



## Botschaft Nr. 56

23. April 2013

### des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen zusätzlichen Verpflichtungskredit zur Finanzierung der Studien und Bauarbeiten für die Ortsdurchfahrt von Jaun

Infolge der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) muss der am 17. September 1996 vom Grossen Rat gesprochene Kredit für die Ortsdurchfahrt von Jaun, die zur schweizerischen Hauptstrasse H189 gehört, angepasst werden. Wir ersuchen deshalb um die Gewährung eines zusätzlichen Verpflichtungskredits von 21 900 000 Franken, der über den Fonds für die schweizerischen Hauptstrassen im Kanton Freiburg (SHS-Fonds) finanziert wird.

Die Botschaft ist wie folgt gegliedert:

<b>1. Allgemeine Erwägungen</b>	<b>12</b>
<b>2. Finanzielle Folgen</b>	<b>15</b>
<b>3. Höhe des beantragten Kredits</b>	<b>17</b>
<b>4. Weitere Folgen</b>	<b>17</b>
<b>5. Schlussfolgerung</b>	<b>17</b>

#### 1. Allgemeine Erwägungen

##### 1.1. Situation

Zur Finanzierung der Arbeiten für die Ortsdurchfahrt von Jaun sprach der Grosse Rat am 17. September 1996 einen Verpflichtungskredit (vgl. Botschaft Nr. 336 vom 20. August 1996 zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredit für die *Instandsetzung und Erneuerung des kantonalen Strassennetzes, verbunden mit Gemeindeausbauten*).

Um mit den Arbeiten beginnen zu können, ist aus zwei Gründen ein Zusatzkredit nötig:

- > Seit Inkrafttreten der NFA leistet der Bund keine direkten Beiträge mehr an Arbeiten auf dem schweizerischen Hauptstrassennetz, wovon auch die Umfahrungsstrasse von Bulle betroffen ist. Da der Grosse Rat das Projekt für die Ortsdurchfahrt von Jaun vor Inkrafttreten der NFA annahm, muss der Kanton die fehlenden Bundesbeiträge auch für die städtebaulichen Arbeiten kompensieren.
- > Die Baukosten wurden aktualisiert.

##### 1.2. Notwendigkeit der Bauarbeiten

Die Arbeiten für den Ausbau der Ortsdurchfahrt von Jaun müssen aus mehreren wichtigen Gründen ausgeführt werden:

- > Zusage des Staats: Mit dem Dekret von 1996 verpflichtete sich der Grosse Rat, das Projekt zu verwirklichen.
- > Sicherheit: Die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger ist nicht gewährleistet (fehlende Trottoirs); gewisse Leitschranken haben das Ende ihrer Lebensdauer erreicht.
- > Zustand der Strasse: Die Kosten für die Erneuerung der Fahrbahn sind hoch. Wird die Gelegenheit nicht wahrgenommen, um auch die Ortsdurchfahrt auszubauen, werden die Arbeiten in den kommenden Jahrzehnten nicht durchgeführt werden.
- > Versprechen: Die Einsprachen gegen die Instandsetzung der Passstrasse zwischen dem Dorfausgang von Jaun und der Kantongrenze FR/BE (1990 verwirklicht) wurden aufgrund des Versprechens zurückgezogen, dass die Arbeiten für die Ortsdurchfahrt im Anschluss an die Arbeiten für die Passstrasse verwirklicht würden.

### 1.3. Rückblick und Verfahren

In seinem Beschluss vom 18. August 1992 vergab der Staatsrat der Arbeitsgemeinschaft ICA Ingénieurs civils associés SA und Philippe Gremaud einen Auftrag für die Vorstudien und die öffentliche Auflage.

Der Grosse Rat bewilligte das Projekt formell mit der Verabschiedung des Dekrets vom 17. September 1996. Die Gesamtkosten wurden zu jenem Zeitpunkt mit 14 729 190 Franken veranschlagt.

Am 25. Juni 1997 wurde ein Ausbauprojekt auf der Grundlage der Ingenieurpläne von 1996 öffentlich aufgelegt. Am 3. Juli 2002 genehmigte die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) die Pläne.

Aufgrund der finanziellen Situation der Gemeinde (sie musste bedeutende Abwasserklär- und Wasserversorgungsarbeiten verwirklichen) und der Prioritäten des Bundes und des Kantons (Bau und Subventionierung der Umfahrungsstrasse von Bulle auf derselben schweizerischen Hauptstrasse H189) wurden die Arbeiten verschoben.

Die Arbeiten zum Schutz der Kantonsstrasse vor Steinschlägen wurden indessen bereits verwirklicht: zwischen 2000 und 2004 für einen Betrag von rund 2 Millionen Franken, wovon der Kanton und die Gemeinde nach Abzug der Bundessubvention je die Hälfte übernahmen.

Nach einer öffentlichen Ausschreibung schlug der Staatsrat am 21. März 2011 den Auftrag für die Tiefbauingenieurleistungen von der Phase «Ausschreibung» bis zur Phase «Inbetriebnahme, Abschluss» den Unternehmen Kisling+Zbinden AG in Spiez, Bächthold & Moor AG in Bern und Geotest AG in Givisiez zu.

Nach der Ausschreibung für die Haupt-Tiefbauarbeiten (in 2 Lose unterteilt) im Jahr 2012, konnte der Voranschlag aktualisiert werden.

Die Landkäufe stehen noch aus (zirka 6800 m<sup>2</sup>), doch wurden sie von der Kommission für Grundstückerwerb bereits geschätzt.

Die Arbeiten könnten im Herbst 2013 beginnen. Wetterbedingt werden sie sich voraussichtlich über fünf Jahre erstrecken, wobei die Arbeiten jeweils im Winter (November bis März) unterbrochen werden müssen.

### 1.4. Projektbeschreibung

#### 1.4.1. Gesamtkonzept

Die Ortsdurchfahrt von Jaun ist über weite Strecken äusserst kurvenreich. Die Fussgänger, Bewohner und Touristen sind auf diesem Abschnitt unzureichend geschützt.

Das Projekt, das vom Lossgrabenbach beim westlichen Dorfeingang bis zum Knoten Abländschenstrasse/Jaunpasstrasse (Richtung BE) reicht (1675 m), will hauptsächlich die Fussgängersicherheit erhöhen, die Linienführung bei den kurvenreichen Stellen verbessern und die Fahrbahn, die insbesondere wegen einer ungenügenden Fundationsschicht Ermüdungserscheinungen zeigt, erneuern.

Auf den ersten 590 m des betroffenen Abschnitts (Baulos 1) ist hangseitig der Bau eines Trottoirs geplant. Die Fahrbahnbreite der Kantonsstrasse wird unverändert bei 6 m belassen. Gewisse seitliche Zugänge (für anliegende Häuser und bestehende Wege) müssen angepasst werden. An bestimmten Stellen sind Stützmauern nötig.

Auf dem anschliessenden Abschnitt (erster Teil von Baulos 2) hat die Fahrbahn eine Breite von 5,60 m und schräg verlaufende Seitenränder.

Der rund 280 m lange Abschnitt im Dorfzentrum (bis zur Allmendbachbrücke) hat eine siedlungsorientierte Ausgestaltung (Pflastersteinrinnen und Anschluss an die Höhe der Fahrbahn bis zu den Häuserfassaden mit einer Breite von insgesamt 2,00 bis 3,50 m) und schafft einen Raum im Dorfzentrum, in welchem die Automobilisten angehalten werden, ihre Geschwindigkeit zu senken, und in welchem sich die Fussgängerinnen und Fussgänger eher wie auf einem Platz als wie auf einem Trottoir bewegen können.

Auf dem darauffolgenden Abschnitt (rund 700 m) ist talseitig ein Trottoir vorgesehen. Die Durchfahrt von Kappelboden wird mit dem Bau einer neuen Brücke zur Korrektur der Strassengeometrie stark verändert werden. Und schliesslich ist vorgesehen, beim Knoten Abländschen den Kreisverkehr einzuführen.

Die gegenwärtig laufenden Arbeiten für die Revision der kantonalen Zweiradplanung haben ergeben, dass für die Ortsdurchfahrt von Jaun aufgrund der geringen Verkehrsbelastung (ungefähr 1500 Fahrzeuge pro Tag) keine spezifischen Zweiradeinrichtungen nötig sind.

Die Stützmauern werden dank der Verkleidung mit Natursteinen das Erscheinungsbild der Ortsdurchfahrt nicht beeinträchtigen.

Mit dem Einbau eines lärmarmen Strassenbelags im Dorfzentrum werden die Immissionsgrenzwerte eingehalten.

#### 1.4.2. Zustand der Fahrbahn

Der Oberbau besteht auf einem 7 bis 10 cm starken Belag und einer Splittkiesschicht von 3 cm, die auf einer Kiessand-schicht von 15 bis 30 cm liegen.

Darunter liegt ein Steinbett von 20 bis 25 cm Dicke und eine 30 bis 35 cm dicke Kiesschicht von dürftiger Qualität.

Somit liegt die Dicke in einer Bandbreite von 45 bis 75 cm. Aufgrund der grösstenteils unzureichenden Abmessungen und vor allem aufgrund der Frostempfindlichkeit des Kiessandgemisches ist eine Gesamterneuerung der Fundationsschicht unumgänglich.

### 1.4.3. Kunstbauten

Es müssen mehrere Bauwerke (Brücke, Stützmauern) gebaut, ersetzt oder saniert werden, namentlich die beiden auf der Talseite der Fahrbahn vorgesehenen neuen Mauern «Wasserfall» und «Unter der Burg», die die Verbreiterung der Fahrbahn erlauben, und die neue Brücke «Kappelboden», die eine Länge von 62 m aufweisen und auf Pfählen ruhen wird. Die Tatsache, dass es sich um ein bebautes und steil abfallendes Gebiet handelt, erschwert den Bau dieser Bauwerke (schwieriger Zugang, wenig Platz).

## 1.5. Ausführung der Bauarbeiten

Die Arbeiten wurden aufgrund ihrer Eigenheiten in zwei Lose aufgeteilt. Das erste, einfachere Los hat eine Länge von 590 m ab dem westlichen Dorfeingang, während sich das zweite auf einer Länge von 1085 m erstreckt und die grössten Bauwerke einschliesst.

## 1.6. Risikoanalyse

Für das Projekt wurden folgende Restrisiken ausgemacht, die einen Einfluss auf die Fristen, gewisse Aspekte des Projekts und die Kosten haben können. Diese Risiken sind gesamthaft mit der Reserve für Diverses und Unvorhergesehenes von 10% (s. Anhang 2) abgedeckt.

### 1.6.1. Geologie

Die Geologiedaten aus dem Jahr 1996 wurden mit 4 zusätzlichen Sondierungen ergänzt, um die Methoden für den Bau der Foundationen und die Stabilisierung der Mauern und anderen Bauwerken zu bestimmen. Unter Umständen werden Länge und Zahl der Pfähle und Verankerungen je nach geologischen Bedingungen vor Ort angepasst werden müssen.

### 1.6.2. Materialverwertung

Ein Teil des Materials aus der bestehenden Foundationsschicht soll für die Aufschüttungen wiederverwendet werden. Sollte dieses Material nicht auf diese Weise verwertet werden können (was unwahrscheinlich erscheint, da es schon seit mehreren Jahrzehnten Bestandteil der Foundationsschicht ist), müsste neues Material gekauft und zur Baustelle transportiert werden.

Für die Materialablagerung stehen zwei Plätze zur Verfügung.

Laut Analysen des bestehenden Belags erlaubt der PAK-Gehalt (Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) eine Wiederverwertung des Materials.

### 1.6.3. Wasser

Wasser kann die Bauarbeiten auf verschiedene Arten stören:

- > Die karstigen Überschwemmungen, so wie sie in den letzten Jahren das eine oder andere Mal aufgetreten sind, können die Bauarbeiten beeinträchtigen (Wiederkehrperiode von etwa 15 Jahren). Das Wasser stammt von den Festungen der Schweizer Armee oberhalb der Fahrbahn und kann bei einem solchen Ereignis auf die Fahrbahn gelangen.
- > Bei Hochwasser können die Bäche übertreten, was die Arbeiten an den Brücken beeinträchtigen würde.
- > Soweit dies abgeschätzt werden kann, gibt es in dieser Zone kein unterirdisches Gewässer, das die Bauarbeiten behindern könnte. Auch gibt es hier keine Grundwasserschutzzone S.

### 1.6.4. Höhenlage

Das launische Wetter auf 1000 m Höhe kann zu Schwierigkeiten auf der Baustelle führen und Folgen für die Synchronisation der Bauphase haben sowie provisorische Massnahmen zur Überwindung von unerwarteten Schwierigkeiten erforderlich machen.

### 1.6.5. Leitungen und andere Einrichtungen unter der Fahrbahn

Die Leitungen und anderen Einrichtungen im Oberbau wurden gestützt auf die verfügbaren Informationen erfasst und auf die Pläne des Projekts übertragen. Es bleibt jedoch eine gewisse Unsicherheit in Bezug auf die Vollständigkeit und Genauigkeit (Standort und Tiefe) dieser Informationen.

### 1.6.6. Mengenangaben in der Ausschreibung

Für die Ausschreibung hat der damit beauftragte Ingenieur die Mengen aufgrund der damals verfügbaren Informationen berechnet. Abweichungen zwischen den ausgeschriebenen und den tatsächlichen Mengen können nie ganz ausgeschlossen werden.

### 1.6.7. Sicherheit

Es werden alle Massnahmen getroffen werden, um Unfälle auf der Baustelle (Bauarbeiterinnen und Bauarbeiter, Anwohnerinnen und Anwohner, Strassenbenutzerinnen und Strassenbenutzer) zu vermeiden; dies gilt namentlich in Bezug auf die Steinschlaggefahr.

### 1.6.8. Preisänderungen

Preisänderungen (Indexierung und Teuerung) können einen Einfluss auf die Endkosten des Projekts haben. Artikel 3 des Dekrets sieht eine entsprechende Anpassung des Kredits vor.

## 2. Finanzielle Folgen

### 2.1. 1996 angekündigte Kosten

Die Botschaft Nr. 336 vom 20. August 1996 zum Dekretsentwurf über den Verpflichtungskredit, der am 17. September 1996 angenommen wurde, ging von einem Brutto-Gesamtbetrag von 14 729 190 Franken aus.

Dies ergab nach Abzug der kommunalen Beteiligung und des Bundesbeitrags für schweizerische Hauptstrassen von 69% Nettokosten zulasten des Kantons von 2 958 569 Franken.

### 2.2. Kosten gemäss Voranschlag von 2012

Für das Projekt wird nach der neuen Praxis der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) vorgegangen, die darin besteht, Projekte dem Grossen Rat möglichst erst dann vorzulegen, wenn sie schon weit fortgeschritten sind. Grundlage für die nun vorgelegten Kosten sind somit die Offerten, die die Unternehmen am 14. Dezember 2012 entsprechend der Gesetzgebung über das öffentliche Beschaffungswesen und gestützt auf einer genauen, von einem externen Ingenieurbüro erstellten Beschreibung der Arbeiten, unterbreitet haben.

Gestützt auf die Dossiers werden die Baukosten nun mit 23 365 333 Franken veranschlagt (s. Anhang 2).

Die Differenz zwischen dem 1996 angekündigten Betrag von 14,7 Millionen Franken und den im Voranschlag vom 14.12.2012 vorgesehenen Betrag von 23,4 Millionen Franken lässt sich wie folgt erklären: Entwicklung der Kosten im Strassenbau zwischen Oktober 1998 (der «Schweizerische Baupreisindex, Total Tiefbau, Neubau von Strassen» gibt es erst ab diesem Zeitpunkt) und Oktober 2012, die in diesem Zeitraum um 30,5% zugenommen haben; die Anhebung des MWST-Satzes von 6,5 auf 8%; zusätzliche Leistungen im Vergleich zu 1996 (s. Anhang 2); sowie die Reserve von 10%.

### 2.3. Kostenaufteilung zwischen Staat und Gemeinde

Die Kosten (vor Berücksichtigung des Bundesbeitrags für schweizerische Hauptstrassen) werden gemäss einschlägigem Recht zwischen Staat und Gemeinde aufgeteilt (s. Anhang 3):

Zulasten des Staats	Fr. 18 910 898
Zulasten der Gemeinde	Fr. 4 454 435
Total	Fr. 23 365 333

### 2.4. Kostenverteiler vor Inkrafttreten der NFA

Vor Inkrafttreten im Jahr 2008 der NFA beteiligte sich der Bund zu 69% an Arbeiten auf schweizerischen Hauptstrassen (vgl. Botschaft an den Grossen Rat vom 20. August 1996).

Vor Inkrafttreten der NFA waren die Kosten wie folgt aufgeteilt:

Kosten Bauarbeiten	Fr. 23 365 333
Zulasten des Staats	Fr. 18 910 898
Beteiligung des Bundes 69%	Fr. -13 048 520
<b>Saldo zulasten des Staats</b>	<b>Fr. 5 862 378</b>
Zulasten der Gemeinde	Fr. 4 454 435
Beteiligung des Bundes 69%	Fr. -3 073 560
<b>Saldo zulasten der Gemeinde</b>	<b>Fr. 1 380 875</b>

### 2.5. NFA

#### 2.5.1. Änderung des Subventionssystems

Mit der NFA, die am 1. Januar 2008 in Kraft getreten ist, leistet der Bund keine objektspezifischen Beiträge mehr, auch wenn der betroffene Abschnitt auf einer schweizerischen Hauptstrasse – in diesem Fall auf der H189 – gelegen ist.

Anstelle von Beiträgen pro Strassenabschnitt erhält der Kanton nun vom Bund jährlich Globalbeiträge für die schweizerischen Hauptstrassen auf seinem Gebiet.

Um die Finanzierung der Arbeiten auf den schweizerischen Hauptstrassen auf Freiburger Boden gemäss Bundesgesetzgebung sicherzustellen, wurde deshalb 2008 ein *Fonds für die schweizerischen Hauptstrassen im Kanton Freiburg* eingerichtet.

#### 2.5.2. Fonds für die schweizerischen Hauptstrassen im Kanton Freiburg (SHS-Fonds)

Der Bund weiss um die Bedeutung eines qualitativ guten Netzes der schweizerischen Hauptstrassen und subventioniert entsprechend nicht nur den Bau, sondern auch den Unterhalt und Betrieb dieser Strassen. Dies erfolgt über drei Kanäle, die im SHS-Fonds zusammengefasst sind:

#### Globalbeiträge für die Hauptstrassen

Der 4. Teil des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG) sieht Beiträge an die Hauptstrassen vor.

Die Bundesverordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV) regelt im 3. Abschnitt des 2. Kapitels die Modalitäten.

### Infrastrukturfonds

Artikel 8 des Bundesgesetzes über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (IFG) besagt, dass der Bundesrat die Kantone bezeichnet, die Leistungen des Bundes an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen erhalten.

Dazu gehört laut Anhang 3 MinVV auch der Kanton Freiburg.

### Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

Nach Artikel 14 Abs. 1 IFG *werden die Mittel, die den Kantonen aus der Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ab 2008 zusätzlich zustehen, für die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen verwendet.* Im Übrigen verweist dieser Absatz auf Artikel 8 IFG.

Somit ist auch der Kanton Freiburg betroffen.

### Schweizerische Hauptstrassen im Kanton Freiburg

Im Kanton Freiburg gehören 51,06 km des 634,8 km langen Kantonsstrassennetzes zu den schweizerischen Hauptstrassen (vgl. Anhang 3 MinVV).

Name	Strecke	Länge (km)
H10	Autobahnanschluss Kerzers–Kantonsgrenze FR/BE	4,37
H182	Autobahnanschluss Freiburg–Nord–Knoten St. Leonhard (+ künftige Poyabrücke)	1,21
H189	Autobahnanschluss Bulle–Jaun	24,82
H505	Jaun–Kantonsgrenze FR/BE	4,39
H190	Anschluss H189 La Tour-de-Trême–Montbovon–Kantonsgrenze FR/VD	16,27
Total		51,06

Die schweizerischen Hauptstrassen machen somit 8% der Freiburger Kantonsstrassen aus.

2013 erhält der Kanton dafür rund 7,4 Millionen Franken. Am 31. Dezember 2012 betrug der Saldo des Fonds 7,3 Millionen Franken.

### Entwicklung des SHS-Fonds

Die Betriebs- und Unterhaltskosten werden direkt über den SHS-Fonds bezahlt. Die Investitionskosten hingegen werden über die Abschreibungen vom SHS-Fonds abgebucht.

Anhang 5 zeigt die voraussichtliche Entwicklung des SHS-Fonds in den kommenden Jahren unter Berücksichtigung des Projekts für die Ortsdurchfahrt von Jaun (Gegenstand der vorliegenden Botschaft), der anderen, längerfristig vorgesehenen Projekte auf den schweizerischen Hauptstrassen sowie der Betriebs- und Unterhaltskosten.

### 2.6. Kostenverteiler nach Inkrafttreten der NFA

Da die NFA einzig das Verhältnis zwischen Bund und Kantonen regelt, ist es folgerichtig, dass der Gemeindeanteil unberührt bleibt.

Somit werden die Kosten mit der NFA wie folgt aufgeteilt (s. Anhang 3):

Kosten Bauarbeiten	Fr. 23 365 333
Zulasten der Gemeinde	Fr. -1 380 875
Saldo zulasten des Staats	Fr. 21 984 458

Vom Betrag zulasten der Gemeinde Jaun von 1 380 875 Franken müssen die 390 179 Franken abgezogen werden, die die Gemeinde für die Studien bis 2003 bezahlt hat. Ihr Anteil beträgt somit noch 990 696 Franken.

### 2.7. Verpflichtungskredit

Im Rahmen des 1996 verabschiedeten Verpflichtungskredits wurde der kantonale Anteil mit brutto 9 543 770 Franken beziffert. Der mit dem Kredit gedeckte Nettoanteil des Kantons betrug somit nach Abzug des Bundesbeitrags von 69% (6 585 201 Franken) 2 958 569 Franken. Für Lawinenschutzbauten und Studien wurden 2 884 073 Franken aufgewendet.

Angesichts der Differenz zulasten des Kantons ist somit ein zusätzlicher Verpflichtungskredit von **21 900 000 Franken** nötig (s. Anhang 3).

### 2.8. Finanzplan 2013–2016

Die Investitionen sind in den Investitionsvoranschlägen für die Projekte des Tiefbauamts vorgesehen. Für die Ortsdurchfahrt von Jaun wurden folgende Beträge im Finanzplan 2013–2016 des Staats vom März 2012 eingetragen:

2013	Fr. 2 000 000
2014	Fr. 5 500 000
2015	Fr. 5 500 000
2016	Fr. 5 000 000
<b>Total</b>	<b>Fr. 18 000 000</b>

Der Saldo ist für 2017 vorgesehen.

### **3. Höhe des beantragten Kredits**

Die Höhe des beantragten Kredits beträgt 21 900 000 Franken.

Dieses Dekret untersteht dem fakultativen Finanzreferendum (mehr als  $\frac{1}{4}$ % der Gesamtausgaben der letzten vom Grossen Rat genehmigten Staatsrechnung).

### **4. Weitere Folgen**

Das vorgeschlagene Dekret hat keinen Einfluss auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden. Es hat keinen Einfluss auf den Personalbestand des Staats und ist nicht von Fragen der Eurokompatibilität betroffen.

Aufgrund der Höhe der Ausgaben (mehr als  $\frac{1}{8}$ % der Gesamtausgaben der letzten vom Grossen Rat genehmigten Staatsrechnung) ist für dieses Dekret laut Artikel 141 Abs. 2 des Grossratsgesetzes vom 6. September 2006 (GRG) das qualifizierte Mehr erforderlich. Es muss mit anderen Worten von der Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rats (56 Mitglieder, siehe Art. 140 GRG) und nicht bloss von der Mehrheit der abgegebenen Stimmen (einfaches Mehr) angenommen werden.

### **5. Schlussfolgerung**

Wir beantragen Ihnen, den Dekretsentwurf, dessen Finanzierung durch den SHS-Fonds sichergestellt ist, anzunehmen.

---

#### **Anhänge:**

- 
- 1. Situationsplan 1:6000
- 2. Kostenvoranschlag
- 3. Kostenaufteilung zwischen Staat und Gemeinde
- 4. Grundlage für die Kostenaufteilung zwischen Staat und Gemeinde
- 5. Voraussichtliche Entwicklung des SHS-Fonds