



## Bericht Nr. 57

23. April 2013

### des Staatsrats an den Grossen Rat zur Schlussabrechnung zuhanden des Bundesamts für Strassen für die Umfahrungs- strasse Bulle–La Tour-de-Trême H189

Der Bericht ist wie folgt gegliedert:

<b>1. Einleitung</b>	<b>9</b>
<b>2. Die finanziellen Aspekte des Projekts im Rückblick</b>	<b>9</b>
<b>3. Schlussabrechnung ASTRA</b>	<b>10</b>
<b>4. Vergleich mit der 2000 und 2008 kommunizierten Situation</b>	<b>10</b>
<b>5. In den kommenden Jahren anstehende Arbeiten</b>	<b>12</b>
<b>6. Auswirkungen der Umfahrungsstrasse</b>	<b>12</b>
<b>7. Kommunikation</b>	<b>13</b>
<b>8. Betriebskosten</b>	<b>13</b>
<b>9. Erfahrungen</b>	<b>13</b>
<b>10. Bibliografie</b>	<b>13</b>

#### 1. Einleitung

Am 29. Oktober 2012 wurde die Schlussabrechnung zu den Bauarbeiten für die Umfahrungsstrasse Bulle–La Tour-de-Trême H189 dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), das die Arbeiten im Rahmen des Beitragssystems für das schweizerische Hauptstrassennetz subventionierte, übergeben.

#### 2. Die finanziellen Aspekte des Projekts im Rückblick

Für den Bau der Umfahrungsstrasse von Bulle–La Tour-de-Trême wurden folgende Kredite gewährt:

- > Verpflichtungskredit vom 10. Mai 1996 zur Finanzierung der Studien, des Landerwerbs und der archäologischen Grabungen für 16 Millionen Franken, davon 3 360 000 Franken zulasten des Staats (Botschaft Nr. 268 des Staatsrats vom 16. August 1995);
- > Verpflichtungskredit vom 18. Oktober 2000 von 63 179 175 Franken zur Deckung des kantonalen Anteils

an den auf 214 963 500 Franken veranschlagten Bruttokosten, der am 21. Juni 2001 vom Stimmvolk angenommen wurde (Botschaft Nr. 250 des Staatsrats vom 22. August 2000);

- > Zusatzkredit von 26 040 347 Franken (kantonaler Anteil) vom 13. Februar 2009 (Botschaft Nr. 119 des Staatsrats vom 13. Januar 2009).

Nachdem im Herbst 2007 eine Überschreitung der finanziellen Deckung bekannt wurde, wurde am 13. September 2007 auf Antrag des Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektors ein in Expertisen und Revisionen spezialisiertes Treuhandbüro beauftragt, den Entwurf der Botschaft des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf für einen Zusatzkredit zu analysieren.

Infolge des Berichts vom 24. September 2007 des Treuhandbüros, das die Mehrkosten mit 40,8 Millionen Franken veranschlagte, bestellte der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektor beim Finanzinspektorat ein Audit über die allgemeine Organisation des Projekts und die Zentrale für die

Materialausbeutung und -wiederverwertung. Im Auditbericht des Finanzinspektorats vom 20. März 2008 werden die Mehrkosten per 31. Dezember 2007 mit 75 Millionen Franken veranschlagt (bei einem Bruttobetrag von insgesamt 300,8 Millionen Franken).

Am 30. Juni 2008 wurde eine neue Projektorganisation eingeführt. Seit diesem Datum wurde ausserdem systematisch alle drei Monate ein Kosten-Status-Bericht zuhanden der Projektsteuerung erstellt, deren Vorsitz der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektor innehatte.

Im Anschluss an die Debatte vom 17. Juni 2008 im Grossen Rat untersuchte die Finanz- und Geschäftsprüfungskommission die Kostenüberschreitungen bei der H189 und legte am 8. September 2009 dem Grossen Rat ihren Bericht vor.

2008 wurde die Angelegenheit vor den Staatsanwalt gebracht. Dieser teilte am 30. März 2010 mit, dass eine Strafverfolgung nicht gerechtfertigt wäre und dass das Dossier entsprechend zu den Akten gelegt würde.

Die Umfahrungsstrasse wurde am 11. und 12. Dezember 2009 eröffnet und unter Einhaltung der 2003 angekündigten Fristen am 13. Dezember 2009 dem Verkehr übergeben.

Die Projektoberleitung wurde anlässlich ihrer letzten Sitzung vom 3. Oktober 2012 aufgelöst.

Die Schlussabrechnung für die Bauarbeiten wurde Ende 2012 vom ASTRA, das die Arbeiten im Rahmen des Beitragssystems für das schweizerische Hauptstrassennetz subventionierte, akzeptiert.

Die definitive Schlussabrechnung wird erst nach Abschluss der Güterzusammenlegungen erstellt werden können; dies sollte 2016 der Fall sein.

Abschliessend sei noch daran erinnert, dass die Arbeiten für die H189 zu den letzten gehören, für die das Subventionssystem, das vor dem Inkraftsetzen der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) galt, zur Anwendung gelangte. Ab 2013 wird der Staat Freiburg Pauschalbeiträge für das schweizerische Hauptstrassennetz erhalten. Das Poyaprojekt seinerseits wird über den Infrastrukturfonds subventioniert.

### **3. Schlussabrechnung ASTRA**

#### **3.1. Gesamtkosten**

Die Endkosten (inkl. noch zu investierende Beträge, siehe weiter unten) betragen 289 197 255 Franken.

Im Anhang 1 sind die einzelnen Posten der Schlussabrechnung aufgeführt. Dabei werden die Beträge systematisch mit den 2000 und 2008 veranschlagten Beträgen verglichen. Der definitive Nettobetrag zulasten des Staats beläuft sich

auf 94 788 659 Franken; dieser ist durch die Verpflichtungskredite von 1996, 2000 und 2009 gedeckt, deren Summe 101 414 522 Franken beträgt (vgl. Botschaft Nr. 119, Pkt. 5).

Anhang 2 zeigt für jedes Jahr die investierten Beträge (Baukosten und Studien).

#### **3.2. Bundesbeitrag**

Grundlage für den Bundesbeitrag ist eine genaue Analyse der rund 3400 Rechnungen.

Für die Erstellung der Schlussabrechnung wurden mehrere Arbeitssitzungen mit Vertretern des ASTRA abgehalten. Unter Berücksichtigung der Weisungen des ASTRA von 1996 sowie der SIA- und VSS-Normen wurden namentlich folgende Punkte diskutiert:

- > Abgrenzung zwischen beitragsberechtigten und nicht beitragsberechtigten Arbeiten, die Anrecht auf Honorare geben oder nicht;
- > Anerkennung durch das ASTRA der Beträge im Zusammenhang mit der Materialverwertung;
- > Pauschalbeträge der noch kommenden Rechnungen für die Güterzusammenlegungen, die sich noch über ein paar Jahre hinziehen werden.

#### **3.3. Vergleich der Gesamtkosten mit dem Verpflichtungskredit**

Das Projekt für die H189 war im Jahr 2000 Gegenstand eines Verpflichtungskredits von 214 963 500 Franken, was heute, nach Berücksichtigung der Indexierung und Preisanpassungen von 28,5 Millionen Franken, einen Bruttobetrag von 243,5 Millionen Franken ergibt. Die Endkosten für die Bauarbeiten betragen 289 197 255 Franken (+ 18,8%).

### **4. Vergleich mit der 2000 und 2008 kommunizierten Situation**

Die Gesamtkosten von 301,9 Millionen Franken, die in der Botschaft Nr. 119 vom 13. Januar 2009 (Pkt. 2.2.2) angekündigt wurden, setzten sich aus den mit 297,3 Millionen Franken veranschlagten Kosten und einer Reserve von 7 Millionen Franken (etwa 5% der am 31. Dezember 2007 noch zu realisierenden Investitionen), die auf 4,5 Millionen Franken herabgesetzt wurde (siehe Pkt. 3.8 der Botschaft Nr. 119), zusammen.

Es zeigt sich, dass die Marge von 5% (7 Millionen Franken) korrekt eingeschätzt wurde. Nach Abzug der Marge vom 2009 geschätzten Betrag (297,3 Millionen Franken) erhält man nämlich ziemlich genau den tatsächlichen Endbetrag von 289,2 Millionen Franken.

Zum Schlussergebnis haben auch die Sparmassnahmen in den verschiedenen Phasen der Bauarbeiten (z. B. Beschränkung der Lärmschutzmassnahmen auf die Einhaltung der rechtlichen Mindestvorgaben, Verzicht auf die Beleuchtung bei den Überführungen) sowie ein vorteilhaftes ökonomisches Umfeld bei der Vergabe der Lose für die Massnahmen zugunsten des Natur- und Landschaftsschutzes beigetragen.

Die wichtigsten Gründe für die Kostenüberschreitung sind in der Botschaft Nr. 119 vom 13. Januar 2009 aufgeführt. In der nachfolgenden Tabelle sind die wichtigsten Beträge (gerundet) zusammengefasst:

<b>Beträge gemäss Botschaft Nr. 250 von 2000</b>	<b>215 000 000</b>
Archäologie (Botschaft Nr. 119, Pkt. 2.2.1)	-10 400 000
Zubringer (Botschaft Nr. 119, Pkt. 2.2.1)	-3 300 000
Sicherheit	+8 700 000
Umwelt	+4 600 000
Projektanpassungen	+4 000 000
Zentrale für die Materialausbeutung und -wiederverwertung	+9 700 000
Elektromechanik und Tiefbau	+14 400 000
Honorare	+11 900 000
Landerwerb und Güterzusammenlegungen	+6 100 000
Indexierung und Preisanpassungen (Botschaft Nr. 119, Pkt. 3)	+28 500 000
<b>Total</b>	<b>289 200 000</b>

Mit Bezug auf die Situation im Jahr 2009 (vgl. Botschaft Nr. 119) muss der Punkt der Qualität des Aushubmaterials noch etwas genauer angeschaut werden.

#### 4.1. Aushubmaterial

Für den Bau der Umfahrungsstrasse von Bulle H189 mussten insgesamt 1 291 700 m<sup>3</sup> Material ausgehoben werden, was 86 000 Lastwagenladungen entspricht.

Diese Material wurde entweder:

- > durch das Los 221 Materialverwertung geleitet (434 500 m<sup>3</sup> bzw. 262 256 Tonnen); das Material für das Los 221 durfte nur einen geringfügigen Anteil an Feinmaterial (Körner mit einem Durchmesser von unter 0,063 mm) enthalten;
- > direkt – ohne Umweg über das Los 221 – für Aufschüttungen verwendet (271 200 m<sup>3</sup>);
- > oder direkt – ohne Umweg über das Los 221 – in einer Deponie abgelagert (586 000 m<sup>3</sup>).

##### 4.1.1. Los 221 Materialverwertung

Das Los 221 Materialverwertung bestand darin, an einem speziell dafür eingerichteten Ort in der Nähe der Schiess-

anlage von La Tour-de-Trême (Zwischenlagerung, Zentralen für die Triage des Bodenaushubs und Zentrale für die Betonherstellung), einen Teil des Aushubmaterials (aus den Tiefbau-Losen) zu behandeln, um diesen Teil auf der Baustelle wiederverwerten zu können (Beton von verschiedenen Qualitäten, Kies, Sand usw.), statt es wegschaffen und durch zugekauftes Material ersetzen zu müssen.

Die 434 500 m<sup>3</sup>, die durch das Los 221 Materialverwertung geleitet wurden, wurden entweder:

- > in Kies und Betonaggregat umgewandelt (174 400 m<sup>3</sup>, statt der erhofften 414 000 Tonnen bzw. 260 000 m<sup>3</sup>), wovon ein Teil (92 200 m<sup>3</sup>) für die Herstellung von Beton verwendet wurde;
- > auf einem dafür eingerichteten Platz gelagert (ohne Sortieren oder Umwandeln) und dann für Aufschüttungen verwendet (229 600 m<sup>3</sup>);
- > oder, da nicht wiederverwendbar, in Deponien zur Ablagerung gebracht (29 000 m<sup>3</sup>).

Im Herbst 2008 beschloss das ASTRA, für die Bestimmung des Bundesbeitrags 4,3 Millionen Franken von den für die Arbeiten projizierten Kosten abzuziehen, da es sich um Mehrkosten des Loses 221 handelte (s. Botschaft Nr. 119, Pkt. 4.2.3).

Die Arbeiten waren zu jener Zeit noch im Gang. Aufgrund der damals verfügbaren Zahlen wurden die Kosten für die Materialverwertung auf 16,7 Millionen Franken geschätzt, was im Vergleich zu einer Lösung ohne Wiederverwertung (damals mit 12,4 Millionen Franken veranschlagt) Mehrkosten von 4,3 Millionen Franken bedeutete.

Die Endkosten für das Los 221 Materialverwertung betragen 19,2 Millionen Franken.

Um für die Schlussabrechnung die tatsächlichen Mehrkosten der Materialverwertung im Vergleich zu einer Lösung ohne Wiederverwertung zweifelsfrei zu bestimmen (das ASTRA machte einen Abzug von 7,1 Millionen Franken anstelle der ursprünglichen 4,3 Millionen Franken geltend), wurde eine detaillierte Aufstellung des Materials erstellt, das im Los 221 für die Verwirklichung der Lose 212, 311, 312, 321, 322, 323 und 324 wiederverwertet wurde.

Die theoretischen Kosten ohne Materialverwertung wurde auf 21,2 Millionen Franken festgelegt.

Diese Analyse ergab, dass die Lösung mit Materialverwertung nicht nur die Einhaltung der Bedingungen im Gutachten vom 3. November 2000 des Bundesamts für Umwelt, sondern auch noch Einsparungen von rund 2 Millionen Franken erlaubte.

Das ASTRA anerkannte dies auf der Grundlage des detaillierten Berichts und erklärte sich bereit, die Kosten des Loses 221 Materialverwertung in ihrer Gesamtheit anzurechnen.

#### 4.1.2. Mehrkosten im Vergleich zum Kostenvoranschlag von 2000

Ein Vergleich mit den im Jahr 2000 für das Aushubmaterial vorgesehenen Beträge ist schwierig, weil damals kein eigenes Los für die Materialverwertung geplant war und die entsprechenden Beträge somit in den Beträgen für die verschiedenen Tiefbau-Lose enthalten waren. Die Differenz kann jedoch auf rund 9 700 000 Franken geschätzt werden.

#### 4.1.3. Zusammenfassung

Die Kosten für die Materialverwaltung (Aushub, Abtransport, Aufschüttung, Ablagerung) wurden beim Erstellen des Projekts unterschätzt. Die Option mit dem Los 221 Materialverwertung (Behandlung und Wiederverwendung eines Teils des Aushubmaterials statt eines Abtransports) erwies sich letztlich aber als vorteilhaft.

#### 4.1.4. Überblick über die seit 2008 getroffenen Massnahmen

Gestützt auf den Auditbericht vom 20. März 2008 des Finanzinspektorats gab der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektor am 22. April 2008 ein Rechtsgutachten in Auftrag, um die Frage einer allfälligen Haftpflicht der Association Sud Ingénieurs (ASI) als Hauptpartner beim Projekt für die Umfahrungsstrasse von Bulle H189 zu klären. Die straf- und verwaltungsrechtlichen Aspekte wurden dabei explizit nicht untersucht.

In seinem Rechtsgutachten vom 23. Dezember 2008 über eine allfällige Haftpflicht der ASI bei der Überschreitung des Kostenvoranschlags für die H189 schrieb Professor Pichonnaz im Kapitel 3.4, dass es angesichts der Höhe der Kostenüberschreitungen bei der Materialzentrale und der aufgetauchten Probleme angebracht wäre, eine technische Expertise zur Abklärung einer möglichen Haftpflicht der Arbeitsgemeinschaft Weibel-Astrada, die den Zuschlag für das Los 221 Materialverwaltung erhalten hatte, durchzuführen. Der Staatsrat wurde in seiner Sitzung vom 13. Januar 2009 darüber informiert.

Auf Geheiss des Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektors gab das TBA eine technische Expertise in Auftrag. Der Bericht zu dieser Expertise befreit das Unternehmen von jeglicher Haftpflicht.

### 5. In den kommenden Jahren anstehende Arbeiten

Neben den üblichen Arbeiten, die nach Abschluss von Bauarbeiten anfallen (Begleitung der Garantiarbeiten, Archivierung der Dossiers, Abschlussarbeiten), werden in den nächsten Jahren die Bodenverbesserungsarbeiten weitergeführt.

Die Landumlegung in Bulle verzögert sich deutlich wegen der Ortsplanrevision und einem Grundeigentümer in einer Zone, die die Stadt Bulle in die Industriezone umzonen möchte. Auf Vorschlag der Stadt Bulle werden gegenwärtig mehrere Varianten für den Umzug diskutiert. Sobald die Verhandlungen zwischen der Stadt Bulle und dem Grundeigentümer zum Abschluss gekommen sind, werden die anderen Grundeigentümerinnen und -eigentümer angefragt werden können. Die Auflage des neuen Zustands und die Besitznahme der Grundstücke werden 2013 erfolgen. Die öffentliche Auflage des Übergangskatasters und der Grundsätze für den Kostenverteiler ist für 2014 und die Auflage des Schlusskostenverteilers für 2015 geplant. Die Bodenverbesserungskörperschaft dürfte 2015–2016 aufgelöst werden.

Für die Landumlegung bei La Tour-de-Trême gilt: Die öffentliche Auflage des Übergangskatasters und der Grundsätze für den Kostenverteiler ist für 2013 und die Auflage des Schlusskostenverteilers für 2014 geplant. Die Bodenverbesserungskörperschaft dürfte 2014–2015 aufgelöst werden.

Die noch ausstehenden Arbeiten und Landerwerbe werden 2016 abgeschlossen sein und wurden mit 1,5 Millionen Franken beziffert. Dieser Pauschalbetrag wurde in Absprache mit dem ASTRA für die Bestimmung der Bundesbeiträge festgelegt.

### 6. Auswirkungen der Umfahrungsstrasse

Für die Umsetzung der Vorgaben des Umweltverträglichkeitsberichts zur H189 wurde ein Teilverkehrsrichtplan (TVRP) ausgearbeitet. Dieses Dokument ist bindend für die Behörden und legt die Ziele und Grundsätze der zu realisierenden Begleitmassnahmen fest. Dank der Begleitmassnahmen soll:

- > der Verkehr auf den Achsen der Agglomeration und im Stadtzentrum verringert werden,
  - um die Lebensqualität der Einwohner und Benutzer sowie den städtischen Rahmen zu verbessern;
  - um die Umweltschutzanforderungen (Luft, Lärm) einhalten zu können;
  - um die Attraktivität der Agglomeration und insbesondere des Stadtzentrums als Anziehungspunkt zu erhalten;
- > die H189 ihre Rolle als Umfahrungsstrasse und als leistungsstarken städtischen Strassenring wahrnehmen können, um die Agglomeration vom überflüssigen Verkehr zu entlasten;
- > die Umlagerung des Verkehrs wegen der H189 verhindert/kontrolliert werden.

Nicht alle Begleitmassnahmen konnten innerhalb der im TVRP vorgesehenen Fristen umgesetzt werden. Dies gilt namentlich für die Begleitmassnahmen im Zusammenhang mit der Verkehrsberuhigung, die von der Stadt verwirklicht



werden muss und deren Verwirklichung wegen Probleme bei der Finanzierung und der Koordination der Arbeiten in Verzug geriet. Der Zeitplan für alle noch ausstehenden Massnahmen, die bis 2019 verwirklicht werden sollen, wird indes von einer eigens dafür gebildeten «Begleitgruppe», die von der RUBD geleitet wird, nachgeführt und kontrolliert.

Der TVRP verlangt unter anderem, dass der Übereinstimmungsgrad zwischen den Zielen und der Wirkung der Begleitmassnahmen bestimmt wird. Da die Begleitmassnahmen noch nicht vollständig verwirklicht wurden, konnte deren Wirkung noch nicht bestimmt werden. Das Amt für Mobilität (Moba) hat jedoch einen Bericht über den Verkehr erstellt, der aufzeigt, dass die Verkehrsverlagerung nach der Eröffnung der H189 zufriedenstellend ist. Das Amt für Umwelt (AfU) wird demnächst einen Bericht aus Sicht des Umweltschutzes (Luft und Lärm) verfassen. In der Folge werden im Rahmen des Agglomerationsprogramms und unter Einhaltung des einschlägigen Rechts die Wirkung der Begleitmassnahmen und die allenfalls nötigen Ergänzungen analysiert.

Dem ist noch anzufügen, dass die Begleitmassnahmen Bestandteil der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm Mobul sind. Das heisst, Mobul bzw. die Stadt Bulle haben sich gegenüber dem Bund und dem Staat Freiburg verpflichtet, diese Begleitmassnahmen umzusetzen.

## 7. Kommunikation

Das Buch *INNEN- UND AUSSENWELT DER H189* ist den Bauarbeiten gewidmet. Dank der Bauarbeiten für die H189 kamen archäologische Fundstellen ans Tageslicht (vgl. Seite 120 des Buchs *DÉCOUVERTES ARCHÉOLOGIQUES EN GRUYÈRE, QUARANTE MILLE ANS SOUS LA TERRE*, vom Amt für Archäologie des Staats Freiburg herausgegeben).

Die Website [www.h189.ch](http://www.h189.ch) wird 2013 vom Netz entfernt.

## 8. Betriebskosten

Neben den Abschreibungen von 94,8 Millionen Franken über 20 Jahre (Buchungskonto 3815 331.003) erzeugt die H189 Betriebskosten, die wegen der zahlreichen unterirdischen Abschnitte (Tunnel) und den damit verbundenen Aufwendungen (Beleuchtung, Belüftung, Reinigung) höher sind als bei den meisten Strassen.

Die jährlichen Betriebskosten von rund 510 000 Franken werden über den *Fonds für die schweizerischen Hauptstrassen im Kanton Freiburg* bezahlt, der 2008 nach dem Inkrafttreten der NFA geschaffen wurde.

Die elektromechanischen Einrichtungen (Informatik, Detektoren, Sensoren, Kameras, Sonden, Beleuchtung, Kabel) haben einen Wert von etwa 20 Millionen Franken und eine

Lebensdauer von 10 bis 15 Jahren. Die Erneuerung dieser Einrichtung wird entsprechend geplant werden.

## 9. Erfahrungen

Aufgrund der Erfahrungen hat der Staat für grosse Bauprojekte Folgendes beschlossen:

- > dem Stimmvolk ein reifes Projekt vorlegen, dessen Kosten auf der Grundlage der eingereichten Offerten berechnet wurden;
- > nach Möglichkeit keine bereichsübergreifenden Aufträge an Gemeinschaften vergeben, die aus verschiedenen Ingenieurbüros mit ganz unterschiedlichen Spezialisierungen, Grössen und Unternehmenskulturen bestehen;
- > innerhalb des Staats die notwendigen personellen Ressourcen für solche Projekte vorsehen, bei denen der Aufwand für die Koordination, das Fällen von Entscheidungen, das Planen, die Vergabe von Aufträgen, die Validierung, die Organisation, den Austausch mit Dritten und Anwohnern, die Prüfung, die Überwachung, die Kontrolle der Bedingungen für das aufgelegte Projekt (darunter die Öko- und Begleitmassnahmen) und der vergebenen Aufträge, die Archivierung, die Begleitung und das Führen von Verhandlungen enorm ist;
- > die Aufteilung der Lose in den ersten Projektphasen definieren, um die Entwicklungsetappen vergleichen zu können;
- > die Dauer der Studien und Arbeiten so kurz wie nur möglich halten, damit möglichst dieselben Schlüsselpersonen das ganze Projekt verfolgen;
- > das Modell «Generalunternehmung», das bei den Losen 20, 30 und 40 der Arbeiten für die Strassenverbindung Romont-Vaulruz zur Anwendung gelangt, weiterverfolgen.

Diese Elemente wurden soweit möglich für das Projekt der Umfahrungsstrasse von Düringen berücksichtigt. Für das Poyaprojekt, dem das Stimmvolk bereits vor dem Bekanntwerden der finanziellen Probleme im Herbst 2007 bei der H189 zugestimmt hatte, war dies nicht mehr möglich.

## 10. Bibliografie

1. Botschaft Nr. 268 des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredit von 2 856 000 Franken zur Finanzierung der Studien, des Landerwerbs und der archäologischen Grabungen für die Umfahrungsstrasse von Bulle–La Tour-de-Trême, 16. August 1995;
2. Botschaft Nr. 250 des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredit von 63 179 175 Franken für den Bau der Umfahrungsstrasse von Bulle–La Tour-de-Trême, 22. August 2000

3. Analyse des Botschaftsentwurfs des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen Zusatzkredit für die Umfahrungsstrasse von Bulle (H189), Fiduconsult SA, 24. September 2007
4. Auditbericht zur Umfahrungsstrasse Bulle–La Tour-de-Trême H189, Finanzinspektorat, 20. März 2008
5. Bericht Nr. 68 des Staatsrats an den Grossen Rat als Antwort auf den Auftrag MA4007.07 und die Anfragen QA3078.07 bzw. QA3082.07, 14. Mai 2008
6. Rechtsgutachten zur Frage der Verantwortung der ASI bei der Überschreitung des Kostenvoranschlags für die H189, Prof. Pascal Pichonnaz, 23. Dezember 2008
7. Botschaft Nr. 119 des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen Zusatzkredit für die Umfahrungsstrasse von Bulle (H189), 13. Januar 2009
8. Technische Expertise betreffend Materialverwertung auf der Baustelle der Umfahrungsstrasse Bulle H189, Schneller Ritz und Partner AG, 4. November 2009
9. Schlussabrechnung ASTRA und Anhänge, 31. Oktober 2012
10. Die 9 vierteljährlichen Kosten-Status-Berichte, Juli 2008 bis 31. Dezember 2010

---

**Anhänge:**

1. Zusammenfassung der Schlussabrechnung für den Bau der Umfahrungsstrasse von Bulle H189
2. Grafik zu den Ausgaben und Bundesbeiträgen pro Jahr