

## **Beschluss des Landrats vom 10.02.2022**

Nr. 1361

### **6. Abklärungen Vorgänge rund um die Vergabe und die Verträge im Zusammenhang mit dem Pilotprojekt Velohochbahn Nordwestschweiz**

2021/741; Protokoll: mko

*[Bálint Csontos und Klaus Kirchmayr treten in den Ausstand]*

Kommissionspräsident **Florian Spiegel** (SVP) zur Ausgangslage: Regierungsrat und Bundesamt für Strassen (ASTRA) informierten an einer Medienkonferenz am 9. September 2020 in Muttenz die Öffentlichkeit über die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie sowie ein daraus initiiertes Pilotprojekt zur Realisation einer Velohochbahn. Das Projekt sollte als «Lückenschluss» im Kantonalen Velowegnetz zwischen Pratteln und Augst fungieren und, verbunden mit dem Eidgenössischen Schwing- und Älplerfest (ESAF 22), als «Schaufenster» genutzt werden, 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. Dies veranlasste den Regierungsrat, das Projekt 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. Daraufhin gab sich die GPK den Auftrag, die verwaltungsinternen Abläufe rund um das Pilotprojekt Velohochbahn Nordwestschweiz zu untersuchen und zu bewerten, unter besonderer Berücksichtigung der Corporate Governance-Richtlinien, des Beschaffungsgesetzes, der Deklarationspflicht und der Interessenbindungen.

Die GPK erteilte als parlamentarisches Oberaufsichtsorgan an ihrer Kommissionssitzung vom 29. Oktober 2020 der Subkommission III den Auftrag, die verwaltungsinternen Abläufe rund um das Pilotprojekt 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. Für die Untersuchung forderte die Subko III folgende Unterlagen der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) an: Diverse Dokumente inklusive Darstellung in einem Projektzeitstrahl lagen vor (sämtliche internen Protokolle/Korrespondenzen und Mails mit involvierten Parteien oder Medien, die Arbeitsaufträge, Vorstudien, Regierungsbeschlüsse). Weiter lagen vor eine Darstellung des für die Zukunft geplanten und definierten weiteren Projektverlaufs, sowie direktionseigene bzw. direktionsübergreifende oder regierungsrätliche Corporate Governance-Richtlinien bezüglich Auftragsvergabe. Begleitende und klärende Hearings fanden nach internem Aktenstudium statt, dies mit Regierungsrat Isaac Reber, mit Klaus Kirchmayr, Mitgründer Firma Urb-x, sowie mit Drangu Sehu, Kantonsingenieur. Im Anschluss an die Gespräche wurden die relevanten weiteren Unterlagen bei der Regierung angefordert.

Zur Chronologie: Aus Sicht der GPK gab es eine Phase A (Machbarkeitsstudie) und eine Phase B (Pilotprojekt). Phase A endete mit Abgabe des Studienauftrags am 7. August 2020. Dabei wurden die verwaltungsinternen Abläufe für die Durchführung der Machbarkeitsstudie untersucht und die existierenden Verträge zwischen Kanton und dem Leistungserbringer (Firma Häring) angeschaut. Die Phase B betraf die verwaltungsinternen Tätigkeiten nach Abgabe des Studienauftrags am 7. August 2020 bis zur offiziellen Verkündung des Abbruchs des Projekts am 23. September 2020. Wichtig ist festzuhalten, dass es in dieser Phase keine entschädigte vertraglich geregelte Zusammenarbeit zwischen dem Kanton und der an der Machbarkeit beteiligten Firmen und Personen gab.

Zur 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. Dabei sollte auch aufgezeigt werden, wie die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden entflechtet weitergeführt werden können und wie sich ein solches Projekt für die Zukunft gestalten liesse. Ursprünglich war das Ziel, vom Standort des letzten Eidgenössischen Schwing- und Älplerfestes ESAF 1977 beim St. Jakob in Muttenz zum zukünftigen Austragungsort des ESAF 2022 nach Pratteln eine Verbindung zu schaffen, um das Baselbiet als Schaufenster zu nutzen.

Anfangs März 2020 konnte der Kanton Basel-Landschaft das Bundesamt für Verkehr ASTRA für das Pilotprojekt gewinnen. Das ASTRA ermöglichte es dem Projektteam, die Koordination zu begleiten und setzte in dem Zusammenhang die Firma Baliox AG als Koordinator 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 einen Hauptbericht sowie ergänzende Teilberichte und wurde mit CHF 145'000.– entgolten. Mitte Juni 2020 wurde das Pilotprojekt dem Gesamtingenieurrat vorgestellt, worauf er als Platzhalter geschätzte CHF 12 Mio. in das kantonale Investitionsprogramm einstellte. Somit war die erste Phase abgeschlossen.

Die daran anschliessende Phase B vom August bis Anfang September 2020 war nicht mehr vertraglich geregelt. Vom Kanton Basel-Landschaft wurde in Zusammenarbeit mit dem ASTRA beschlossen, die geplante Streckenführung anzupassen und von St. Jakob – Pratteln abzuweichen auf eine mit 2,5 Kilometer deutlich kürzere Pilotstrecke zwischen Pratteln und Augst. Die Machbarkeitsstudie hatte aufgezeigt, dass es auf der ursprünglichen Strecke zu viele Berührungspunkte mit Dritten gegeben hätte, was einen Bau verunmöglicht hätte.

Darauf fand am 9. September 2020 die gemeinsame Medienkonferenz von Regierungsrat und ASTRA statt, um die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vorzustellen. Per Medienmitteilung erfolgte schliesslich 22. September 2020 die Information zum Abbruch des Projekts. Das abgebrochene Projekt wurde der BPK am 20. Oktober 2020 auf Antrag eines Kommissionsmitglieds vorgestellt. Die GPK forderte von der BUD eine Darstellung des für die Zukunft geplanten und definierten weiteren Projektverlaufs. Sie wollte wissen, was nach Phase B hätte stattfinden sollen, im Hinblick darauf, dass es für die Umsetzung eine Landratsvorlage brauche. Dabei musste die GPK feststellen, dass die BUD in dem Zusammenhang noch keine verschriftlichen Unterlagen hatte. Sie war ganz klar der Meinung, dass es angesichts der Grösse des Pilotprojekts und auch im Hinblick auf die Gefährdung eines Abbruchs nicht zielführend sei, nicht vorausgearbeitet zu haben, vor allem, weil wiederholt sichtbar war, dass das Projekt unter einem enormen Zeitdruck stand und nur funktionieren konnte, weil sämtliche Bausteine nahtlos ineinander gefügt waren. Desweiteren wurde versucht festzustellen, ob in irgendeiner Form Corporate-Governance-Richtlinien verletzt wurden. Die BUD wurde angefragt, ob intern Richtlinien im Beschaffungs- und Vergabewesen existieren, welche diese Thematik regelt oder aufnimmt, für den Fall, dass zwei Parteien in einem Projekt, wie im vorliegenden Fall, so nahe miteinander verbunden sind. Die BUD meldete zurück, dass abgesehen der unter 5.2. (im Kommissionsbericht) aufgeführten Bestimmungen keine weiteren Unterlagen vorliegen.

Die starke Priorisierung des ESAF 22 führte dazu, dass das Pilotprojekt in sehr kurzer Zeit hätte realisiert werden müssen, um bis Mitte 2020 fertiggestellt werden zu können. Aus dem Grund wurde beidseits mit Hochdruck an der Lösung gearbeitet und man versuchte, neue Wege zu beschreiben, unter anderem durch den Verzicht auf einen Beitrag aus dem nationalen Agglomerationspro-

gramm, weil sonst die angestrebte Fertigstellung des Pilotprojekts nicht realistisch gewesen wäre. Die hohe Priorisierung bedingte eine hohe Vertrauenswürdigkeit beiderseits. Die GPK stellte fest, dass in der Phase A für die Ausarbeitung des Vertrags erst die Firma Urb-x stark involviert war und als direkter Ansprechpartner fungierte. Bei Vertragsabschluss war schliesslich die Firma Häring AG Vertragspartner, was von Seiten Kanton damit begründet wurde, dass sich die Firma Urb-x in der Phase des Vertragsabschlusses noch in Gründung befand, während die Firma Häring als Unternehmen etabliert sei. Die GPK monierte, dass die damalige Aussage von Seiten BUD nicht ganz korrekt war, denn gemäss Auszug des Handelsregisters wurde die Firma Urb-x AG am 25. März 2020 gegründet und war am 1. April 2020 im Schweizerischen Handelsamtsblatt eingetragen. Die Information der BUD war somit nicht korrekt.

Deutlich monierte die GPK die ungeklärten Auswirkungen des möglichen Patentschutzes und die Äusserungen betreffend eines offenen Vergabeverfahrens von Seiten Kanton. Bereits im Februar 2020 wurden die beiden Regierungsräte Isaac Reber und Thomas Weber über ein angemeldetes europäisches Patent in Kenntnis gesetzt. Die Unternehmer verdeutlichten, dass die Umsetzung nur mit ihnen möglich wäre, da sie das Patent auf die Velohochbahn hätten. Die BUD monierte, dass dies eine unternehmensspezifische Einordnung sei, und blieb bei ihrer Haltung, dass ein offenes Vergabeverfahren möglich gewesen wäre. Die GPK beurteilt die Tatsache, dass im Hinblick auf den enormen Zeitdruck ein solch elementarer Baustein, nämlich der Bauschutz, nicht vorgängig geklärt wurde, als gravierendes Versäumnis. Es hätte im Vorfeld geklärt werden müssen, ob dieser Umstand zum Scheitern des Projekts hätte führen können. Dazu kam es nicht und die Frage konnte nicht abschliessend geklärt werden, weil das Projekt vorher abgebrochen wurde. Die GPK hat sich deshalb nicht weiter der Frage gewidmet, ob die Einschätzung der Regierung richtig war oder nicht. Es muss aber klar konstatiert werden, dass die Abklärung bezüglich Patentschutz vorgängig hätte stattfinden sollen. Dass es nicht dazu kam, wird klar als nicht zielführend erachtet. Bezüglich der Corporate Governance-Richtlinien, dem Beschaffungsgesetz, der Deklarationspflicht und den Interessenbindungen sowie der Ausstandsregeln stellte die GPK fest, dass die Vergabe der Machbarkeitsstudie freihändig erfolgte, unterhalb der Grenze von CHF 150'000.–. Es lagen der GPK keine Hinweise vor, dass die Parteizugehörigkeiten der involvierten Personen einen übermässigen Einfluss auf die Vergabe der Machbarkeitsstudie hatten. Der Kanton Basel-Landschaft kennt keine über die vorherrschenden gesetzlichen Bestimmungen hinausgehenden Corporate Governance-Richtlinien auf Direktions- oder Regierungsratsebene, welche eine Zusammenarbeit oder die Erteilung von Leistungsaufträgen an aktive oder ehemalige Landratsmitglieder sowie Parteimitglieder stärker reglementieren würde. Dies erachtet die GPK als Nahholbedarf.

Gemäss Landratsgesetz sind Landratsmitglieder dazu verpflichtet, die Landeskanzlei über die jeweiligen persönlichen Interessenbindungen schriftlich zu unterrichten und Änderungen zu melden. Die Landeskanzlei wurde gemäss eigener Auskunft am 25. September 2020, also nach Abbruch des Projekts, von den beiden Landräten Bálint Csontos und Klaus Kirchmayr über ihre Beteiligung respektive ihre Mitgliedschaft in einem leitenden Gremium der Firma Urb-x informiert. In Anbetracht, dass die Offenlegung der vorhandenen Interessenbindung erst wenige Tage nach Abbruch des Pilotprojekts und erst im Anschluss an die am 23. September 2020 geführte Landratsdebatte erfolgte, erachtet die GPK als nicht vertrauenswürdig. Sie fordert deshalb auf, Änderungen der persönlichen Interessenbindung laufend der Landeskanzlei bekannt zu geben.

Die Machbarkeitsstudie kostete den Kanton rund CHF 145'000.–. Für das Pilotprojekt fielen etwa 500 Arbeitsstunden und zusätzliche 100 Arbeitsstunden im Zusammenhang mit der Untersuchung der GPK an.

Die GPK hat folgende Empfehlungen an den Regierungsrat:

1. Die GPK verlangt vom Regierungsrat, dass künftige die von der parlamentarischen Oberaufsichtskommission eingeforderten Akten vollständig zur Prüfung übergeben werden. Dies hat damit zu tun, dass festgestellt werden musste, dass die Bau- und Planungskommission über mehr Unter-

lagen verfügt als die GPK. Da es sich aber nur um technische Unterlagen handelte, die für die Untersuchung keine Relevanz haben, wurde das nicht stärker gewichtet. Es erweckt jedoch kein Vertrauen, wenn der Geschäftsprüfungskommission Unterlagen vorenthalten werden.

2. Die GPK erwartet, dass bei Pilotprojekten – vor allem 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 Verschwägerte, Verwandte und an Parteimitglieder zu überarbeiten. Zur Klärung sei gesagt, dass die GPK nicht im Sinn hat, den Regierungsrat aufzufordern, er solle verunmöglichen, zwischen Mitglieder des Landrats und dem Kanton Baselland geschäftliche und wirtschaftliche Beziehungen zu pflegen. Der Kanton muss sich jedoch ganz klar sein, wie er in Zukunft bei solch heiklen Themen umgehen möchte, damit es nicht zu einer Verbandelung kommt, was dazu führen könnte, dass Projekte abgebrochen werden müssen. Die PC-Strategie gilt es in dieser Hinsicht zu überarbeiten und vorzulegen.

5. Die GPK erwartet vom Regierungsrat, dass er bei einem zeitlich ambitionierten Bauprojekt die möglichen Auswirkungen eines Patentschutzes frühzeitig abklären lässt.

Zuletzt seien die die Landratsmitglieder an ihre Pflicht zur Offenlegung persönlicher Interessenbindungen erinnert. Die GPK ist klar der Meinung, dass Intransparenz das gesellschaftliche Vertrauen in die politischen Behörden nachhaltig mindert.

Die GPK beantragt dem Landrat einstimmig, mit 13:0 Stimmen, den vorliegenden Bericht zur Kenntnis zu nehmen und die unter Kapitel 7 aufgeführten Empfehlungen gutzuheissen.

*://:* Eintreten ist unbestritten.

– *Detailberatung Landratsbeschluss*

Keine Wortmeldungen.

– *Rückkommen*

Es wird kein Rückkommen verlangt.

– *Schlussabstimmung*

*://:* Mit 71:0 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird dem Landratsbeschluss zugestimmt.

### ***Landratsbeschluss***

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

*vom 10. Februar 2022*

*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.*

