



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Beantwortung Interpellation [2009/326](#) von Martin Rüegg, SP-Fraktion: "H2-Tunnel: Wer trägt die politische Verantwortung?"

Datum: 26. Januar 2010

Nummer: 2009-326

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



2009/326

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Beantwortung Interpellation [2009/326](#) von Martin Rüegg, SP-Fraktion: "H2-Tunnel: Wer trägt die politische Verantwortung?"

vom 26. Januar 2010

1. Ausgangslage

Am 12. November 2009 hat Martin Rüegg, SP-Fraktion, eine Interpellation betreffend "H2-Tunnel: Wer trägt die politische Verantwortung?" mit folgendem Wortlaut eingereicht:

"Ende Oktober wurde bekannt, dass sich die beiden Arbeitsgemeinschaften, welche sich um die Vergabe der Arbeiten für den Tunnelneubau beworben hatten, auf die Aufteilung des Auftrags geeinigt hätten. Dadurch konnte ein Baustopp und ein möglicherweise Jahre dauernder Streit vor Gericht abgewendet werden. Wenn zwei sich streiten und sich dann am runden Tisch einigen, ist dies zu begrüßen. Damit ist die Angelegenheit aber noch nicht vom Tisch. Der Preis für die Einigung ist hoch. Daraus entstehen 7 Millionen Franken Mehrkosten in einem Projekt, das finanziell schon längst aus dem Ruder gelaufen ist. Zudem könnte das gesamte Projekt weiter verzögert werden, was vermutlich wieder Mehrkosten zur Folge hätte. Es sei daran erinnert, dass der Landrat - ohne Bauprojektvorlage - einen durchgehend geschlossenen Tunnel beschlossen hat. Vor ziemlich genau zwei Jahren entschied sich der Regierungsrat für die Lüftung über die Portalkamine, was Mehrkosten in der "Grössenordnung von 5 - 10 Millionen" Franken zur Folge habe. Mit anderen Worten: Die Geschichte des H2-Tunnels ist eine Geschichte für sich und symptomatisch für die Abwicklung des ganzen Projekts. Im Zusammenhang mit diesen beiden Vorkommnissen ergeben sich folgende Fragen:

- 1. Wie gross war die Differenz der beiden Offerten für den Tunnelausbau?*
- 2. Ist es richtig, dass nicht die erst- sondern die zweitplatzierte (und gleichzeitig teurere) Offerte den Zuschlag erhielt? Aus welchen Gründen?*
- 3. Ist das Gesetz über öffentliche Beschaffungen (insbesondere § 26 Zuschlag) korrekt angewandt worden? Das Gesetz über öffentliche Beschaffungen sieht nicht zwingend die Vergabe an das tiefste Angebot vor. Trifft es aber zu, dass es keine Bestimmung gibt, welche die Vergabe an den Zweitplatzierten zulässt?*
- 4. Ist der Regierungsrat beim Vergabeentscheid dem Antrag der Verwaltung gefolgt oder hat er den Entscheid aus politischen Gründen geändert?*
- 5. War es unter diesen Umständen nicht vorauszusehen, dass die unterlegene Arbeitsgemeinschaft Beschwerde einlegen würde?*

6. *Wurde die Konsultativkommission miteinbezogen? Welchen Rat erteilte sie der Regierung?*
7. *Wer trägt die politische Verantwortung für die 7 Millionen Franken Mehrkosten?*
8. *Wird das gesamte HPL-Projekt dadurch eine Verzögerung erleiden? Ist dies allenfalls mit weiteren Kosten verbunden?*
9. *Können die Mehrkosten für die Lüftung über die Portalkamine heute genau beziffert werden?*
10. *Wann kommt endlich die definitive Kreditvorlage für die H2?*
11. *Ist der Regierungsrat immer noch der Meinung, dass entgegen den früher abgegebenen Versprechen ein bedeutender Teil der H2-Kosten über die ordentliche Investitionsrechnung statt über die (verlängerte) Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts finanziert werden soll, auch wenn dadurch andere wichtige Investitionsvorhaben zurückgestellt werden müssen?*

Für die schriftliche Beantwortung meiner Fragen danke ich dem Regierungsrat schon jetzt bestens."

2. Grundsätzliche Bemerkungen

Mit Blick auf die Realisierung der H2 Pratteln-Liestal ("HPL") wurde das gesamte Projekt in drei Abschnitte aufgeteilt, die Arbeitsvergaben erfolgten dabei je separat für den sich seit einiger Zeit im Bau befindlichen Abschnitt Süd beim Schild-Areal sowie für den Abschnitt Nord (Hülften) und die hier zur Diskussion stehende Tunnelausschreibung der eigentlichen Baumeisterarbeiten (später wird dann noch die gesamte Tunnelausrüstung und die Umgebungsgestaltung vergeben.

Die Vergabe der Baumeisterarbeiten für den Tunnelabschnitt erfolgte somit in einem Zeitpunkt, als die Arbeiten im Abschnitt Süd beim Schild-Areal längst in Angriff genommen worden waren, im Abschnitt Nord der Teilbereich Wölferstrasse abgeschlossen war und auch im Tunnelabschnitt bereits erste Erdbewegungsarbeiten vorgenommen worden waren (saisonal bedingt).

Wie in jedem anderen offenen Vergabeverfahren auch, war es den Submissionsteilnehmern auch im vorliegenden Fall aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen möglich, den Vergabeentscheid anzufechten.

Die Beschwerde gegen einen Vergabeentscheid in einem sich im Bau befindlichen Projekt mag ärgerlich sein, stellt aber lediglich die Ausübung eines vom Bundesrecht (Binnenmarktgesetz) eingeräumten Rechts dar und hat nichts damit zu tun, für die Abwicklung eines Projektes symptomatisch zu sein.

Kommt einer solchen Vergabebeschwerde die aufschiebende Wirkung zu, so kann die damit verbundene Verzögerung, wie in der Interpellation richtigerweise vermutet wird, beträchtliche Mehrkosten zur Folge haben.

Im vorliegenden Fall hat das Kantonsgerichtspräsidium, Abteilung Verfassungs- und Verwaltungsrecht, der Beschwerde eines unterlegenen Vergabeteilnehmers die aufschiebende Wirkung zuerkannt, und sowohl der Regierungsrat als auch der erfolgreiche Vergabeteilnehmer haben gegen diesen kantonsgerichtlichen Präsidialentscheid Einsprache an das Gesamtgericht erhoben. Es musste in dieser Situation mit einer jahrelangen Verzögerung der Bauarbeiten am Schlüsselabschnitt der H2 gerechnet werden, welche nicht nur die gesamte aufgebaute Projektorganisation gefährdet, sondern auch finanzielle Nachteile in erheblichem Ausmass nach sich gezogen hätte.

Unter der Federführung des Vorstehers der Bau- und Umweltschutzdirektion wurde deshalb intensiv nach alternativen Lösungen gesucht, und letztlich konnte man sich mit dem erfolgreichen Ver-

gabeteilnehmer und dem beschwerdeführenden Vergabeteilnehmer dahingehend einigen, die Baumeisterarbeiten in zwei Abschnitte aufzuteilen und jeden Teil durch eine der Arbeitsgemeinschaften ausführen zu lassen.

Die Aufteilung der Tunnelbaustelle in zwei Abschnitte hat Zusatzkosten für die Baumeisterarbeiten in der Grössenordnung des in der Interpellation genannten Betrages von rund CHF 7 Mio. zur Folge. Auf Basis von rund CHF 125 Mio. konnten somit die Baumeisterarbeiten für den Abschnitt Tunnel Schönthal platziert werden, was immer noch deutlich unter dem zum Zeitpunkt der Angebotsphase erwarteten Preisniveau von CHF 150 Mio. liegt.

Durch die Verhandlungslösung konnten aber auch mit Nachteilen verschiedener Art verbundene langwierige Verzögerungen und negative Kostenfolgen vermieden werden. Die erreichte Verhandlungslösung entspricht im vorliegenden Fall klar dem öffentlichen Interesse der Vermeidung direkter Verzögerungskosten (wie Baustellensicherungen, Unterhalt bereits abhumusierter Flächen etc.), dem öffentlichen Interesse an einer raschen Bewältigung der Wirtschaftskrise (Auslösung von Investitionen in beträchtlichem Umfang in einer für die Wirtschaft schwierigen Zeit), dem öffentlichen Interesse an der Vermeidung volkswirtschaftlicher Stauschäden (durch raschere Verflüssigung des sich auf der heutigen Rheinstrasse stauenden Verkehrs), dem öffentlichen Interesse an der Vermeidung von Umweltbelastungen zu Gunsten der Bevölkerung (Verbesserung der Lärm- und Luftqualität im Bereich der heutigen Rheinstrasse, weshalb man sich bekanntlich nicht zuletzt für die geschlossene Tunnelvariante entschieden hat) und dem öffentlichen Interesse an einer funktionierenden Projektorganisation für die H2 (Gefahr der eigentlichen Zerschlagung der aufgebauten, funktionierenden Projektorganisation mit komplexem Zusammenspiel zwischen Bauherr, Anstössergemeinden, sowie Bauherrenvertretungen, Planern, Fachplanern und Unternehmungen).

Bedenkt man überdies, dass im vorliegenden Beschaffungsverfahren der Qualität der Schlüsselpersonen bei der Offerbeurteilung ein ganz erhebliches Gewicht eingeräumt worden ist, so wird offensichtlich, dass bei zeitlichen Verzögerungen durch ein langwieriges Beschwerdeverfahren die von den Anbietern offerierten, hochqualifizierten Schlüsselpersonen möglicherweise in einem späteren Zeitpunkt nicht mehr zur Verfügung gestanden hätten. Dies hätte mit hoher Wahrscheinlichkeit dazumal ein neues Ausschreibungsverfahren mit neuen Beschwerdemöglichkeiten zur Folge gehabt, dies möglicherweise erst noch in einem konjunkturellen Zyklus, in welchem das Preisniveau der Baumeisterarbeiten höher gewesen wäre.

Es haben somit ganz gewichtige Interessen dafür gesprochen, eine Lösung auf dem Verhandlungsweg anzustreben und eine langwierige gerichtliche Auseinandersetzung zu vermeiden.

3. Zu den einzelnen Fragen

1. Wie gross war die Differenz der beiden Offerten für den Tunnelausbau?

Preislich lag die Differenz der beiden Offerten bei CHF 3'053.--, ergebend auf Eingabesummen von knapp über CHF 118 Mio. eine prozentuale Differenz von 0,003%. Die Bandbreite der Angebote lag hinsichtlich der Offertpreise im Bereich zwischen rund CHF 118 Mio. und CHF 160 Mio.

2. Ist es richtig, dass nicht die erst- sondern die zweitplatzierte (und gleichzeitig teurere) Offerte den Zuschlag erhielt? Aus welchen Gründen?

Es ist richtig, dass die preislich um 0.003% teurere Offerte den Zuschlag erhielt. Der Regierungsrat hat im Rahmen des ihm zustehenden Ermessens die beiden Angebote als gleichwertig qualifiziert und den Zuschlag bei dieser Pattsituation der Arbeitsgemeinschaft mit mehreren lokalen Unter-

nehmungen erteilt, auch aus ökologischen Überlegungen. Der Regierungsrat war sich dabei bewusst, dass bei der marginalen Differenz das Beschwerderisiko so oder so extrem hoch war, unabhängig vom Vergabeentscheid.

3. *Ist das Gesetz über öffentliche Beschaffungen (insbesondere § 26 Zuschlag) korrekt angewandt worden? Das Gesetz über öffentliche Beschaffungen sieht nicht zwingend die Vergabe an das tiefste Angebot vor. Trifft es aber zu, dass es keine Bestimmung gibt, welche die Vergabe an den Zweitplatzierten zulässt?*

Für das Projekt des Baus der H2 gibt es eine externe Controllinginstanz, das Büro Gähler & Partner AG, welches in seinem Controllingbericht 03 vom Juni 2009 im Fazit festhält:

"Aus Sicht des Controllers ist das Submissionsverfahren somit umfassend und korrekt abgelaufen, es konnten keine Unregelmässigkeiten oder Beeinflussungsmöglichkeiten während des Verfahrens festgestellt werden. Dennoch kann ein allfälliges Rekursrisiko aufgrund der engen Preisspanne der Angebote nicht ausgeschlossen werden."

Der Regierungsrat ist der Auffassung, bei seinem Zuschlagsentscheid die Beschaffungsgesetzgebung korrekt angewendet zu haben und vom ihm zustehenden Ermessen bei der Beurteilung der Angebote (Gleichwertigkeit) korrekt Gebrauch gemacht zu haben.

Es wird in der Interpellation korrekt festgestellt, dass es keine gesetzliche Vorgabe gibt, wonach die Vergabe zwingend an das tiefste Angebot zu gehen hat. Vielmehr gilt der Grundsatz, dass der Zuschlag zu Marktpreisen auf das wirtschaftlich günstigste Angebot erfolgt (vergl. § 26 des Gesetzes über öffentliche Beschaffungen vom 3. Juni 1999, SGS 410). Weiter sagt diese Gesetzesbestimmung, dass bei der Angebotsbeurteilung die in der Ausschreibung festgehaltenen Kriterien in der Reihenfolge ihrer Bedeutung und entsprechend ihrer Gewichtung angewendet werden müssen. Die Rangreihenfolge der Angebote bestimmt sich somit nicht nur nach dem Preis, sondern nach sämtlichen in der Ausschreibung definierten Zuschlagskriterien, und der Zuschlag in einem Vergabeverfahren soll als Resultat der Beurteilung aller genannten Kriterien an das so ermittelte wirtschaftlich günstigste Angebot gehen.

Wie in der Fragestellung richtig vermutet wird, gibt es keine gesetzliche Bestimmung, welche die Vergabe an den Zweitplatzierten zulässt, verstanden als denjenigen, der aufgrund der Beurteilung der Zuschlagskriterien nicht das wirtschaftlich günstigste Angebot abgegeben hat. Im vorliegenden Fall sind die beiden führenden Angebote als gleichwertig qualifiziert worden, d.h. es ist keine Vergabe an den "Zweitplatzierten" erfolgt.

4. *Ist der Regierungsrat beim Vergabeentscheid dem Antrag der Verwaltung gefolgt oder hat er den Entscheid aus politischen Gründen geändert?*

Die Bau- und Umweltschutzdirektion hat aufgrund der preislichen Minimaldifferenz von 0,003% tatsächlich ihren Antrag zu Gunsten des preislich minim günstigeren Angebotes unterbreitet. Aufgrund des ihm zustehenden Ermessens hat der Regierungsrat die Angebote als gleichwertig betrachtet und die Vergabe an dasjenige Angebot vorgenommen, welches um besagte minimale CHF 3'000.-- teurer war. Der Regierungsrat legt Wert auf die Feststellung, dass er im Rahmen seiner Entscheidkompetenz nicht an einen Antrag einer Verwaltungseinheit gebunden ist, solange dabei die gesetzlichen Schranken und die im Einzelfall zustehenden Ermessensspielräume beachtet werden.

5. *War es unter diesen Umständen nicht vorauszusehen, dass die unterlegene Arbeitsgemeinschaft Beschwerde einlegen würde?*

Aufgrund der äusserst geringen Differenz zwischen den beiden preisgünstigsten Angeboten war das Beschwerderisiko von Anfang an sehr hoch.

Es wurde gegenüber den Projektverantwortlichen bestätigt, dass auch bei einem umgekehrt lautenden Vergabeentscheid vom anderen Vergabeteilnehmer Beschwerde erhoben worden wäre.

6. *Wurde die Konsultativkommission miteinbezogen? Welchen Rat erteilte sie der Regierung?*

Die Konsultativkommission wurde nicht in den Vergabeentscheid miteinbezogen, aber in die Verhandlungslösung, welche von der Konsultativkommission klar befürwortet wurde.

7. *Wer trägt die politische Verantwortung für die 7 Millionen Franken Mehrkosten?*

Es kann in diesem Zusammenhang nicht einfach von Mehrkosten gesprochen werden, zumal gegenüber der Kostenprognose von CHF 150 Mio. für die ausgeschriebenen und vergebenen Arbeiten letztlich ein Vergabeerfolg im Bereich von über CHF 20 Mio. erzielt wurde.

Der Regierungsrat hat den Vergabeentscheid gefällt, und er hat auch die unter Leitung des Vorstehers der Bau- und Umweltschutzdirektion ausgehandelte Verhandlungslösung genehmigt, welche auch von der H2-Konsultativkommission begleitet und ausdrücklich begrüsst worden ist.

8. *Wird das gesamte HPL-Projekt dadurch eine Verzögerung erleiden? Ist dies allenfalls mit weiteren Kosten verbunden?*

Der ursprünglich vorgesehene Baubeginn verzögerte sich um rund sechs Monate. Aufgrund der seit der Einigung mit den Parteien überarbeiteten Terminpläne sollte das Gesamtprojekt keine Verzögerung erleiden. Der Endtermin des 31.12.2013 sollte nach heutigem Kenntnisstand eingehalten werden können. Mangels einer Verzögerung resultieren daraus auch keine weiteren Kosten.

9. *Können die Mehrkosten für die Lüftung über die Portalkamine heute genau beziffert werden?*

Die effektiven Kosten können erst nach Vorliegen der Angebote in der respektiven Ausschreibung bestimmt werden. In der Endkostenprognose per 31. März 2009 sind diese Kosten der dem Schutz der Anwohnerschaft dienenden Umweltlüftung jedoch angemessen berücksichtigt.

10. *Wann kommt endlich die definitive Kreditvorlage für die H2?*

Die Zusatzkreditvorlage für die H2 wird voraussichtlich noch im 1. Quartal des Jahres 2010 in den Landrat kommen.

11. *Ist der Regierungsrat immer noch der Meinung, dass entgegen den früher abgegebenen Versprechen ein bedeutender Teil der H2-Kosten über die ordentliche Investitionsrechnung statt über die (verlängerte) Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts finanziert werden soll, auch wenn dadurch andere wichtige Investitionsvorhaben zurückgestellt werden müssen?*

Gemäss § 4 des Gesetzes über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal vom 8. Mai 2006 (SGS 439) wird der Verkehrssteuer-Rabatt gemäss § 10 Abs. 4 des Gesetzes über die Verkehrsabgabe vom 25. Juni 1981 (SGS 304.41) per 1. Januar 2007 für die Dauer von fünf Jahren Ausser-Kraft gesetzt, und die Ausser-Kraft-Setzung verlängert sich gemäss § 15a Abs. 3 des Gesetzes über die Verkehrsabgaben so lange, bis die Finanzierung durch den Fonds zum Bau der H2 Pratteln-Liestal gesichert ist, im Maximum jedoch um weitere fünf Jahre.

Nach heutigem Kenntnisstand wird die Ausser-Kraft-Setzung des Verkehrssteuerrabattes über die Maximaldauer von weiteren fünf Jahren, total somit während zehn Jahren, erfolgen. Über die Finanzierung des Zusatzkredites wird der Landrat zu befinden haben.

Liestal, 26. Januar 2010

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident:
Wüthrich

der Landschreiber:
Mundschin

