses via GPS gegeben sei. Alternativ könne auch vorgängig die Linie mit dem einzusetzenden Fahrzeug abgefahren und die Radumdrehung registriert werden. Dies ermögliche die Ermittlung des Standortes und das Angebot der Dienstleistung auch ohne GPS-Ortung. Aus den Offertunterlagen der Beschwerdeführerin gehe auch hervor, dass sie Abklärungen zum Angebot eines Kundeninformationssystems eingeholt, die Leistung jedoch offenbar aus Kostengründen nicht offeriert habe. Der Zuschlagsempfängerin sei eine Quersubventionierung aus dem Konzessionsbetrieb im Kanton Uri zudem untersagt. Die Abgeltungen von Bund und Kanton für die ungedeckten Leistungen seien ausschliesslich gemäss den entsprechenden Leistungsvereinbarungen zu verwenden. Die Beschwerdeführerin vermöge nicht substantiiert darzulegen, inwiefern vorliegend die behauptete Quersubventionierung gegeben sei und damit ein unzulässiger Wettbewerbsvorteil im Vergabeverfahren entstanden sein soll.

7.3 Die Rügen der Beschwerdeführerin vermögen insgesamt nicht zu überzeugen.

7.3.1 Zunächst ist der Vergabestelle zuzustimmen, dass das betreffende Kriterium der Kundeninformation ein sachlich gerechtfertigtes Kriterium in der konkreten Beschaffung darstellt und insoweit nicht gegen den Grundsatz der Nichtdiskriminierung und Gleichbehandlung der Anbieterinnen und Anbieter verstösst (vgl. E. 2.4 hievor). Es besteht ein legitimes Interesse der Vergabestelle, dass in ihren Sportbussen die Übertragung von Kundeninformationen gewährleistet wird und die eingereichten Angebote in Abhängigkeit der angebotenen Kundeninformationslösung je nach dem besser oder schlechter abschneiden. Soweit die Beschwerdeführerin das Kriterium an sich beanstandet, wäre dies unbegründet, womit offenbleiben kann, ob sie Beanstandungen gegen die Ausschreibung selbst in einem eigens dagegen geführten Rechtsmittelverfahren hätte vorbringen müssen.

7.3.2 Was den Wettbewerbsnachteil durch den angeblich privilegierten Zugang der Zuschlagsempfängerin zum Informationssystem der öffentlichen Transportanbieter anbelangt, verbleibt die Beschwerdeführerin in oberflächlichen, nicht weiter substantiierten Behauptungen. Soweit die Beschwerdeführerin mit ihrer Rüge vorbringen will, sie habe grundsätzlich keinen Zugang zu den

relevanten Informationen, wobei es sich zumindest hinsichtlich der Ziff. 1 des ZK 4 um Fahrplaninformationen, Abfahrtszeiten und Anschlüsse handelt (vgl. E. 3.1.2 in fine hievor), so ist darauf hinzuweisen, dass diese Daten grundsätzlich uneingeschränkt zur Verfügung stehen, sieht Art. 13 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBG, SR 745.1) doch vor, dass die Weiterverbreitung von Fahrplänen aus der öffentlichen Sammlung keiner Beschränkung unterliegt und nicht mit einer Gebühr belegt werden darf. Unter https://www.oev-info.ch/de sind denn auch umfassende Fahrplandaten jedermann zugänglich. Inwiefern mit welchen technischen Lösungen diese Daten in Bussen eines Transportunternehmens genutzt werden können, ist im Vergabeverfahren vom betreffenden Transportunternehmen im Rahmen eines Angebots darzulegen. Es obliegt nicht der Vergabestelle oder dem Gericht mit den Anbietenden mögliche technische Lösungen zu erörtern.

7.3.3 Soweit die Beschwerdeführerin mit «öffentlichen Transportunternehmen» schliesslich solche meint, die über eine Konzession des Bundes verfügen, ist ihr entgegenzuhalten, dass sie selbst gemäss öffentlich zugänglichem Verzeichnis des Bundesamtes für Verkehr über eine Konzession verfügt (vgl. Konzession Nr. 0731 vom 27.03.2024 für «Veloverlad Axenstrasse Brunnen – Sisikon», abrufbar unter https://www.bav.admin.ch/de/verzeichnis-der-transportunternehmen aktenkundig gemacht unter OG-act. 5.3). Weshalb es ihr als konzessioniertem Betrieb nicht oder (wettbewerbsrelevant) nur erschwert möglich gewesen sein soll, zu den benötigten Fahrplandaten zu gelangen, die zudem öffentlich zugänglich sind, erschliesst sich nicht. Unsubstantiiert verbleibt auch, was die Beschwerdeführerin mit uneingeschränktem Zugang (der Zuschlagsempfängerin) «zum öffentlich subventionierten Informationssystem» (Replik vom 24.10.2025 S. 6 Ziff. 12) meint. Soweit sie sich für einen «rein privaten» Anbieter (vgl. Replik vom 24.10.2025 S. 6 Ziff. 12) im Sinne eines nicht-konzessionierten Unternehmens hält, so stellt die Beschwerdeführerin nach dem soeben Gesagten gerade nicht eine «rein private» Anbieterin dar. Es wäre denn auch an der Beschwerdeführerin gewesen, substantiiert darzulegen, zu welchem angeblich subventionierten «Informationssystem» sie trotz Konzessionierung keinen Zugang hat, die Zuschlagsempfängerin hingegen schon. Zudem verlangt Ziff. 1 des ZK 4 nur, aber immerhin, die Publikation von Fahrplandaten, Abfahrtszeiten und Anschlüssen in den Bussen. Die Echtzeitstandorte sind von Ziff. 1 nicht erfasst und Gegenstand von Ziff. 2. Inwiefern es technisch zu lösen ist, die geforderten Informationen in den Bussen zu publizieren, wäre von der Beschwerdeführerin in ihrem Angebot zu zeigen gewesen (vgl. oben E. 7.3.2). Es ist nicht ersichtlich, weshalb und inwiefern die Beschwerdeführerin in wettbewerbsverzerrender Weise gehindert gewesen sein sollte, eine entsprechende technische Lösung zu erarbeiten, in ihren Bussen zu implementieren und gestützt darauf ein Angebot zu unterbreiten. Ein relevanter Wettbewerbsnachteil ist nicht ersichtlich.

7.3.4 Ziff. 2 des ZK 4 betrifft sodann die Information über Echtzeitstandorte bei Ausfällen oder bei Verspätungen der Busse. Hier macht die Beschwerdeführerin im Grunde geltend, eine entsprechende

Anforderung sei sinnlos, da die Haltestellen der Vergabestelle dafür nicht ausgerüstet seien. Inwiefern die Beschwerdeführerin mit dieser Rüge auf die Anfechtung der Ausschreibung selbst zu verweisen gewesen wäre, sodass die Rüge gegen den nun erfolgten Zuschlag verwirkt wäre (vgl. Art. 53 Abs. 2 IVöB), kann wiederum offenbleiben. Denn jedenfalls ist unter dem Aspekt der Wettbewerbsverzerrung nicht ersichtlich, dass und weshalb die behauptete mangelhafte Ausrüstung der Haltestellen – so sie denn zuträfe – nicht auch für die weiteren Anbieterinnen, insbesondere die Zuschlagsempfängerin, denselben Nachteil bedeutet hätte. Zu rekapitulieren ist auch, was die Ausschreibung unter dem ZK 4 «Kundeninformation» bei Lichte betrachtet forderte: Gefordert war einerseits die Publikation von Fahrplandaten im Bus. Wie die Daten mit geeigneten technischen Lösungen in die Busse zu bringen sind, war Sache der anbietenden Fachunternehmen (vgl. E. 7.3.2 hievor). Inwiefern dafür Ortungstechnologie (wie GPS) sowohl bus- als auch haltestellenseitig erforderlich wäre, erschliesst sich nicht. Andererseits war die Information über Echtzeitstandorte gefordert. Gemeint sind gemäss Ausschreibung offensichtlich die Echtzeitstandorte der Sportbusse. Das folgt aus der Umschreibung, wonach über die Echtzeitstandorte bei Ausfällen oder bei Verspätungen «der Busse» informiert werden soll. Hier leuchtet ein, dass Ortungstechnologie eingesetzt werden muss und insbesondere die Busse mit geeigneter Technologie zu ihrer Ortung ausgerüstet sein müssen. Aus den Angebotsunterlagen der Beschwerdeführerin ergibt sich zwar, dass eine Echtzeiterkennung «mit gleichzeitiger Information zur Verspätung» nach Ansicht eines von der Beschwerdeführerin beigezogenen Fachunternehmens derzeit nicht möglich sei, «da die betroffenen Haltestellen nicht mit GPS-Technologie ausgestattet» seien. Nach Ansicht des Gerichts wird hier jedoch lediglich eine Aussage zur Echtzeiterkennung der Standorte der Sportbusse in Kombination zum haltestellenseitigen Empfang der entsprechenden Ortungsdaten und konsekutiver Publikation der Informationen an den Haltestellen getätigt. Dass die Busse nicht mit GPS-Technologie ausgerüstet und dadurch geortet werden könnten bzw. es dafür keine technischen Lösungen gibt, ergibt sich daraus nicht. Zurecht führt die Vergabestelle in der Duplik vom 1. Dezember 2025 insofern aus (S. 6 Ziff. 4.2.2), dass unbestritten sei, dass die Ortung der Busse via GPS möglich sei und so die Zurverfügungstellung der Echtzeitinformationen seitens der Busbetreiber umsetzbar wäre. Ob und inwiefern die Ortungsdaten an den Haltestellen der Vergabestelle zu publizieren wären, war und ist nicht Gegenstand der Ausschreibung. Unbehelflich erscheint insofern, die mangelnde Ausrüstung der Haltestellen zu rügen bzw. daraus eine verminderte Bewertung des Angebots der Zuschlagsempfängerin aus wettbewerbsrechtlichen Gründen ableiten zu wollen. Dass die Ortungsdaten aus den Bussen in absehbarer Zukunft womöglich an den Haltestellen der Vergabestelle nicht publiziert werden können, bedeutet nicht, dass die entsprechende Anforderung in der Ausschreibung sinnlos wäre. Der ausgeschriebene Auftrag erstreckt sich über mehrere Wintersaisons. Es erscheint gut möglich, dass die Vergabestelle innerhalb des Auftragszeitraums ihre Haltestellen aufrüsten könnte, weshalb es vom Ermessen der Vergabestelle gedeckt ist, soweit sie schon jetzt von den Busbetreibern verlangt, dass sie

für diesen Fall in der Lage wären, die benötigten Echtzeitstandortdaten zu liefern, zumal es sich hierbei zunehmend um einen Standard im öffentlichen Verkehr bzw. zumindest nicht um eine aussergewöhnliche Anforderung handelt. Dass das Angebot der Zuschlagsempfängerin die Zurverfügungstellung der Echtzeitinformationen entgegen der Beurteilung der Vergabestelle tatsächlich nicht beinhaltete, ergibt sich aus den Rügen der Beschwerdeführerin schliesslich nicht und ist auch nicht ersichtlich. Somit kann es der Vergabestelle nicht zum Vorwurf gereichen, wenn sie Ziff. 2 des ZK 4 beim Angebot der Zuschlagempfängerin als erfüllt erachtet und – da Ziff. 1 des ZK 4 auch erfüllt wurde und diesbezüglich keine Wettbewerbsnachteile ersichtlich sind (vgl. E. 7.3.2 f. hievor) – das Angebot der Zuschlagsempfängerin unter dem ZK 4 insgesamt mit der vollen (gewichteten) Punktzahl bewertet hat.

7.3.5 Nur der Vollständigkeit halber ist schliesslich zu erwähnen, dass selbst ausgehend von der Prämisse, dass die Haltestellen nicht wie von der Beschwerdeführerin gefordert ausgerüstet wären, die Installation eines Systems mit Echtzeiterkennung, wie es sich die Beschwerdeführerin vorstellt, auf den hier streitbetroffenen Buslinien möglich gewesen wäre, wie eigene Abklärungen der Beschwerdeführerin gezeigt haben (vgl. Angebotsunterlagen Formular 6 Anhang 2). Es hätte der Beschwerdeführerin oblegen, gestützt darauf allenfalls ein Angebot einzureichen. Zu berücksichtigen ist ferner, dass selbst wenn wegen des angeblichen Wettbewerbsvorteils der Zuschlagsempfängerin im Sinne eines Korrektivs – wie von der Beschwerdeführerin gefordert (Replik vom 24.10.2025 S. 7 Ziff. 12) – beim Angebot der Zuschlagsempfängerin ein Abschlag auf der vollen Punktzahl gewährt werden müsste, das Angebot der Zuschlagsempfängerin dennoch auf dem ersten Rang verbliebe. Der Abschlag läge im Ermessen der Vergabestelle, wobei ein solcher von 20 bis 25 Prozent denkbar wäre. Bei einer solchermassen verminderten Punktzahl von 7.5 unter dem ZK 4 beanspruchte das Angebot der Zuschlagsempfängerin unter Berücksichtigung der übrigen Bewertungsparameter immer noch den ersten Rang (vgl. E. 6.6 hievor; 50 [ZK1] + 13.2 [ZK 2] + 10 [ZK 3] + 7.5 [ZK 4]). Mithin erscheint die Verwaltungsgerichtsbeschwerde mit Bezug auf die Bewertung der Linie 3 auch unter diesem Aspekt unbegründet.

7.4 Als Fazit ergibt sich, dass die durch die Vergabestelle vorgenommene Bewertung des Angebots der Zuschlagsempfängerin unter dem ZK 4 (Kundeninformation) einer gerichtlichen Überprüfung standhält. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde erweist sich insoweit als unbegründet.

8.

Als Fazit der vorstehenden Erwägungen 6. und 7. ergibt sich, dass es für das Angebot der Zuschlagsempfängerin für die Linie 3 bei einer Gesamtpunktzahl von 83.2 Punkten bleibt (50 [ZK1] + 13.2 [ZK 2] + 10 [ZK 3] + 10 [ZK 4]). Damit rangiert das Angebot der Zuschlagsempfängerin immer noch auf Rang 1 vor dem zweitplatzierten Elektro-Angebot der Beschwerdeführerin, das eine Gesamtpunktzahl von 79.943 erzielt hat. Die Vergabe der Linie 3 an die Zuschlagsempfängerin erweist sich demnach als

vergaberechtskonform und ist zu bestätigen. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde erweist sich insoweit als unbegründet.

9.

Die Ausgangslage ist bei der Bewertung der Angebote zur Linie 1 im Vergleich zu den Angeboten der Linien 2 und 3 eine andere. Bei der Linie 1 haben sowohl die Beschwerdeführerin als auch die Zuschlagsempfängerin ein Angebot mit einem Elektro-Bus eingereicht, weshalb beide Angebote unter dem ZK 2 (Fahrzeuge ohne fossilen Treibstoffverbrauch) mit der vollen (gewichteten) Punktzahl von 20 bewertet wurden und die HVO-Problematik (vgl. oben E. 4) hier keine Rolle spielt. Die Bewertung der Kundeninformation (ZK 4) hat sich als rechtskonform erwiesen (vgl. E. 7 hievor) und die geringe Preisdifferenz (ZK 1) zwischen den beiden Angeboten bzw. die entsprechende Bewertung ist unbestritten und hier nicht von ausschlaggebender Bedeutung. Sowohl die Beschwerdeführerin als auch die Zuschlagsempfängerin haben sodann eine Stationierung ihrer Fahrzeuge im Gemeindegebiet der Vergabestelle bzw. im Gebiet der Nachbargemeinde offeriert, was deshalb beim ZK 3 (Stationierung der Fahrzeuge) die volle (gewichtete) Punktzahl von 20 bei beiden Angeboten ergab. Die Beschwerdeführerin bestreitet nun aber die entsprechende Bepunktung des Angebots der Zuschlagsempfängerin beim ZK 3. Offen und strittig und somit für die rechtskonforme Vergabe der Linie 1 entscheidend erweist sich entsprechend, inwiefern die Bewertung des ZK 3 bei der Linie 1 einer Überprüfung standhält. Je nach Begründetheit der Rügen zum ZK 3 könnte sich die Vergabe der Line 1 – ungeachtet der rechtskonformen Vergabe der beiden anderen Linien – als vergaberechtswidrig erweisen. Zu prüfen bleibt somit, wie es sich mit der Bewertung des ZK 3 (Stationierung der Fahrzeuge) bei der Linie 1 verhält.

9.1 Die Beschwerdeführerin macht geltend, die Zuschlagsempfängerin habe entgegen der klaren Vorgabe in der Ausschreibung nicht nachgewiesen, dass sie für ihr für den Einsatz vorgesehenes Elektrofahrzeug eine Garage habe, welche in ihrem Eigentum stehe oder ihr vertraglich uneingeschränkt zugesichert wäre. Es sei daher falsch, wenn die Vergabestelle blindlings auf die Zusicherung der Zuschlagsempfängerin vertraue, von einem Standort des Fahrzeugs auf dem Gemeindegebiet der Vergabestelle ausgehe und die volle Punktzahl zugesprochen habe. Das gelte umso mehr, als die Zuschlagsempfängerin bis anhin nicht direkt im Gemeindegebiet der Vergabestelle tätig gewesen sei und daher dort offenkundig auch keinen Standort habe. Demgegenüber sei notorisch und von der Beschwerdeführerin nachgewiesen, dass sie einen Ort für die Stationierung im Gemeindegebiet der Vergabestelle habe, zumal sie dort offiziell eine Zweigniederlassung betreibe. In Ermangelung nachgewiesener Angaben zum Fahrzeugstandort könne die Zuschlagsempfängerin unter dem ZK 3 keine Punkte erhalten.

9.2 Die Vergabestelle argumentiert, es sei zwar richtig, dass die Zuschlagsempfängerin die vertraglichen Abmachungen bezüglich Stationierung des Fahrzeugs der Linie 1 der Offerte nicht beigelegt habe. Jedoch sichere sie die Stationierung in einer Garage auf dem Gemeindegebiet der Vergabestelle zu.

Auch die Beschwerdeführerin habe ihrer Offerte keine vertraglichen Nachweise beigelegt, sondern lediglich ein Foto der Halle bei der ARA. Beide Offerten seien gleichbehandelt worden. Gestützt darauf, sei für die Vergabestelle für beide Angebote erstellt gewesen, dass die vertraglichen Verpflichtungen bestünden. In der Duplik vom 1. Dezember 2025 ergänzt die Vergabestelle, die Zuschlagsempfängerin habe über eine Zusicherung für die Miete einer Halle/Garage am 5. Juni 2025 verfügt, was sich aus einem entsprechenden E-Mail-Schreiben der Vermieterin ergebe.

9.3 Aus der Ausschreibung ergibt sich, dass bei der Linie 1 für die Maximalpunktzahl unter dem ZK 3 die Stationierung der Fahrzeuge im Gemeindegebiet der Vergabestelle bzw. im Gebiet der Nachbargemeinde erforderlich war (vgl. E. 3.1.2 hievor). Aus dem Formular 5 «Fahrzeuge» ergibt sich die Vorgabe, dass im Offertzeitpunkt nachgewiesen sein müsse, dass die Stationierungsorte ausserhalb der Betriebszeiten uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Die Stationierungsorte müssten im Eigentum oder vertraglich zugesichert sein.

9.4

9.4.1 Die Vergabestelle räumt zunächst ein, dass im massgeblichen Zeitpunkt bei Einreichung des Angebots («im Offertzeitpunkt») im Angebot der Zuschlagsempfängerin keine ausdrücklichen schriftlichen Nachweise für einen Stationierungsort der Fahrzeuge enthalten gewesen sind. Die Ausschreibung enthält jedoch keine Formvorschriften, wie der geforderte Nachweis zu erbringen ist. Der Nachweis kann sich insofern grundsätzlich auch aus der Gesamtheit der (dokumentierten) übrigen Umstände ergeben. Bei der Beschwerdeführerin dürfte insofern ins Gewicht gefallen sein, dass sie als bisherige Betreiberin der Sportbusse und Inhaberin einer Zweigniederlassung im Gemeindegebiet der Vergabestelle den Nachweis aufgrund der Gesamtumstände erbringen konnte. Bei der Zuschlagsempfängerin konnte hingegen nicht auf vergleichbares Wissen zurückgegriffen werden, weshalb es hier grundsätzlich zusätzlicher Nachweise bedurfte.

9.4.2 Die Vergabestelle sieht den Nachweis offenbar mit der E-Mail-Mitteilung vom 5. Juni 2025 als erbracht (vgl. E. 9.2 hievor). In der E-Mail teilt eine mögliche Vermieterin eines Einstellhallenplatzes mit, dass es zurzeit noch freien Platz in der betreffenden Halle gebe und man offen sei, nach Lösungen zu suchen, wobei noch Details zu besprechen seien bezüglich Platzverhältnisse (Ein- und Ausfahrt) und Stromanschluss (insbesondere ob 63 Ampere Starkstrom vorhanden sei). Die Mitteilung schliesst mit dem Hinweis, dass die Details bezüglich «Machbarkeit» miteinander zu klären seien und – sofern passend – dann ein Angebot unterbreitet werden könne. Die Beschwerdeführerin rügt zurecht, dass diese Mitteilung nicht als Nachweis einer vertraglichen Zusicherung betrachtet werden kann. Die Mitteilung fördert vielmehr zutage, dass verschiedene wichtige Eckpunkte einer möglichen vertraglichen Einigung offen sind. Insbesondere die offene Frage, ob ein ausreichender Stromanschluss vorhanden ist, erscheint nicht als untergeordnetes Detail, wenn bedacht wird, dass es darum geht einen Elektrobus, der

täglich intensiv im Einsatz steht, ausserhalb seiner Betriebszeiten zu stationieren. Vielmehr erscheint gerade zentral, dass ein Stationierungsort über eine ausreichende Aufladeinfrastruktur verfügen muss. Entgegen der Vergabestelle kann somit für die Linie 1 unter dem ZK 3 nicht davon ausgegangen werden, dass die Zuschlagsempfängerin den geforderten Nachweis für eine Stationierung der Fahrzeuge innerhalb des Perimeters, der für die Maximalbewertung notwendig gewesen wäre, erbracht hätte. Insofern überschreitet die Vergabestelle ihr Ermessen, wenn sie der Zuschlagsempfängerin für die Linie 1 unter dem ZK 3 dennoch die volle Punktzahl zuspricht.

9.5 Fällt die maximale Bepunktung im ZK 3 im Angebot der Zuschlagsempfängerin für die Linie 1 weg, stellt sich die Frage, ob die Zuschlagsempfängerin im ZK 3 komplett leer ausgeht oder allenfalls lediglich in eine tiefere Punktekategorie fällt. Letzteres ist zu verneinen. Die Zuschlagsempfängerin bleibt den Nachweis der Stationierung ihrer Fahrzeuge für die Linie 1 letztlich schuldig. Damit ist entgegen den Anforderungen in der Ausschreibung nicht nachgewiesen, wo und wie die Zuschlagsempfängerin ihr Fahrzeug für die Linie 1 zu stationieren gedenkt. Alternativ auf ihr Depot in ZZ abzustellen (analog den Linien 2 und 3) verbietet sich, weil anders als bei den Linien 2 und 3 Elektro- und nicht HVO-Busse zum Einsatz kommen sollen, was andere Anforderungen an einen allfälligen Stationierungsort stellt. So ist beispielsweise nicht nachgewiesen, ob die Zuschlagsempfängerin in ihrem Depot in ZZ über eine belastbare und ausreichende Aufladeinfrastruktur verfügt. Da der Nachweis über die Stationierungsorte nach dem klaren Wortlaut der Ausschreibung «im Offertzeitpunkt» bzw. im Mindesten zum Zeitpunkt des Vergabeentscheides vorliegen musste, kann das Angebot der Zuschlagsempfängerin auch nicht dadurch «geheilt» werden, dass der Nachweis allenfalls auch noch nachträglich erbracht würde. Im Bereich des Beschaffungsrechts ist der Sachverhalt massgebend, wie er sich im Zeitpunkt des Vergabeentscheides präsentiert. Änderungen des Angebots nach dem Eingabetermin sind nur bei untergeordneten Mängeln möglich (vgl. BGE 143 I 177 E. 2.5.2). Von einem untergeordneten Mangel kann vorliegend mit Blick auf die Wichtigkeit eines Stationierungsortes inkl. ausreichender Stromversorgung nicht ausgegangen werden. Weiter kann zwar die Auslegung der Ausschreibung unter Umständen ergeben, dass bestimmte Anforderungen erst auf den Zeitpunkt der Vertragsausführung zu erfüllen sind (vgl. BGer 2C_111/2018 vom 02.07.2019 E. 3.3.3). So verhält es sich hier aber nicht, nachdem die Ausschreibung den Nachweis klar «im Offertzeitpunkt» bzw. im Mindesten zum Zeitpunkt des Vergabeentscheides verlangte. Dass die Vergabestelle in der konkreten Beschaffung (Betrieb von Sportbuslinien) Klarheit über die Stationierung der Busse im Zeitpunkt der Vergabe und nicht später verlangte, erscheint im Übrigen sachlich nachvollziehbar, da die Stationierung der Busse für die Beurteilung der Verfügbarkeit für den Betrieb und der Nachhaltigkeit ein wichtiges Kriterium bildet. Insofern erscheint es vergabe- und wettbewerbsrechtlich nicht unzulässig zu dieser Frage bereits zum Zeitpunkt der Vergabe Klarheit zu verlangen. Auch erscheint es vergabe- und wettbewerbsrechtlich nicht unzulässig, die näher zum Einsatzort gelegene oder davon weiter entferntere Stationierung der Busse bei der

Bewertung je nach dem besser (nähere Stationierung) oder schlechter (weiter entferntere Stationierung) zu berücksichtigen. Mangels Nachweises der Stationierung der Fahrzeuge für die Linie 1 muss das Angebot der Zuschlagsempfängerin demnach unter dem ZK 3 mit null Punkten bewertet werden (vgl. «Anfahrtsweg von mehr als 2 Stunden oder fehlende Angaben»).

9.6 Nach dem Gesagten ergibt eine vergaberechtskonforme Bewertung des Angebots der Zuschlagsempfängerin für die Linie 1 eine (gewichtete) Gesamtpunktzahl von 76.584 (46.584 [ZK1] + 20 [ZK 2] + 0 [ZK 3] + 10 [ZK 4]). Das Elektro-Angebot der Beschwerdeführerin für die Linie 1 erzielte eine gewichtete Gesamtpunktzahl von 86.34 (46.304 [ZK1] + 20 [ZK 2] + 20 [ZK 3] + 0 [ZK 4]). Die weiteren Angebote rangieren mit deutlichem Abstand. Somit erzielt das Angebot der Beschwerdeführerin für die Linie 1 bei vergaberechtskonformer Bewertung und gestützt auf die vorliegenden Akten den ersten Rang vor dem Angebot der Zuschlagsempfängerin, die mit ihrem Angebot den zweiten Rang belegt. Die Zuschlagserteilung an das zweitplatzierte Angebot berücksichtigt nicht das vorteilhafteste Angebot und ist daher vergaberechtswidrig (vgl. E. 2.1 hievor). Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde erweist sich insoweit als begründet. Soweit die Vergabestelle die Frage aufwirft, ob das Angebot der Beschwerdeführerin mit Bezug auf das ZK 3 bei der Linie 1 korrekt bewertet wurde (vgl. Duplik vom 01.12.2015 S. 8 f. Ziff. 5.2.4), ist darauf nachfolgend einzugehen (E. 10.2 sogleich).

10.

10.1 Zusammenfassend ergibt sich, dass der Zuschlag der Linien 2 und 3 an die Zuschlagsempfängerin vergaberechtskonform erfolgte. Die angefochtene Zuschlagsverfügung ist insoweit zu bestätigen. Der Zuschlag der Linie 1 an die Zuschlagsempfängerin hat sich jedoch als vergaberechtswidrig erwiesen. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist damit mit Bezug auf die Vergabe der Linie 1 begründet und die angefochtene Zuschlagsverfügung ist insoweit aufzuheben.

10.2 Gemäss Art. 58 Abs. 1 IVöB kann die Beschwerdeinstanz in der Sache selbst entscheiden oder diese an die Vorinstanz oder den Auftraggeber zurückweisen. In der Regel führt die Aufhebung der Zuschlagsverfügung zur Rückweisung an die Vergabestelle (Micha Bühler, in Hans Rudolf Trüeb [Hrsg.], Handkommentar zum Schweizerischen Beschaffungsrecht, Zürich 2020, Art. 58 Rz. 11). Eine direkte Erteilung des Zuschlags durch das Gericht fällt immer dann ausser Betracht, wenn noch Fragen zu entscheiden sind, bezüglich deren der Vergabestelle Ermessen zukommt. Ebenfalls kassatorisch ist zu entscheiden, wenn zusätzliche Erkundigungen einzuholen oder weitere Sachverhaltsabklärungen zu treffen sind (Micha Bühler, a.a.O., Art. 58 Rz. 11). Die Vergabestelle stellt in ihrer Duplik vom 1. Dezember 2025 die Bewertung des Angebots der Beschwerdeführerin mit Bezug auf das ZK 3 bei der Linie 1 in Frage, da die Deklaration «zumindest missverständlich» erfolgt sei. In der Beschwerdeantwort vom 15. September 2025 (Ziff. 4.1.3) bringt die Vergabestelle vor, die Beschwerdeführerin habe bezüglich Verfügbarkeit der Einstellhalle für den Bus der Linie 1 ihrer Offerte keine vertraglichen Nachweise

beigelegt, sondern lediglich ein koloriertes Foto der Halle. Da die Vergabestelle somit zusätzliche Erkundigungen oder weitere Sachverhaltsabklärungen als notwendig zu erachten scheint, um das Angebot der Beschwerdeführerin für die Linie 1 abschliessend bewerten zu können, ist die Sache mit Bezug auf die Vergabe der Linie 1 an die Vergabestelle zurückzuweisen. Diese hat – soweit notwendig – die zusätzlichen Erkundigungen einzuholen und gestützt auf den gegebenenfalls ergänzten Aktenstand den Zuschlag für die Linie 1 neu zu prüfen. Dabei ist die Vergabestelle daran zu erinnern, dass die Neuprüfung unter Wahrung vergaberechtlicher Verfahrensgrundsätze (insbesondere der Gleichbehandlung und Nichtdiskriminierung der Anbietenden sowie der Transparenz) vorzunehmen ist (vgl. Entscheid Kantonsgericht Luzern vom 20.08.2019, 7H 19 46, E. 4.4 f.). Die Neuprüfung darf insbesondere nicht als Instrument zur gezielten Diskriminierung einer Anbieterin und damit dazu eingesetzt werden, einen nicht gewollten Verfahrensausgang abzuwenden (vgl. Thomas Locher, in Hans Rudolf Trüeb [Hrsg.], Handkommentar zum Schweizerischen Beschaffungsrecht, Zürich 2020, Art. 43 Rz. 4). Sollte die Vergabestelle zum Schluss gelangen, es seien tatsächlich keine weiteren Erkundigungen mehr erforderlich, hat sie den Zuschlag für die Linie 1 der Beschwerdeführerin zu erteilen.

11.

11.1 Im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren beträgt die Gerichtsgebühr (inklusive Schreibgebühren) CHF 500.00 bis CHF 10'000.00 (Art. 2 Abs. 1 Verordnung über die Gebühren und Entschädigungen vor Gerichtsbehörden [Gerichtsgebührenverordnung, GGebV, RB 2.3231] i.V.m. Art. 20 Abs. 1 und Art. 25 Abs. 1 Reglement über die Gebühren und Entschädigungen vor Gerichtsbehörden [Gerichtsgebührenreglement, GGebR, RB 2.3232]). Praxisgemäss beträgt die Gerichtsgebühr für eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde in einer Angelegenheit mittlerer Komplexität in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht CHF 3'000.00. Innerhalb des Gebührenrahmens ist die einzelne Gebühr nach dem Aufwand der Gerichtsbehörde festzulegen. Dieser hängt namentlich ab von der Anzahl der Verhandlungen, dem Umfang der Beweisführung sowie der Schwierigkeit des Sachverhalts und der Rechtsfragen (Art. 3 Abs. 1 GGebV). Mit Blick darauf ist die Spruchgebühr angemessen zu erhöhen und auf CHF 6'000.00 festzusetzen. Die Beschwerdeführerin und die Beteiligte werden je im Umfang ihres Obsiegens nicht kostenpflichtig (Art. 34 Abs. 1 lit. b e contrario, Art. 32 VRPV). Unterliegenden Instanzen werden in der Regel keine amtlichen Kosten auferlegt (Art. 34 Abs. 3 VRPV). Die amtlichen Kosten sind demnach der Beschwerdeführerin und der Beteiligten je im Umfang ihres Unterliegens aufzuerlegen (Art. 34 Abs. 1 lit. b VRPV). Ausgeschrieben war der Betrieb von drei Buslinien. Die Beschwerdeführerin unterliegt mit Bezug auf die Linien 2 und 3 und obsiegt mit Bezug auf die Linie 1. Ihr Obsiegen entspricht einem Drittel; dasjenige der Beteiligten zwei Dritteln. Der Umfang des Unterliegens entspricht im Umkehrschluss somit bei der Beschwerdeführerin zwei Dritteln. Die Beteiligte unterliegt zu einem Drittel.

Entsprechend dem Ausgang des Verfahrens hat die Beschwerdeführerin zwei Drittel (ausmachend CHF 4'000.00) und die Beteiligte einen Drittel (ausmachend CHF 2'000.00) der amtlichen Kosten zu tragen.

11.2 Die (teilweise) obsiegende und anwaltlich vertretene Beschwerdeführerin hat im Umfang ihres Obsiegens Anspruch auf angemessene Parteientschädigung (Art. 37 Abs. 2 VRPV). In Verfahren der Verwaltungsgerichtsbeschwerde beträgt die Anwaltsentschädigung 500 Franken bis 10'000 Franken (Art. 32 Abs. 1 GGebR). Innerhalb der Mindest- und Höchstansätze ist die Entschädigung nach dem Zeitaufwand, der Bedeutung der Sache für die Partei in persönlicher und wirtschaftlicher Hinsicht, der Schwierigkeit der Sache sowie des Umfangs und der Art der Bemühungen festzulegen (Art. 19 Abs. 1 GGebV). Mit Blick darauf ist die volle Parteientschädigung auf CHF 5'000.00 (inklusive Mehrwertsteuer) festzusetzen. Entsprechend ihrem Obsiegen zu einem Drittel (vgl. E. 11.1 hievor) steht der Beschwerdeführerin eine Parteientschädigung von CHF 1'650.00 (inklusive Mehrwertsteuer) zu. Die Parteientschädigung geht zulasten der insoweit unterliegenden Beteiligten (Art. 37 Abs. 3 VRPV).

11.3 Die Beteiligte war im Beschwerdeverfahren nicht anwaltlich vertreten, sondern handelte durch ihre Organe. In der Regel wird keine Entschädigung zugesprochen, wenn Rechtsvertreter in einem Anstellungsverhältnis zu ihrer Partei stehen (vgl. Art. 19 Abs. 3 GGebV). Entschädigungspflichtiger Aufwand ist der Beteiligten demnach nicht entstanden bzw. sie weist Entsprechendes nicht nach. Die Vorinstanz als staatliche Vergabebehörde hat praxisgemäss keinen Anspruch auf Parteientschädigung (Art. 32 Abs. 3 und Art. 37 Abs. 2 VRPV; Entscheide Obergericht des Kantons Uri vom 16.10.2024, OG V 24 1, E. 11.2, vom 29.05.2015, OG V 14 84, E. 5, vom 21.05.2010, OG V 10 21, S. 3, vom 16.04.1999, OG V 99 24, E. 3b und vom 21.12.1998, OG V 98 70, E. 3). Der Beteiligten und der Vorinstanz ist demnach keine Parteientschädigung zuzusprechen.

12.

Auf dem Gebiet der öffentlichen Beschaffungen ist die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten nur unter den kumulativ zu erfüllenden Voraussetzungen von Art. 83 lit. f Bundesgesetz über das Bundesgericht (Bundesgerichtsgesetz [BGG, SR 173.110]) zulässig (BGer 2C_6/2023 vom 11.01.2023 E. 2.1). Nach Auffassung des Gerichts stellt sich in der vorliegenden Streitsache keine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung im Sinne von Art. 83 lit. f Ziff. 1 BGG. Das zutreffende Rechtsmittel ist daher die subsidiäre Verfassungsbeschwerde (Art. 113 ff. BGG).

Das Obergericht erkennt:

1. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde wird teilweise gutgeheissen. Die Verfügung vom 30. Juni 2025 wird mit Bezug auf die Vergabe der Linie 1 aufgehoben und die Sache insoweit zur Neubeurteilung an die Vorinstanz zurückgewiesen. Im Übrigen wird die Verwaltungsgerichtsbeschwerde abgewiesen.

2. Die Verfahrenskosten von CHF 6'000.00 werden der Beschwerdeführerin zu zwei Dritteln (ausmachend CHF 4'000.00) und der Beteiligten zu einem Drittel (ausmachend CHF 2'000.00) auferlegt.

3. Die Beteiligte hat der Beschwerdeführerin eine Parteientschädigung von CHF 1’650.00 zu entrichten.

4. Eröffnung:
   - Beschwerdeführerin
   - Vorinstanz / Vergabestelle
   - Beteiligte / Zuschlagsempfängerin

Altdorf, 27. März 2026

OBERGERICHT DES KANTONS URI
Verwaltungsrechtliche Abteilung

Die Präsidentin Der Gerichtsschreiber

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Entscheid kann subsidiäre Verfassungsbeschwerde erhoben werden. Die Beschwerde ist innert **30 Tagen** nach der Eröffnung der vollständigen Ausfertigung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, in der in Art. 42 Bundesgesetz über das Bundesgericht (Bundesgerichtsgesetz [BGG, SR 173.110]) vorgeschriebenen Weise schriftlich einzureichen. Die Beschwerdelegitimation und die zulässigen Beschwerdegründe richten sich nach den massgeblichen Bestimmungen des BGG.

Versand: