

Bericht der Geschäftsprüfungskommission an den Landrat

betreffend Abklärung Vorgänge rund um die Vergabe und die Verträge im Zusammenhang mit der Velohochbahn

2021/741

vom 28. Januar 2022

1. Ausgangslage

An der vom Regierungsrat und dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) einberufenen Medienkonferenz am **9. September 2020** in Muttenz wurde der Öffentlichkeit die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie sowie ein daraus initiiertes Pilotprojekt zur Realisation einer Velohochbahn angekündigt. Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie stützte den Regierungsrat und das ASTRA in ihrem Bestreben, einen «Lückenschluss» im Kantonalen Velowegnetz zwischen Pratteln und Augst/Römerstadt mit einer erstmaligen Velohochbahn zu realisieren. Zugleich waren beide Akteure bestrebt, bei diesem Pilotprojekt das Eidgenössische Schwing- und Äplerfest (ESAF 22) als «Schaukasten» zu nutzen, um den Kanton Basel-Landschaft innovativ sowie als Holzbaupionier zu präsentieren.

Weniger die neuartige Holz-Velohochbahn an sich, sondern die personelle Konstellation der am Projekt beteiligten Personen führte im Nachgang der Medienkonferenz in den Medien und der Öffentlichkeit zu Kritik. Die erhobenen Vorwürfe veranlassten den Regierungsrat das Projekt einer Pilotstrecke am **22. September 2020** abzubrechen.

Die am **23. September 2020** in der Fragestunde des Landrats geführte Debatte über das Velohochbahnprojekt liess für die Geschäftsprüfungskommission einige Unklarheiten offen. Im Umfang dieser Untersuchung überprüfte die GPK die verwaltungsinternen Abläufe rund um das Pilotprojekt Velohochbahn Nordwestschweiz und insbesondere, ob Corporate Governance-Richtlinien, das Beschaffungsgesetz, Deklarationspflicht und Interessenbindungen sowie die Ausstandsregeln beachtet wurden.

2. Organisatorisches

Die GPK erteilte als parlamentarisches Oberaufsichtsorgan an ihrer Kommissionssitzung vom **29. Oktober 2020** der Subkommission III (Subko III: Präsident Etienne Winter, Yves Krebs, Florian Spiegel) den Auftrag, die verwaltungsinternen Abläufe rund um das Pilotprojekt Velohochbahn Nordwestschweiz zu untersuchen.

GPK-Mitglied Bálint Csontos trat sowohl bei der Beratung des Auftrags an die Subko III wie auch bei der Beratung des vorliegenden Berichts in den Ausstand. Die GPK beriet und verabschiedete den vorliegenden Bericht am 20. Januar 2022.

3. Unterlagen und Hearings

Für die Untersuchung forderte die Subko III folgende Unterlagen der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) an:

- Diverse Dokumente inklusive Darstellung in einem Projektzeitstrahl:
 - interne Protokolle/Korrespondenzen (auch offizielle Mails) mit involvierten Parteien oder Medien
 - Arbeitsaufträge

- Vorstudien
- (Regierungs-)beschlüsse;
- eine Darstellung des für die Zukunft geplanten und definierten weiteren Projektverlaufs, der aufgrund des abrupten Projektstopps nicht mehr realisiert werden konnte;
- direktionseigene/direktionsübergreifende oder regierungsrätliche Corporate Governance-Richtlinien/Bestimmungen bezüglich Auftragsvergaben und Auftragspraxen (Beschaffungs- und Vergabewesen).

Begleitende und klärende Hearings fanden nach internem Aktenstudium statt. Ziel der Subko III war es dabei, aus dem Aktenstudium erfahrene Eindrücke mit den unterschiedlich involvierten Stellen abzugleichen, divergierende Ansichten festzustellen und allgemeine Lücken in der Projektdokumentation zu schliessen. Mit folgenden am Projekt beteiligten Personen fand ein separates Hearing statt:

- 19. Mai 2021 mit Regierungsrat Isaac Reber
- 27. Mai 2021 auf Einladung* mit Klaus Kirchmayr, Mitgründer Firma Urb-x
- 01. Juni 2021 mit Drangu Sehu, Kantonsingenieur

*Landratsmitglied Klaus Kirchmayr betonte in einer persönlichen Erklärung in der Landratssitzung vom 23. September 2020, dass er bei einer allfälligen Untersuchung durch die Geschäftsprüfungskommission in seiner Funktion als Mitgründer der Firma Urb-x für Auskünfte zu Verfügung stehe. Dieses Angebot nahm die Subko III an.

In einer späteren Phase wurden weitere in den vorliegenden Unterlagen erwähnte Akten sowie eine Übersicht diverser Meetings bei der BUD angefordert. Zuletzt machte sich die Subko III bei der Landeskantlei über vergangene Änderungen bei Deklarationspflicht und Interessenbindungen kundig.

4. Chronologie / Projektübersicht

Der GPK ist es ein Anliegen, einen chronologischen Überblick über die verwaltungsinternen Abläufe rund um das Velohochbahnprojekt wiederzugeben. Die Kommission teilt den Untersuchungszeitraum in zwei Phasen. Zum einen fasst die erste **Phase A: «Machbarkeitsstudie»** die verwaltungsinternen Abläufe rund um die Durchführung der vom Kanton in freihändiger Vergabe vergebenen Machbarkeitsstudie zusammen. Für diesen Zeitraum existiert ein Vertrag zwischen dem Leistungserbringer Häring AG und dem Leistungsempfänger Kanton Basel-Landschaft. Diese Phase A endete mit der Abgabe des Studienauftrags am 7. August 2020.

Die zweite **Phase B: «Pilotprojekt Velohochbahn»** umfasst die verwaltungsinternen Tätigkeiten nach Abgabe des Studienauftrags am 7. August 2020 bis zum offiziell verkündeten Abbruch des Projekts am 23. September 2020. In dieser Phase bestand keine entschädigte vertraglich geregelte Zusammenarbeit zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und der an der Machbarkeitsstudie beteiligten Firmen und Personen.

4.1. Phase A: Machbarkeitsstudie

Im **Februar 2020** wurden Klaus Kirchmayr in der Funktion als Mitgründer der Firma Urb-x und Christoph Häring, VR-Präsident der Häring Group AG, bei den beiden Regierungsräten Isaac Reber und Thomas Weber mit einer Projektpräsentation «*Velohochbahn in Holzbauweise*» vorstellig. Die Idee beider Unternehmer war es, eine für ein Patent angemeldete modulare Velohochbahn auf Baselbieter Boden aus dem lokalen Baustoff Holz zu realisieren. Neben Entlastungsbestrebungen und einer Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden im dichten Agglomerationsverkehr wurde unter anderem das Ziel verfolgt, mittels dieser Velohochbahn eine symbolische Verbindung vom Standort des letzten Eidgenössischen Schwing- und Älplerfestes ESAF 1977 beim St. Jakob in Muttenz zum zukünftigen Austragungsort des ESAF 2022 nach Pratteln zu schaffen.

Die vorliegende Projektidee wurde von den beiden Regierungsräten Isaac Reber und Thomas Weber aufgegriffen und in Zusammenarbeit mit der BUD weiterverfolgt. Dabei wurde von Beginn an das ESAF 22 als ambitionierter «pacemaker» für den zeitlich angestrebten und erfolgreichen Abschluss des Pilotprojekts angesehen.

Anfangs **März 2020** konnte der Kanton Basel-Landschaft das Bundesamt für Verkehr ASTRA für das Pilotprojekt gewinnen. Die Unterstützung des ASTRA ermöglichte es dem Projektteam – neben einer denkbaren finanziellen Beteiligung – ebenfalls neu den Autobahnperimeter als geeignete Streckenführung einzubeziehen. Um die projektbedingte Koordination zwischen Bund und Kanton besser aufzugleisen, setzte das ASTRA in Zusammenarbeit mit der Firma Baliox AG einen Koordinator «Velobahnen NWCH» auf Mandatsbasis ein.

Ab **Mitte März bis Mitte April 2020** wurde der Studienauftrag zwischen den Beteiligten ausgearbeitet und mit Unterzeichnung des Ingenieurvertrags am 29. Mai 2020 in freihändiger Vergabe zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und der Häring AG vertraglich formell beschlossen. Die am 7. August 2020 an den Kanton Basel-Landschaft vorgelegte Machbarkeitsstudie beinhaltete neben einem Hauptbericht ergänzende Teilberichte zur Konstruktion, Elektronik, Informatik und Streckenführung St. Jakob – ESAF22/Pratteln. Die Leistungen der Machbarkeitsstudie wurden mit CHF 145'000.– entgolten.

Mitte Juni 2020 wurde das Pilotprojekt dem Gesamtingesamtregierungsrat vorgestellt. Das Investitionsvorhaben wurde vom Regierungsrat **anfangs August 2020** mit geschätzten CHF 12 Mio. in das kantonale Investitionsprogramm aufgenommen. Dies im Sinne eines «Platzhalters», da zu diesem Zeitpunkt die genaue Streckenführung und die exakte mögliche Beteiligung des Bundes durch das ASTRA noch nicht bekannt waren.

4.2. Phase B: Pilotprojekt Velohochbahn

Im **August bis anfangs September 2020** wurde vom Kanton Basel-Landschaft in Zusammenarbeit mit dem ASTRA beschlossen, von der zu Beginn des Projekts angedachten Streckenführung St. Jakob – Pratteln abzuweichen und mit einer deutlich kürzeren 2,5 Kilometer langen Pilotstrecke zwischen Pratteln – Augst weiter zu planen. Die Machbarkeitsstudie hat aufgezeigt, dass bei der ursprünglichen Streckenführung neben baulichen Hindernissen zahlreiche verschiedene Landeigentümerschaften tangiert wären, die aufgrund potenzieller Einsprachen das Ziel der Eröffnung der Velohochbahn bis zum ESAF 2022 erheblich gefährden könnten. Mit der neuen Streckenwahl wurde versucht, einen langfristigen Nutzen durch einen «Lückenschluss» im kantonalen Velonetzplan zu erreichen. Zudem war es mit dieser Entscheidung möglich, weiterhin das ESAF als nationales «Schaufenster» für das Pilotprojekt zu nutzen.

Am **9. September 2020** wurde die gemeinsame Medienkonferenz von Regierungsrat und ASTRA einberufen, um der Öffentlichkeit die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sowie das daraus initiierte Pilotprojekt zur Realisation einer Velohochbahn zwischen Pratteln und Augst im Umfang einer Landratsvorlage anzukündigen.

Der offizielle Abbruch des Pilotprojekts erfolgte per Medienmitteilung am **22. September 2020**. Das abgebrochene Projekt wurde der BPK am **20. Oktober 2020** auf Antrag eines Kommissionsmitglieds vorgestellt.

5. Feststellungen der GPK

Im Folgenden werden die Haupteckdaten aus den oben erläuterten Unterlagen und Hearings aus Sicht der GPK in ihrer Funktion als politische Oberaufsicht festgehalten.

5.1. Nicht vorhandene schriftliche Dokumentation Weiterverlauf Pilotprojekt

Die GPK forderte von der BUD eine Darstellung des für die Zukunft geplanten und definierten weiteren Projektverlaufs, der aufgrund des abrupten Projektstopps nicht mehr realisiert werden konnte. Von Seiten BUD wurden der Kommission keine entsprechenden Unterlagen zugestellt. Als

Antwort auf die schriftliche Nachfrage wurde die Kommission auf die Medienmitteilung vom 9. September 2020 verwiesen, welche besagt, dass diese Punkte in der geplanten Landratsvorlage im 4. Quartal 2020 abgehandelt worden wären. Weitere Schritte seien zu diesem Zeitpunkt nicht geplant gewesen, da seitens Kanton zuerst der Wille des Parlaments abgeholt werden wollte. Da das Projekt wenige Tage nach Bekanntgabe abgebrochen wurde, sei die geplante Landratsvorlage nie ausgearbeitet worden, so die BUD in ihrer Stellungnahme weiter. Im Zuge der Untersuchung stellte die GPK fest, dass der BPK ausführlichere und weitreichendere Dokumente zur Verfügung gestellt wurden als der Untersuchungskommission. Das ist ein aus Sicht GPK stossender Sachverhalt.

In Anbetracht des zeitlich ambitionierten Pilotprojekts mit einer klaren durch das ESAF 22 angestrebten Deadline wurde in den Hearings hinsichtlich der gesamtheitlichen Projektplanung ergänzend erläutert, dass eine Eventualplanung stattgefunden habe, ob solch ein Bauprojekt überhaupt innerhalb dieser Frist realisiert werden könne. Dies jedoch gedanklich und aufgrund von Erfahrungswerten. Die BUD betonte weiter, dass weniger die Art der Ausschreibung, sondern die Vermeidung von Projekteinsparungen hierbei im Vordergrund stand.

5.2. Keine über die gesetzlichen Bestimmungen hinausgehende Corporate Governance-Richtlinien oder Bestimmungen bezüglich Auftragsvergabe und Auftragspraxen im Beschaffungs- und Vergabewesen

Der GPK wurde von der BUD mitgeteilt, dass im Beschaffungs- und Vergabewesen keine über die gesetzlichen Bestimmungen hinausgehenden, wie direktionseigene/direktionsübergreifende oder regierungsrätliche Richtlinien bezüglich Auftragsvergabe und Auftragspraxen bestehen. Nach Ansicht der BUD richtet sich die kantonale Corporate Governance in diesem Bereich nach folgenden Gesetzes- und Verordnungsbestimmungen:

- SGS 140 Verwaltungsorganisation
- SGS 141-147 Organisationseinheiten kantonale Verwaltung
- SGS 31 Finanzhaushalt
- SGS 420 Gesetz über öffentliche Beschaffungen
- SGS 420.11 Verordnung zum Beschaffungsgesetz (Beschaffungsverordnung)
- SGS 420.12 IVöB Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen
- SGS 420.21 Verordnung über die Beschaffungsorganisation in der Verwaltung des Kantons Basel-Landschaft

5.3. Starke Priorisierung ESAF 22

Während der gesamten Untersuchung wurde deutlich, dass das angestrebte Ziel – eine Velohochbahn bis zum ESAF 22 zu realisieren – mit Nachdruck verfolgt wurde. Dies zeigen unter anderem «Motivationsmails», um alle involvierten Parteien auf dieses Pilotprojekt einzustimmen. Von Seiten Kanton Basel-Landschaft war man mit hohem Tatendrang bestrebt, ein neuartiges innovatives Bauprojekt in Rekordzeit zu realisieren und entsprechend präsentieren zu können. Dieser Eindruck wurde durch die geführten Hearings bekräftigt und es wurde erläutert, dass aus der allgemeinen Erfahrung bei solchen Bauprojekten die Fertigstellung bis Mitte 2022 extrem anspruchsvoll sei. Es sei allen Beteiligten klar gewesen, dass dieses Ziel nur erreicht werden könne, wenn sehr schnell und nicht auf die gewöhnliche Art vorgegangen werde. Mit der Aufnahme in ein nationales Agglomerationsprogramm für den Erhalt eines Bundesbeitrags sei die angestrebte Fertigstellung des Pilotprojekts nicht realistisch gewesen.

5.4. Gleichberechtigte Partner Urb-x und Häring AG

Aus vertragsrechtlicher Perspektive bestand alleinig eine formelle vertragliche Zusammenarbeit zwischen dem Leistungsempfänger Kanton Basel-Landschaft und dem Leistungserbringer Häring AG im Umfang der in freihändiger Vergabe vergebenen Machbarkeitsstudie. Allen Parteien sei seit Projektbeginn an klar gewesen, dass es sich bei den Unternehmen Urb-x und Häring AG um gleichberechtigte Partner handelte. Aus den vorliegenden Unterlagen ist deutlich zu erkennen,

dass die schriftliche Korrespondenz zwischen Kanton und den beiden Unternehmen hauptsächlich über Vertreter der Firma Urb-x erfolgte. Obwohl zudem die Ausarbeitung des für die Machbarkeitsstudie erstellten Entwurfs der Offerte von Vertretern der Firma Urb-x stammte, wurde letztlich der Ingenieurvertrag alleinig mit der Firma Häring AG abgeschlossen. Aus den Unterlagen und den durchgeführten Hearings entnehmend, wurde dieser Entscheid vom Kanton Basel-Landschaft forciert und dadurch begründet, dass sich die Firma Urb-x in der Phase des Vertragsabschlusses erst in Gründung befunden hätte und demgegenüber die Häring AG ein etabliertes Unternehmen sei.

Gemäss Auszug aus dem Handelsregister BL ist die Firma Urb-x AG nach Statutendatum am 25. März 2020 gegründet und am 1. April 2020 im Schweizerischen Handelsamtsblatt (SHAB) publiziert worden. Zum Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung war die Firma Urb-x AG entsprechend formal bereits gegründet gewesen. Zusammengefasst kommt die GPK zur Beurteilung, dass unabhängig von der vertraglichen Konstellation zwischen allen am Projekt beteiligten Behörden und Firmen eine intensive vertragsunabhängige Zusammenarbeit stattgefunden hat.

5.5. Ungeklärte Auswirkungen des möglichen Patentschutzes

Bereits bei der Vorstellung der Projektidee von Klaus Kirchmayr und Christoph Häring im Februar 2020 bei den beiden Regierungsräten Isaac Reber und Thomas Weber wurde der Kanton Basel-Landschaft mit einem für dieses Velohochbahnsystem angemeldeten europäischen Patent konfrontiert. Die beiden Unternehmer waren zuversichtlich, dass zum einen das Recht an modularen Fahrrad-Hochwegen umfassend geschützt sei. Zum anderen wäre ohne die Firma Urb-x die Realisierung modul-basierter und damit kostengünstiger Fahrrad-Hochwege nur schwer realisierbar.

Die GPK stellt in ihrer Untersuchung fest, dass die Auswirkungen dieses angemeldeten Patentschutzes auf das vorliegende Pilotprojekt vom Kanton Basel-Landschaft bis zum Abbruch des Projekts am 22. September 2020 weder kantonsintern noch extern abgeklärt wurde. Seitens Kanton Basel-Landschaft wurde in den Hearings erläutert, dass es sich hierbei um eine reine Selbsteinschätzung der Firma Urb-x handle. In einem ersten Projektschritt habe nicht die Klärung des Patentschutzes im Vordergrund gestanden, sondern der Entscheid, inwiefern man sich auf diese Projektidee einlassen wollte sowie, ob die Velohochbahn überhaupt technisch umsetzbar sei. Letzterer Aspekt wurde mit der in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie abgeklärt. Wäre man bei diesem ersten Schritt auf ein unüberwindbares Hindernis gestossen, so wäre das Pilotprojekt bereits zu diesem Zeitpunkt gescheitert und eine Prüfung des Einflusses eines möglichen Patentschutzes obsolet gewesen. Die Abklärung der Auswirkung eines möglichen Patentschutzes wäre ebenfalls Bestandteil der geplanten aber nicht ausgearbeiteten Landratsvorlage gewesen.

5.6. Offenes Vergabeverfahren wäre denkbar gewesen

Wie bereits in den Ausführungen über die vorliegenden Untersuchungsunterlagen festgehalten, lagen der GPK für ihre Untersuchung seitens BUD keine schriftlichen Unterlagen für den geplanten weiteren Verlauf des Pilotprojekts vor, da nach Aussage BUD bis zum Abbruch des Projekts keine verschriftlichten Unterlagen existierten. Im Rahmen der Hearings wurde hierzu jedoch erläutert, dass dem Kanton Basel-Landschaft keine weiteren Unternehmen bekannt wären, die etwas Ähnliches gebaut hätten und entsprechende Referenzen vorweisen könnten. Es sei klar gewesen, dass die Wahrscheinlichkeit hoch gewesen wäre, dass der Pilot von den Unternehmen realisiert worden wäre, welche die Idee eingebracht haben. So wäre dies aus kantonaler Sicht in Anbetracht eines Pilotprojekts grundsätzlich vertretbar gewesen. Nichtsdestotrotz betonte die BUD, dass aus ausschreibungspolitischen Gründen eine offene Ausschreibung für eine Velohochbahn ebenfalls in Frage gekommen wäre.

5.7. Beachtung von Corporate Governance-Richtlinien, dem Beschaffungsgesetz, der Deklarationspflicht und Interessenbindungen sowie der Ausstandsregeln

Die der GPK zur Verfügung stehenden Unterlagen liefern keine Hinweise darauf, dass die im Titel erwähnten Grundlagen nicht beachtet wurden. Eine vertragsrechtliche und finanziell entschädigte

Leistung bestand allein durch die in freihändiger Vergabe durchgeführte Machbarkeitsstudie zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und der Häring AG. Weiter gibt es keine Hinweise darauf, dass die Parteizugehörigkeiten der involvierten Personen Einfluss auf die Vergabe der Machbarkeitsstudie hatte.

Der Kanton Basel-Landschaft kennt derzeit keine über die vorherrschenden gesetzlichen Bestimmungen hinausgehenden Corporate Governance-Richtlinien auf Direktions- oder Regierungsrats-Ebene, welche eine Zusammenarbeit oder die Erteilung von Leistungsaufträgen an aktive oder ehemalige Landratsmitglieder sowie Parteimitglieder stärker reglementieren würde.

5.8. Versäumnis Offenlegung der landrätlichen Interessenbindungen

Gemäss § 5 des Gesetzes über die Organisation und die Geschäftsführung des Landrats (SGS 131) sind Landratsmitglieder dazu verpflichtet, die Landeskanzlei über die jeweiligen persönlichen Interessenbindungen schriftlich zu unterrichten und Änderungen der Landeskanzlei laufend bekannt zu geben. Nach Anfrage bei der Landeskanzlei wurde sie am 25. September 2020 von den beiden Landräten Bálint Csontos und Klaus Kirchmayr über ihre Beteiligung respektive über ihre Mitgliedschaft in einem leitenden Gremium der Firma Urb-x informiert.

In Anbetracht, dass die Offenlegung der vorhandenen Interessenbindung erst wenige Tage nach Abbruch der projektbedingten Zusammenarbeit und zudem erst im Anschluss der am 23. September 2020 geführten projektspezifischen Landratsdebatte erfolgte, erachtet die GPK diesen Umstand ihrerseits als ein Versäumnis, Änderungen der persönlichen Interessenbindung laufend der Landeskanzlei bekannt zu geben.

5.9 Projekt- und Untersuchungsaufwand

Neben der erfolgten Machbarkeitsstudie im Umfang von rund CHF 145'000.– schätzt die BUD die direktionsinternen Aufwände rund um das Pilotprojekt auf etwa 500 Arbeitsstunden. Die von der Legislative nachträglich ausgelösten Direktionsaufwände werden auf circa zusätzliche 100 Arbeitsstunden geschätzt. Weiter wurde gegenüber der GPK ausgeführt, dass der Arbeitsaufwand für das Gesamtprojekt im Verhältnis zur alltäglichen Direktionstätigkeit weder in seiner Höhe noch in seinem Inhalt von besonderem Ausmass war. Die Besonderheit respektive der Unterschied lag allein in der hohen Dringlichkeit und damit einhergehenden zeitlichen Priorisierung des Velohochbahnprojektes.

6. Schlussfolgerungen der GPK

Inwiefern weniger persönlich bekannte oder weniger renommierte Unternehmer mit einer ähnlich innovativen, sich im Patentprozess befindenden Projektidee solch einen Rückhalt und Vertrauen von Seiten Regierung und BUD geniessen können, ist der GPK unbekannt. Allerdings muss über die gesamte Untersuchung und der daraus abgeleiteten Erkenntnisse die Schlussfolgerung gezogen werden, dass ohne ein gegenseitiges hohes Vertrauen, grosser Überzeugung und Arbeitseifer aller Beteiligten solch ein Pilotprojekt kaum aufgelegt und im angestrebten ambitionierten Zeitraum realisiert werden könnte.

Von Seiten Regierungsrat und BUD war man bestrebt, Leadership zu zeigen. Es war ein kühnes aber nicht unrealistisches Ziel, innert einem sehr ambitionierten Zeitraum, eine neuartige innovative Idee von der Papierzeichnung in ein fertiggestelltes Bauwerk umzumünzen. Allen am Projekt beteiligten Parteien war jedoch bewusst, dass falls technisch wie auch juristisch schwer überwindbare Widerstände während des Projekts auftreten würden, diese mit einer hohen Wahrscheinlichkeit zum Scheitern des gesamten Projekts geführt hätten. Entsprechend war man bestrebt, zumindest die technischen Faktoren frühzeitig abzusichern.

Die GPK kommt gestützt auf der Sichtung der Unterlagen und den geführten Hearings zur Schlussfolgerung, dass im vorliegenden Projektablauf nebst den technischen und juristischen Er-

folgsfaktoren die durchaus ebenso erfolgsrelevante Bedeutung des demokratie-politischen Entscheidungsprozesses vernachlässigt wurde. Aufgrund des finanziellen Umfangs des Bauvorhabens war seit Projektaufnahme allen Beteiligten bewusst, dass dieses Bauvorhaben von Gesetzes wegen dem Landrat zur Beschlussfassung vorgelegt werden muss. In Anbetracht der personellen Konstellation der am Pilotprojekt beteiligten Personen waren kritische Fragen zu dieser Zusammensetzung unausweichlich. Dass hierbei noch ein im Anmeldeprozess pendentes europäisches Patent hängig war, dessen Auswirkung im Vorfeld der öffentlichen Bekanntgabe des Pilotprojekts an der Medienkonferenz vom 9. September 2020 nicht geklärt wurde, förderte keineswegs die Teilhabe am hohen Vertrauen, der klaren Überzeugung und dem grossen Willen am Projekterfolg aufseiten der Medien, der breiten Öffentlichkeit sowie des Landrats.

Rückblickend attestierten die kantonalen Behörden der GPK, dass es sich gelohnt hätte, das Parlament früher in den Projektprozess einzubinden. So wurde im Konkreten erkannt, dass es durchaus Sinn gemacht hätte, im Anschluss der technischen Machbarkeitsprüfung das Projekt der Bau- und Planungskommission vorzustellen. Eine frühzeitige Einbindung des Parlaments hätte allenfalls zu mehr Transparenz und Vertrauen in das Pilotprojekt und möglicherweise zu einer Versachlichung der parlamentarischen und öffentlichen Diskussion über dieses Projekt geführt.

7. Empfehlungen an den Regierungsrat

1. Die GPK verlangt vom Regierungsrat, dass künftig die von der parlamentarischen Oberaufsichtskommission eingeforderten Akten vollständig zur Prüfung übergeben werden.
2. Die GPK erwartet, dass bei Pilotprojekten – insbesondere wenn sie einem hohen Abbruchrisiko unterliegen – vorzeitig eine Risikoanalyse durchgeführt wird. Weiter wird erwartet, dass auch bei Pilotprojekten eine ordentliche verschriftlichte Projektplanung und Projektdokumentation geführt wird.
3. Mit vom Kanton finanzierten Machbarkeitsstudien sollen Firmen nicht die Machbarkeit ihrer Geschäftsideen prüfen, sondern die Umsetzung dieser Ideen im Rahmen konkreter Bauprojekte.
4. Die GPK empfiehlt dem Regierungsrat, die kantonale Corporate Governance-Strategie in Bezug auf die Auftragsvergabe an Verschwägte, Verwandte und an Parteimitglieder zu überarbeiten.
5. Die GPK erwartet vom Regierungsrat, dass er bei einem zeitlich ambitionierten Bauprojekt die möglichen Auswirkungen eines Patentschutzes frühzeitig abklären lässt.

8. Hinweis an den Landrat

Die Landratsmitglieder werden an ihre Pflicht zur Offenlegung persönlicher Interessenbindungen erinnert. Intransparenz mindert das gesellschaftliche Vertrauen in die politischen Behörden.

9. Anträge

Die Geschäftsprüfungskommission beantragt dem Landrat einstimmig mit 13:0 Stimmen,

1. den vorliegenden Bericht der GPK zum Pilotprojekt Velohochbahn Nordwestschweiz zur Kenntnis zu nehmen.
2. die unter Kapitel 7 aufgeführten Empfehlungen gutzuheissen.

28.01.2022 / bw

Geschäftsprüfungskommission

Florian Spiegel, Präsident

Beilage – Entwurf Landratsbeschluss

Landratsbeschluss

betreffend Abklärung Vorgänge rund um die Vergabe und die Verträge im Zusammenhang mit der Velohochbahn

vom **Datum wird durch die LKA eingesetzt.**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Bericht der GPK zum Pilotprojekt Velohochbahn Nordwestschweiz wird zur Kenntnis genommen.
2. Den Empfehlungen wird zugestimmt und der Regierungsrat wird beauftragt, dem Landrat innert drei Monaten nach Landratsbeschluss eine Stellungnahme dazu abzugeben.

Liestal, **Datum wird durch die LKA eingesetzt.**

Im Namen des Landrats

Die Präsidentin:

Die Landschreiberin: