

UR_GERICHTE 2013_OG V 13 21_Öffentliches Beschaffungswesen vom 1. Januar 1905

UR Obergericht, 1905-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ur_gerichte_2013_OG_V_13_21__ffentliches_Beschaffungswesen

FR: UR_GERICHTE 2013_OG V 13 21_Öffentliches Beschaffungswesen du 1 janvier 1905

IT: UR_GERICHTE 2013_OG V 13 21_Öffentliches Beschaffungswesen del 1 gennaio 1905

Regeste

Art. 5 Abs. 1 i.V.m. Art. 3 Abs. 1 lit. a BGBM. Art. 53 Abs. 2, Art. 60 lit. a und b SubV.

Erwägungen

E. 1

b) Aus Sicht der Beschwerdeführerinnen hätte der Transport nicht als Zuschlagskriterium herangezogen werden dürfen. Da sie nicht wissen konnten, wie dieser bewertet würde, hätten sie sich nicht schon gegen die Ausschreibung des Auftrags zur Wehr setzen müssen. Hingegen vertritt die Vorinstanz den Standpunkt, dass die besagte Rüge infolge Verspätung verwirkt und folglich darauf nicht einzutreten sei.

aa) Gemäss Art. 60 lit. a und b SubV gelten insbesondere der Zuschlag und die Ausschreibung des Auftrags als selbstständig anfechtbare Verfügungen (vgl. Art. 15 Abs. 1 bis lit. a und e Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen [IVöB, RB 3.3111]). Die Ausschreibung betreffende Mängel müssen somit selbstständig angefochten werden, soweit sie auf Anhieb und nicht erst im Zeitpunkt des Zuschlags erkennbar gewesen waren (BGE 2P.294/2005 vom 14.03.2006 E. 4.1). Die Beschwerdeführung gegen eine mangelbehaftete Ausschreibung im Rahmen der Zuschlagsverfügung verstiesse gegen Treu und Glauben (BGE 2P.222/1999 vom 02.03.2000 E. 3a). Eine nachträgliche Beanstandung ist also ausgeschlossen (BGE 2C_225/2009 vom 16.10.2009 E. 4.2; Entscheid Obergericht des Kantons Uri vom 07.04.2008, OG V 07 45, publ. in Rechenschaftsbericht über die Rechtspflege des Kantons Uri in den Jahren 2008 und 2009, Nr. 28 S. 167 f. E. 6c). Gleiches gilt in Bezug auf die Ausschreibungsunterlagen, da diese als Bestandteil der Ausschreibung zu betrachten sind (BGE 125 I 203). Davon ist abzuweichen, wenn die Ausschreibungsunterlagen nicht innert der zehntägigen Anfechtungsfrist bezogen werden können (BGE 129 I 321 f. E. 6.2, in Pra 2004 Nr. 64 S. 363 f.). Alsdann muss eine spätere Anfechtung dann möglich bleiben, wenn Dokumente in Frage stehen, die den Anbietern erst nach ihrer Zulassung zur Teilnahme am zweiten Teil des selektiven Verfahrens, das nunmehr ohne erneute öffentliche Ausschreibung abläuft, übergeben werden (BGE 130 I 245 f. E. 4.2, in Pra 2005 Nr. 59 S. 459 f.). Indessen besteht auch bei diesen Ausnahmefällen unter gewissen Umständen eine Pflicht des Anbieters, gegenüber dem Auftraggeber Unregelmässigkeiten im Ausschreibungsverfahren anzuzeigen (BGE 130 I 246 f. E. 4.3, in Pra 2005 Nr. 59 S. 460 f.; zum Ganzen: LGVE 2008 II Nr. 8; BR 2013 S. 33 f.; Galli/Moser/Lang/Steiner, Praxis des öffentlichen Beschaffungsrechts, 3. Aufl., Zürich 2013, Rz. 1258; Robert Wolf, in Häner/Waldmann [Hrsg.], Brennpunkte im Verwaltungsprozess, Zürich 2013, S. 162 f.).

bb) In der Ausschreibung vom 14. Dezember 2012 werden die Zuschlagskriterien – darunter auch dasjenige der Umwelt – genannt. Eine nähere Umschreibung dazu findet sich in den Submissionsanweisungen als Teil der Ausschreibungsunterlagen (Teil 0). Des Weiteren lag den Ausschreibungsunterlagen das für das Umweltschutzkriterium massgebende Formular 06 bei (Teil E). Die Ausschreibungsunterlagen standen ab 20. Dezember 2012 auf simap.ch zum Download bereit. Sie konnten gleichentags bei vorheriger Bestellung bei der Vorinstanz bezogen werden. Uneinigkeit besteht darüber, ob im jetzigen Zeitpunkt das Zuschlagskriterium der Umwelt noch in Frage gestellt werden darf. Wie es sich damit letztlich verhält, kann jedoch offen bleiben, da das Zuschlagskriterium der Umwelt vorliegend Berücksichtigung finden durfte.

Im Übrigen rügen die Beschwerdeführerinnen Rechtsverletzungen und die unrichtige Feststellung des Sachverhaltes (Art. 66 Abs. 1 SubV). Auf die Beschwerde ist einzutreten.

E. 2

Vorliegend ist der Zuschlag angefochten. Dabei sind die Zuschlagskriterien Preis, Erfahrung/Referenzen und Qualität nicht strittig. Hingegen gaben das Zuschlagskriterium der Umwelt und das Zusatzkriterium der Lehrlingsausbildung Anlass zur Beschwerde. In Bezug auf Ersteres bringen die Beschwerdeführerinnen zunächst vor, die konkrete Anwendung hätte eine Benachteiligung der nicht ortsansässigen Anbieter zur Folge gehabt. Dagegen führt die Vorinstanz aus, aufgrund des zu transportierenden Materials und angesichts der bereits hohen Verkehrsbelastung im Kanton Uri sei es sachgerecht, bei der Vergabe die Transportwege zu beachten. Ausserdem wären die Emissionen der von den Anbietern zum Transport vorgesehenen Nutzfahrzeuge bei der Bewertung der Transportwege berücksichtigt worden. Das Umweltschutzkriterium sei nicht vorgeschoben, um ortsansässige Anbieter einen Vorteil zu verschaffen. Vielmehr könne klarerweise ein ökologischer Nutzen erzielt werden. Die Beteiligte ist derselben Ansicht, wobei sie die Rüge der Beschwerdeführerinnen betreffend die Rechtmässigkeit des Zuschlagskriteriums der Umwelt für unbestimmt hält.

a) Im öffentlichen Beschaffungswesen ist gemäss Art. 5 Abs. 1 i.V.m. Art. 3 Abs. 1 lit. a Bundesgesetz über den Binnenmarkt (BGBM, SR 943.02) der Grundsatz der Gleichbehandlung der Anbieter zu wahren (siehe auch Art. 1 Abs. 3 lit. b und Art. 11 lit. a IVöB und Art. 1 Abs. 2 lit. b SubV). Das Kriterium der Umwelt darf daher nicht zur Diskriminierung auswärtiger Anbieter führen. Mit Art. 53 Abs. 2 SubV besteht für das Kriterium der Umweltverträglichkeit eine gesetzliche Grundlage. Ausserdem besteht am Umweltschutz ein öffentliches Interesse, welches eine Einschränkung des freien Zuganges zum Markt gegenüber Ortsfremden rechtfertigen kann (Art. 3 Abs. 1 lit. b BGBM; AJP 2001 S. 1415 f.). Was die Unterschiede beim Anfahrtsweg anbelangt, dürfen diese – um eine unzulässige Benachteiligung auswärtiger Anbieter zu vermeiden – wohl kaum berücksichtigt werden, wenn der Transportvorgang insgesamt nur eine nebensächliche (beziehungsweise einmalige) Rolle spielt. Wirkt sich dagegen die Länge der Fahrstrecke von der Niederlassung des Anbieters bis zum Ort, an dem die Dienstleistung erbracht wird, über eine längere Zeitspanne in einer Vielzahl von Fahrten aus, erscheint es nicht unzulässig, sondern allenfalls sogar sachlich geboten, die Differenz der zu fahrenden Kilometer bei der Evaluation der Offerten in einem gewissen Masse mitzuberechnen (BGE 2P.342/1999

vom 31.05.2000 E. 4a; BR 2004 S. 57 [Sonderheft]; URP 2002 S. 382 f.; AJP 2001 S. 1417 f.; AGVE 1997 S. 364 und 366).

b) Dem Zuschlagskriterium der Umwelt wurde hinsichtlich der Beurteilung des wirtschaftlich günstigsten Angebotes ein Gewicht von fünf Prozent beigemessen. Dafür hatten die Anbieter das Formular 06 der Bauherrschaft auszufüllen. Verlangt wurde die Deklaration der Strecken zwischen der Baustelle und Deponiestandorten respektive zwischen Bezugsorten und der Baustelle für folgende im Leistungsverzeichnis (Devis) – Ausschreibungsunterlagen Teil D – enthaltenen Transportgüter: Aushubmaterial (NPK 221 [recte: 211] / 711.213), Beläge (NPK 223 / 441 - 462), Aufbruch Beläge (NPK 223 / 262.401), Foundationsschicht (NPK 223 / 271.112), Hüllbeton (NPK 237 / 822.115) und Beton Tragkonstruktion (NPK 241 / 613 + 631). Insgesamt umfassen diese Positionen eine Masse in der Höhe von 20'380 Tonnen. Die einzelnen zu transportierenden Massen mussten mit den deklarierten Transportwegen in Kilometern multipliziert werden. Darüber hinaus erfolgte die Berücksichtigung eines ■Faktors für Transporte■, wonach beim Einsatz von Lastwagen nach Euro-1 bis Euro-2 Norm ein Faktor von 1.0 und bei Lastwagen nach Euro-3 bis Euro-5 Norm ein Faktor von 0.5 anzuwenden waren. Die so bemessene ■Transportleistung■ war in der Masseinheit Tonnenkilometer wiederzugeben. Dabei erhielt das Angebot mit den kleinsten Tonnenkilometer die Maximalpunktzahl von 100. Die zehnfache Zahl dieser Tonnenkilometer ergab null Punkte. Dazwischen wurde die Punktezahl linear verteilt.

c) Die Spital- und Seedorferstrasse in Altdorf werden infolge des schlechten Zustandes saniert. Zudem werden die beiden Strassenzüge zu einer Hauptachse umgestaltet und zusammengeschlossen. Der gesamte Oberbau mit Foundationsschicht, Abschlüssen und Belag, inklusive Entwässerung und Werkleitungen, wird neu erstellt. Zusätzlich sind Sichtschutz- oder Lärmschutzwände geplant (Besondere Bestimmungen S. 13 [Ausschreibungsunterlagen Teil C]). Dafür ist eine Bauzeit von rund 14 Monaten vorgesehen (Besondere Bestimmungen S. 17). Zudem wird Material in grossen Mengen (Aushub, Beläge, Beton, etc.) transportiert (vgl. dazu Submissionsanweisungen S. 2). Insgesamt muss deshalb mit einer grossen Zahl an Fahrten über eine längere Zeitperiode gerechnet werden. Es besteht somit ein wesentliches Interesse daran, den Schadstoffausstoss möglichst gering zu halten. Der Transportweg durfte also im Rahmen der Umweltverträglichkeit als Zuschlagskriterium berücksichtigt werden. Indem der unterschiedliche Schadstoffausstoss der Lastwagentypen in die Bewertung miteinbezogen wurde, blieb die Relevanz der Transportwege für den Umweltschutz gewahrt. Das Kriterium der Umweltverträglichkeit ist somit nicht vorgeschoben (URP 2002 S. 383 f.; AJP 2001 S. 1418). Sodann liegt bei einer Gewichtung von fünf Prozent keine Überbewertung vor (vgl. BGE 2P.122/2000 vom 06.11.2000 E. 6; BR 2004 S. 57 f. [Sonderheft]). Gesamthaft ist die Auswahl der Zuschlagskriterien und deren Gewichtung nicht zu beanstanden. Ein qualifizierter Ermessensfehler liegt diesbezüglich nicht vor (Art. 66 Abs. 1 lit. a SubV; Entscheide Obergericht des Kantons Uri vom 07.04.2008, OG V 07 45, a.a.O., Nr. 28 S. 166 f. E. 6b und vom 05.05.1999, OG V 99 24, publ. in Rechenschaftsbericht über die Rechtspflege des Kantons Uri in den Jahren 1998 und 1999, Nr. 28 S. 74 f. E. 7c; Hubert Stöckli, Das Vergaberecht der Schweiz, 7. Aufl., Zürich 2008, S. 479; AJP 2001 S. 1411).

E. 3

Die Beschwerdeführerinnen rügen nun indessen die Fehlerhaftigkeit der Bewertung des Zuschlagskriteriums der Umwelt. Sie gehen davon aus, dass das Angebot mit den kleinsten Tonnenkilometer jenes der Q, gewesen sei. Jedoch solle dieses Angebot auf unkorrekten Angaben beruhen. Die Q habe anstelle der eigentlichen Herkunfts- und Bestimmungsorte lediglich Zwischenhändler oder -deponien bezeichnet. Insbesondere sei die Z, weder Kiesgrube, Mischgut-, Zement- oder Betonwerk noch eine Deponie. Folglich müssten jene Stoffe, die von der Z bezogen oder dieser zugeführt würden, vorher vom eigentlichen Herkunftsort beschafft oder nachher zum eigentlichen Deponiestandort transportiert werden. Es könne nicht angehen, die für die Bewertung massgebenden Transportwege dadurch zu verkürzen, dass die Stoffe nicht vom Anbieter transportiert würden, sondern von einem Subunternehmer. Unter dem Umweltschutzkriterium könnte nur

die gesamte Transportstrecke relevant sein. Ansonsten würden ungleiche Angebote verglichen, worin eine Verletzung des Gleichbehandlungsgrundsatzes liegen würde. Laut den Beschwerdeführerinnen wären auch bei der Beteiligten als Zuschlagsempfängerin die Transportwege nicht vollständig in die Bewertung miteingeflossen. Wäre hingegen solches geschehen, hätte ihr Angebot im Vergleich zur Q und zur Beteiligten eine bessere Bewertung erhalten müssen. Auf das Zusatzkriterium der Lehrlingsausbildung hätte verzichtet werden können, weil ihr Angebot mit einem Abstand von mehr als einem Prozentpunkt vor der Q und der Beteiligten liegen würde und damit den Zuschlag erhalten hätte. Angesichts der vorliegenden Bewertung habe indessen die Vorinstanz das ihr zustehende Ermessen überschritten und sei in Willkür verfallen. Dementgegen bringt die Beteiligte vor, dass die Transportdistanzen über die gesamte Lieferkette nicht massgebend seien. Das wäre auch nicht praktikabel und für Beschaffungen, wie die vorliegende, völlig unüblich. Wären solche Angaben verlangt gewesen, hätte dies aus den Ausschreibungsunterlagen hervorgehen müssen; denn die Lieferkette liege, anders als die Angabe des jeweiligen Lieferanten beziehungsweise Deponiestandortes, ausserhalb des Einflussbereiches der Anbieter. Gegebenenfalls hätten die Anbieter für die Offertstellung eigene Recherchen mit ihren Vertragspartnern durchführen müssen, was weder verlangt noch erwünscht gewesen wäre.

a) Die Berücksichtigung von Anfahrts- und Transportwegen kommt insbesondere bei Produkten des Primärsektors in Frage, wenn also der gesamte Transportweg vom Ort der land- oder forstwirtschaftlichen Produktion beziehungsweise des Abbaus von Rohstoffen (zum Beispiel Kies) bis zum Lieferort feststellbar ist. Ein weiterer Anwendungsfall sind Dienstleistungsaufträge, die mit erheblichen Anfahrtswegen verbunden sind, zum Beispiel bei der Kehrrichtabfuhr. Unzulässig ist demgegenüber die Berücksichtigung des Transportweges von industriellen Gütern, wenn die Transportwege ihrer Bestandteile nicht zurückverfolgt werden können (zum Beispiel bei Computern) und der Transportweg vom Auslieferungsort oder vom Produktionsort zur Lieferdestination für die Umweltbelastung nicht aussagekräftig ist (URP 2002 S. 383; AJP 2001 S. 1417 f.).

b) Gemäss Offertanalyse der IG Zwyszig/Kälin, Sisikon, vom 21. März 2013 stellt sich die Bewertung des strittigen Zuschlagskriteriums der Umwelt wie folgt dar (Anhänge 4.2 und 6):

Anbieter Tonnenkilometer bereinigt Punkte Beschwerdeführerinnen 203'687 0 Beteiligte 33'827 4.4 Marti AG 17'587

Das Angebot der Beschwerdeführerinnen liegt also mehr als das Zehnfache über dem Angebot mit den tiefsten Tonnenkilometern, weswegen sie hier aus Sicht der Vorinstanz keine Punkte erreichten. Dabei bleibt es, wenn sich die gerügte Fehlerhaftigkeit beim Angebot der Q als unbegründet herausstellt. Andernfalls kann es sein, soweit auch die Angaben der Y mangelhaft wären, dass die Beschwerdeführerinnen eine höhere Punktwertung erhalten würden. Demzufolge ist das Angebot der Q im vorliegenden Kontext entgegen der Ansicht der Beteiligten miteinzubeziehen.

c) Sowohl die Beschwerdeführerinnen als auch die Beteiligte und die Q würden den für die Berechnung der Tonnenkilometer relevanten Beton bei der A beziehen. Dafür wurde eine Distanz von 3.7 km ermittelt, welche bei sämtlichen Angeboten zu Grunde gelegt wurde. Darüber besteht Einigkeit. Differenzen bestehen in Bezug auf die Transportgüter: Aushubmaterial, Beläge, Aufbruch Beläge und Fundationsschicht.

aa) Die Beteiligte und die Q bezeichnen als Lieferort des anfallenden Aushubmaterials die Z. Diese betreibt eine Transportunternehmung (vgl. Internetauszug aus dem Handelsregister des Kantons Uri, besucht am 04.10.2013). Angegliederte Bereiche sind die Entsorgung, das Recycling und die Aufbereitung. Dazu gehört auch die Annahme von Aushubmaterial (<http://www.Z.ch> unter Unternehmung/Leitbild [besucht am 04.10.2013]). Zu dessen Aufbereitung betreibt die Z zusammen mit der A die Gesellschaft B. Deren Werkanlagen befinden sich auf dem Firmengelände der Z (vgl. Internetauszug aus dem Handelsregister des Kantons Uri, besucht am 04.10.2013). Schliesslich ist die Z Betreiberin der Deponie C für Inertstoffe und Bauabfälle nach Anhang 1 Ziff. 11 und 12 Technische Verordnung über Abfälle (TAV, SR 814.600) auf dem Gebiet der Gemeinde Unterschächen (BF-act. 11). Hingegen verfügt die Z über keinen eigentlichen Deponiestandort (Art. 3 Abs. 5 TAV) in Altdorf, was jedoch für die Annahme von Aushubmaterial zur Aufbereitung und Verwertung nicht als erforderlich erscheint. Dafür genügt ein Zwischenlager (Art. 3 Abs. 6 TAV). Mit der Zwischenlagerung und Verwertung des Aushubmaterials durch die Z wird das Aushubmaterial nicht bloss transportiert und auf einer Deponie abgelagert, sondern es wird einer Behandlung (vgl. Art. 3 Abs. 3 TAV) zugeführt. Dass die Zwischenlager dafür voll sein sollen, ist nicht ersichtlich. Das von den Beschwerdeführerinnen ins Recht gelegte Schreiben der Z vom 20. November 2012 bezieht sich einzig auf die Zwischenlagerung von Belagsmaterial. Es enthält jedoch keine Aussagen über die Zwischenlager für das Aushubmaterial. Dennoch muss davon ausgegangen werden, dass Teile des Aushubmaterials endlich deponiert werden. Dieser Transportweg ist aber nicht mehr der Beteiligten anzurechnen. Solches rechtfertigt sich aufgrund der Behandlung des Aushubmaterials. Das Vorbringen der Vorinstanz, es sei aufgrund der begrenzten Ressourcen und Anzahl Deponiestandorte der Einbezug eines Recyclingunternehmens anzustreben, mag zwar zutreffen (vgl. etwa Abfallbericht 2010 des Kantons Uri S. 3 und 12), kann jedoch nicht überzeugen. Der ökologische Vorteil, der hier mit dem Zuschlagskriterium der Umwelt erreicht werden soll, ist ein Anderer (vgl. URP 2002 S. 381 f.). Dieser liegt in der Reduktion der CO₂-Emissionen. Insgesamt bestehen keine Gründe dafür, dass für das Aushubmaterial längere Transportstrecken massgebend wären. Gegenteiliges ergibt sich auch nicht aus dem Leistungsverzeichnis.

bb) Die Beteiligte und die Q geben an, die Beläge beim D (nachfolgend: D) beziehen zu wollen. Hierbei handle es sich laut den Beteiligten um den von ihr üblicherweise im Kanton Uri gewählten Anbieter von Primärmaterial. Eine andere Wahl habe sich angesichts der Ausschreibung und Submissionsanweisungen nicht aufgedrängt. Die Zuschlagskriterien

müssen klar bestimmt und vollständig sein. Entscheidend ist, dass die Anbietenden erkennen können, welche Anforderungen an ihre Angebote gestellt beziehungsweise nach welchen Kriterien diese beurteilt werden. Nur unter diesen Voraussetzungen können sie ihre Angebote auf die von der Vergabebehörde festgelegten Prioritäten ausrichten. Die Anbietenden dürfen darauf vertrauen, dass die bekannt gegebenen Kriterien entsprechend dem allgemeinen und fachtechnischen Sprachgebrauch verstanden werden (AJP 2001 S. 1410). Die Transportwege wurden anhand des Formulars

E. 06

deklariert. Verlangt war die Bezeichnung der Strecke zwischen Lieferant und Baustelle. Dass das D allenfalls bei Dritten gewisse Rohstoffe einkaufen muss, ist bei der Berechnung der Transportwege also unbeachtlich. Solches wäre nicht praktikabel. Was also die Beläge anbelangt, so ist die Rüge der Beschwerdeführinnen ebenfalls unbegründet.

cc) Auch für die aufzubrechenden Beläge benennen die Beteiligte und die Q die Z als Lieferort. Soweit wiederum eine Behandlung im Sinne von Art. 3 Abs. 3 TAV stattfindet, sind die Angaben zum Transportweg korrekt (dazu E. 3c/aa). Dies trifft auf das Belagsmaterial mit weniger als 5'000 mg PAK (Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe)/kg zu (NPK 223 / 264.301). Dafür muss die Z über die notwendigen Lagerkapazitäten verfügen. Diese müssen jedoch erst im Zeitpunkt der tatsächlichen Projektausführung bestehen. Indessen kann angenommen werden, dass das Belagsmaterial mit mehr als 5'001 bis 20'000 mg PAK/kg (NPK 223 / 264.302) gar nicht zwischengelagert wird, sondern unmittelbar weiter transportiert und abgelagert werden soll. Dieses

Belagsmaterial macht indessen lediglich rund 30 Prozent des gesamten Belagsmaterials (= 540 t) aus (NPK 223 / 262.401, 264.301 und 264.302). Sofern die Inertstoffdeponie Butzen in Gurnellen benutzt werden würde, beliefen sich die zusätzlichen Tonnenkilometer auf 4'536 (540 t x 16.8 km x 0.5). Abzüglich der ursprünglich angerechneten 405 Tonnenkilometer (540 t x 1.5 km x 0.5) würde sich mithin eine Zunahme von 4'131 Tonnenkilometern ergeben. Diese ist aber zu gering, als dass sie einen wesentlichen Einfluss auf die Bewertung hätte.

dd) Die Beteiligte gibt schliesslich an, dass sie das Kiesgemisch für die Foundationsschicht vom Standort Schattdorf beziehen werde. Hierfür brauche es aber laut den Beschwerdeführerinnen eine andere Qualität Kies als der Beteiligten am Standort Schattdorf zur Verfügung stehe. Diese Mutmassung genügt allerdings nicht, um die Deklaration der Beteiligten in Zweifel zu ziehen. Auf die Einholung eines Gutachtens kann verzichtet werden. Die gegenüber dem Angebot der Q vorgebrachte Kritik vermag mit Blick auf E. 3c/bb ebenfalls nicht zu überzeugen. Damit ist beim Angebot der Q berechtigterweise der Transportweg zwischen der Z und der Baustelle als relevant betrachtet worden.

Der Vergabebehörde kommt bei der Bewertung der einzelnen Angebote aufgrund der ausgewählten Zuschlagskriterien wiederum ein weiter Ermessensspielraum zu (Entscheide Obergericht des Kantons Uri vom 07.04.2008, OG V 07 45, a.a.O., Nr. 28 S. 166 f. E. 6b und vom 05.05.1999, OG V 99 24, a.a.O., Nr. 28 S. 74 f. E. 7c). Indessen muss auch die Bewertung der Offerten in sachlich haltbarer Weise erfolgen, ansonsten der Vergabestelle eine Ermessensüberschreitung oder sogar ein Ermessensmissbrauch anzulasten ist (Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. Aufl., Zürich 2010, Rz. 463 ff.; AJP 2001 S. 1420). Indem die Vorinstanz auf die tatsächlichen Bezugs- und Lieferorte

abgestellt hat, übte sie das Ermessen nicht derart aus, dass sie eine Rechtsverletzung begangen hätte. Von einer Ungleichbehandlung der Anbieter kann nicht gesprochen werden.

4. Alsdann bleibt das Zusatzkriterium der Lehrlingsausbildung zu überprüfen.

a) In den Submissionsanweisungen wird festgehalten, dass bei wirtschaftlich annähernd gleich günstigen Angeboten, das heisst Angeboten, die in der Gesamtbewertung höchstens ein Prozentpunkt auseinander liegen, die Vergabe gestützt auf Art. 53 Abs. 2 SubV aufgrund des Zusatzkriteriums der ■Lehrlingsausbildung■ erfolgen werde. Danach ist massgebend, ob und allenfalls wie viele Lehrstellen die Anbietenden im Verhältnis zu ihrer Betriebsgrösse (nicht nur jene der betreffenden Branche) zur Verfügung stellen. Dabei durften künftige in Ausbildung stehende Angestellte nicht miteinbezogen werden. Ausserdem musste die Anzahl der Mitarbeitenden (inklusive Lehrlinge) auf Vollzeitstellen umgerechnet werden (vgl. Formular 07 der Bauherrschaft).

b) Aus dem Entscheid des Regierungsrates des Kantons Uri vom 5. März 2013 ergibt sich folgende Bewertung des Zusatzkriteriums der Lehrlingsausbildung:

Anbieter	Gesamtzahl Lehrlinge	Gesamtzahl Mitarbeiter	Prozent Beteiligte
18	148	12.2	
Beschwerdeführerinnen	13	190	6.8

Der Beteiligten diene als Grundlage für die gemachten Angaben die Betriebseinheit im Kanton Uri. Hingegen bezogen die Beschwerdeführerinnen ihre Zahlen auf die Zentralschweiz.

c) Das Zusatzkriterium der Lehrlingsausbildung ist grundsätzlich zulässig. Jedoch darf das Kriterium der absoluten Anzahl Lehrlinge im Vergabeverfahren nicht angewendet werden. Dieses würde diskriminierend wirken. Denn es benachteiligt systematisch kleine Unternehmungen, welche aufgrund ihrer Grösse nur eine beschränkte Anzahl Lehrlinge einstellen können und dürfen (Entscheid Obergericht des Kantons Uri vom 07.04.2008, OG V 07 45, a.a.O., Nr. 28 S. 167 E. 6b). Was also erlaubt ist, ist auf das Verhältnis zwischen Anzahl Lehrstellen und Betriebsgrösse abzustellen. Dabei ist entscheidend, dass die Zahlen des einzelnen Anbieters aus derselben Betriebseinheit stammen. Dass die Betriebseinheiten der verschiedenen Anbieter den gleichen geographischen Raum betreffen müssen, ist nicht denkbar. Ansonsten der freie Zugang zum Markt offensichtlich eingeschränkt wäre. Innerhalb der jeweils relevanten Betriebseinheit sind indessen die Lehrstellen aller ■Branchen■ (hier etwa Strassen-, Hochbau, etc.) zu berücksichtigen, was sowohl die Beteiligte als auch die Beschwerdeführerinnen dazu bewegte, nicht nur Lehrlinge im Strassenbau anzugeben. Die von den Beschwerdeführerinnen vermutungsweise vorgebrachte Rüge der rechtsfehlerhaften Ermessensausübung im Zusammenhang mit der Bewertung des Zusatzkriteriums der Lehrlingsausbildung erweist sich als unbegründet. Gegenteiliges bringen die Beschwerdeführerinnen, die Einsicht in die nachgereichten Akten bekommen haben, nicht vor.

5. Die Parteien beantragen die Einvernahmen diverser Zeugen. Dazu besteht kein Anlass. Die vorhandene Aktenlage kann als ausreichend betrachtet werden. Der Anspruch auf Einsicht in diese Aktenlage ist eingeschränkt. Grund dafür sind die Geheimhaltungsinteressen der Beteiligten. Damit muss die Akteneinsicht nicht vollständig gewährt werden (BGE 2C_91/2013 vom 23.07.2013 E. 3.3; Entscheid Obergericht des Kantons Uri vom 05.05.1999, OG V 99 24, a.a.O., Nr. 28 S. 72 E. 4b;

Galli/Moser/Lang/Steiner, a.a.O., Rz. 1364).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.