



Bericht 2016-DAEC-56

12. April 2016

des Staatsrats an den Grossen Rat zur Schlussabrechnung des Poyaprojekts

Der Bericht ist wie folgt gegliedert:

1. Einleitung	8
2. Das Poyaprojekt	8
3. Folgen des Poyaprojekts	10
4. Kommunikation	10
5. Schlussabrechnung	10
6. Betriebskosten	11
7. In den kommenden Jahren anstehende Arbeiten	11
8. Schlussfolgerung	12

1. Einleitung

Nach vielen Überlegungen, Studien und Arbeiten, von denen die ersten mehrere Jahrzehnte zurückliegen, konnte die neue Verbindung über die Poyabrücke, mit der das historische Zentrum der Stadt Freiburg vom Durchgangsverkehr entlastet wird, am 12. Oktober 2014 dem Verkehr übergeben werden.

Der vorliegende Bericht zur Schlussabrechnung des Poyaprojekts wurde auf der Grundlage der am 31. Dezember 2015 bezahlten Rechnungen und der Schätzung zu den Leistungen und Arbeiten, die zwischen dem 1. Januar 2016 und dem Projektende noch erbracht oder verrechnet werden müssen, erstellt.

2. Das Poyaprojekt

2.1. Die wichtigsten Etappen des Projekts

Der Bau der Poyabrücke und der wichtigen Nebenanlagen war Gegenstand von mehreren Botschaften und Berichten des Staatsrats an den Grossen Rats sowie von verschiedenen Audits (vgl. Bibliografie im Anhang 2).

Anhang 1 gibt einen Überblick über die wichtigsten Etappen des Projekts.

1989 führte die Stadt Freiburg, zum damaligen Zeitpunkt Bauherrin, einen Ingenieurwettbewerb für die Poyabrücke durch. Die Bürogemeinschaft, die den Wettbewerb gewann, wurde auch beigezogen, als es 25 Jahre später um die Verwirklichung des Projekts ging. Am 9. Februar 1995 nahm der Grosse Rat die Motion der Grossräte Bernard Garnier und Jacques Stephan an, welche die Integration der Poyabrücke in die Kantonsstrasse forderte.

Am 10. Mai 1996 verabschiedete der Grosse Rat zudem einen Verpflichtungskredit für die Projektierung. Bei der ersten öffentlichen Auflage im August 1999 wurden über 120 Einsprachen eingereicht. Nach einer Überarbeitung des Projekts wurde es im Juni 2005 ein zweites Mal öffentlich aufgelegt. Am 24. September 2006 nahm das Freiburger Stimmvolk den Baukredit für das Poyaprojekt mit 81% äusserst deutlich an, nachdem der Grosse Rat das Kreditgesuch am 23. Juni 2006 auf der Grundlage der Botschaft Nr. 259 des Staatsrats verabschiedet hatte. Am 4. Oktober 2006 – gut zehn Tage nach der Volksabstimmung – trugen die eidgenössischen Räte das Poyaprojekt als dringendes und baureifes Projekt im *Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds* ein und beschlossen einen nach oben begrenzten Bundesbeitrag von 67,5 Millionen Franken (Wert 2005, exkl. MWST).

Im Januar 2007 wurden Projektänderungen sowie die Erweiterung der Murtenstrasse öffentlich aufgelegt. Am

28. November 2007 wurden die Pläne für das Poyaprojekt einschliesslich Murtenstrasse genehmigt. Es folgte der Spatenstich bei der Bellevue-Kreuzung am 31. Oktober 2008. Die letzten Einsprachen, die keine aufschiebende Wirkung hatten, wurden am 13. Juli 2009 vom Bundesgericht abgewiesen. Am 3. Februar 2010 verabschiedete der Grosse Rat gestützt auf die Botschaft Nr. 170 vom 17. November 2009 zum Dekretsentwurf über einen zusätzlichen Verpflichtungskredit für den Bau der St.-Leonhard-Unterführung (Poya-Projekt), einen Zusatzkredit von 28 Millionen Franken (exkl. MWST). Diese Projektänderung wurde im Mai 2010 öffentlich aufgelegt und am 10. Juni 2011 genehmigt.

Am 3. September 2010 fand die Grundsteinlegung für die Poyabrücke, dem Wahrzeichen des Projekts, statt. Am 12. November 2010 nahm der Grosse Rat den Bericht Nr. 210 vom 21. September 2010 des Staatsrats an den Grossen Rat über den Stand des Poyaprojekts am 30. Juni 2010 zu Kenntnis. Am gleichen Tag erlitt ein Bauarbeiter einen tödlichen Unfall. Der Durchschlag des Palatinat-Tunnels geschah am 28. Oktober 2011.

Im April 2012 verlangte der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektor infolge geologischer Schwierigkeiten eine detaillierte finanzielle Analyse der bereits durchgeführten und der noch anstehenden Arbeiten. Gestützt auf diese Analyse wurden die Gesamtkosten für das Poyaprojekt im Mai 2012 auf 211 Millionen Franken geschätzt. Es folgte eine Debatte im Grossen Rat, die Einsetzung einer Parlamentarischen Untersuchungskommission (PUK Poya) und die Erheblicherklärung des Postulats der Grossräte Schoenenweid und Siggen.

Am 12. September 2012 setzte die RUBD die technische Begleitgruppe Poya-Begleitmassnahmen mit Vertreterinnen und Vertretern des Staats, der Stadt Freiburg und der Gemeinde Granges-Paccot ein. Die Begleitgruppe erhielt den Auftrag, die Verwirklichung der Begleitmassnahmen und die Verkehrszählungen gemäss Teilverkehrsrichtplan (TVRP) zu planen. Am 30. November 2012 veröffentlichte das Tiefbauamt die Verkehrsbeschränkungen für die Zähringerbrücke.

Am 20. Juni 2013 debattierte der Grosse Rat über den Zwischenbericht der PUK Poya und den Bericht Nr. 40 vom 27. November 2012 des Staatsrats zum Postulat der Grossräte Schoenenweid und Siggen.

Am 4. Oktober 2013 wurde der Zusammenschluss der Poyabrücke offiziell begangen. Am 28. Januar 2014 wies das Kantonsgericht die Einsprachen gegen die Schliessung der Zähringerbrücke ab.

Am 24. Juni 2014 behandelte der Grosse Rat den Schlussbericht der PUK Poya und den Bericht 2014-DAEC-64 des Staatsrats vom 11. Juni 2014 zu diesem Schlussbericht.

Im Anschluss an die Einweihung und den Tag der offenen Baustelle wurde die Poyabrücke am 12. Oktober 2014 dem

Verkehr übergeben. Gleichzeitig wurde die Zähringerbrücke, die in den Besitz der Stadt Freiburg übergang, für den Verkehr geschlossen.

Die technische Begleitgruppe Poya-Begleitmassnahmen stellte am 23. Juni 2015 den Monitoring- und Controllingbericht eines privaten Ingenieurbüros vor. Am 18. Dezember 2015 legte die Stadt Freiburg die Begleitmassnahmen des Poyaprojekts auf, während das Tiefbauamt in diesem Zusammenhang eine verkehrsbeschränkende Massnahme publizierte.

Am 11. März 2016 wurde die Projektsteuerung (PS) an ihrer 27. und letzten Sitzung, in der sie die Schlussabrechnung zum Poyaprojekt zur Kenntnis nahm, aufgelöst.

2.2. Kontrollen und externe Audits

Nach der Kostenüberschreitung beim Projekt für die Umfahrungsstrasse von Bulle (H189) führte das Finanzinspektorat (FI) auf Gesuch des damaligen Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektor im April 2008 ein Audit des Poyaprojekts durch. Das FI übergab seinen Bericht am 16. Januar 2009.

Ab Beginn der Bauarbeiten im Oktober 2008 wurde die finanzielle Situation in vierteljährlichen Kosten-Status-Berichten behandelt und verfolgt.

Im Frühjahr 2012 wurden geologische Schwierigkeiten gemeldet. Am 2. Mai 2012 informierte der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektor den Grossen Rat bei der Beratung der Staatsrechnung 2011 über weitere durch die Geologie verursachte Probleme; er kündigte dabei auch an, dass die genauen Zahlen Ende Mai vorgestellt würden und dass er eine Gesamtanalyse der Kosten in Auftrag gegeben habe.

Im Frühling 2012 prüfte die Eidgenössische Finanzkontrolle die Abrechnungen des Poyaprojekts, die für den Erhalt der Bundesbeiträge eingereicht worden waren.

Infolge der finanziellen Analyse, die vom neuen Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektor im Mai 2012 verlangt worden war, beschloss der Grosse Rat am 15. Juni 2012 nach einer Debatte, eine Parlamentarische Untersuchungskommission einzusetzen. Diese unterbreitete einen Zwischen- und einen Schlussbericht, welche der Grosse Rat am 20. Juni 2013 bzw. 24. Juni 2014 diskutierte.

Im Juni 2013 begann das FI ein Zwischenaudit, das in den Bericht vom 9. Februar 2015 mündete.

Das für die Auszahlung der Bundesbeiträge an das Poyaprojekt zuständige Bundesamt für Strassen erhielt jährliche Abrechnungen, auf deren Grundlagen die jährlichen Beiträge ausbezahlt wurden.

3. Folgen des Poyaprojekts

Der Teilverkehrsrichtplan (TVRP), der von den Gemeinderäten von Freiburg (Juni 2007) und Granges-Paccot (Juli 2007) angenommen und zusammen mit dem Projekt am 28. November 2007 von der RUBD genehmigt wurde, bezweckt, die Auswirkungen der Inbetriebnahme der Poyabrücke, die am 12. Oktober 2014 stattfand, einzuschränken. Er behandelt einzig den motorisierten Individualverkehr in gewissen Sektoren der beiden Gemeinden.

Konkret sind im TVRP verschiedene Begleitmassnahmen vorgesehen, die integrierender Bestandteil des Poyaprojekts sind. Die wichtigste dieser Massnahmen ist auf dem Gebiet der Stadt Freiburg gelegen und besteht in der Schliessung der Zähringerbrücke für den motorisierten Individualverkehr. Diese Schliessung erfolgte gleichzeitig zur Verkehrsübergabe der Poyabrücke und erlaubt die Entlastung des Burgquartiers und namentlich der Umgebung der St.-Niklaus-Kathedrale vom Durchgangsverkehr. Mit weiteren Begleitmassnahmen soll verhindert werden, dass der Durchgangsverkehr in die Wohnquartiere ausweicht. Mit dem TVRP wurde festgehalten, dass verschiedene Verkehrszählungen durchgeführt werden, und zwar sechs Monate vor Inbetriebnahme der Poyabrücke (Referenz: August/September 2013) und darauf alle sechs Monate nach Inbetriebnahme über eine Dauer von zwei Jahren.

Ein privates Ingenieurbüro erhielt den Auftrag, die Verkehrszählungen zu analysieren. Im Juni 2015 übergab es seinen Bericht über die Wirksamkeit der Begleitmassnahmen («*Contrôle d'efficacité du projet Poya. Mesures d'accompagnement. Rapport de monitoring et de controlling 2015*»). Dieser Bericht dokumentiert die Analyse, die im Frühjahr 2015 durchgeführt wurde, und vergleicht das Verkehrsaufkommen auf den betroffenen Strassenachsen nach der Inbetriebnahme der Poyabrücke mit der Situation davor. Gestützt auf die Verkehrszählungen kann folgendes Fazit gezogen werden: Mit den im Rahmen des Poyaprojekts verwirklichten Begleitmassnahmen wurden die angestrebte Plafonierung des Verkehrs auf den von der Brücke beeinflussten Achsen und der Schutz des Burgquartiers insgesamt erreicht. Einzig auf der Avenue Général-Guisan (+43% im Frühjahr 2015 und +21% im Herbst 2015) werden die Vorgaben nicht erfüllt.

Gestützt auf den TVRP hat die Stadt Freiburg neue Überlegungen angestellt. Für den Sektor der Avenue Général-Guisan wurden ergänzende Begleitmassnahmen entwickelt. Die Stadt Freiburg hat diese am 18. Dezember 2015 öffentlich aufgelegt und will sie unter Vorbehalt der allfälligen Einsprachen und Beschwerden im Frühjahr 2016 verwirklichen. Im Herbst 2016 werden die letzten Verkehrszählungen durchgeführt werden. Ab Oktober 2016, zwei Jahre nach der Inbetriebnahme der Poyabrücke, wird das Bauwerk als abgeschlossen gelten. Allfällige Verkehrszunahmen auf den im

TVRP bezeichneten Achsen werden nach diesem Zeitpunkt nicht mehr dem Poyaprojekt zugeschrieben werden können.

4. Kommunikation

Die Bauarbeiten für das Poyaprojekt stiessen von Beginn weg auf ein grosses Interesse in der Bevölkerung. Im Poyapark wurde für die Öffentlichkeit ein Info-Pavillon eingerichtet. Darin wurden Modelle der Brücke und der unterirdischen Bauwerke sowie Fotos, welche die verschiedenen Etappen der Bauarbeiten dokumentierten, ausgestellt. Der Pavillon war während dreieinhalb Jahren an zwei Tagen in der Woche offen. Parallel dazu fanden mehrere Hundert geführte Baustellenbesichtigungen statt, an denen über 35 000 Personen teilnahmen. Während die meisten Besucherinnen und Besucher aus dem Kanton Freiburg stammten, wurde die Gelegenheit auch von Personen aus der übrigen Schweiz und dem Ausland wahrgenommen.

Während der Bauarbeiten wurden zwei Tage der offenen Baustellen organisiert, der erste am 28. Mai 2011 und der zweite am 2. Juni 2012. An beiden Tagen kamen Tausende Neugierige, welche die Bauarbeiten aus nächster Nähe erleben wollten.

Zur Einweihung wurde auch ein Erinnerungsbuch publiziert. Dieses zweisprachige Buch, das mit einer Auflage von 3000 Exemplaren erschien, blickt auf die 6 Jahre Bauarbeiten für das Poyaprojekt zurück. Es umfasst 180 Seiten mit exklusiven Fotos zu diesem Bauvorhaben, das zu den bedeutendsten des Kantons Freiburg gehört.

Die Einweihungsfeierlichkeiten gingen vom 10. bis 12. Oktober 2014 vonstatten. Die offizielle Einweihung im Beisein von Bundesrätin Doris Leuthard und etwa 700 geladenen Gästen fand am Freitag, 10. Oktober, statt. Die Feierlichkeiten setzten sich am Samstag, 11. Oktober, mit dem Tag der offenen Baustelle für die Bevölkerung fort. Daran nahmen über 50 000 Personen teil. Am Sonntag, 12. Oktober, wurde das Projekt schliesslich dem Verkehr übergeben.

Unter der Adresse www.poya-bruecke.ch wurde eine Website zum Projekt und den erwähnten Veranstaltungen eingerichtet. Auf dieser Website konnten die interessierten Personen auch den Fortgang der Bauarbeiten verfolgen, namentlich dank der Fotos, die regelmässig hochgeladen wurden. Die Website wird noch ein paar Jahre aufgeschaltet bleiben.

5. Schlussabrechnung

5.1. Gesamtkosten

Laut Kosten-Status-Schlussbericht vom 23. Februar 2016 belaufen sich die Endkosten des Poyaprojekts auf 209 880 774 Franken (einschliesslich der in den kommenden Jahren noch zu investierenden Beträge). Zum Vergleich: Im Anschluss

an die finanzielle Analyse, die von Staatsrat und Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektor Maurice Ropraz verlangt worden war, waren die voraussichtlichen Baukosten im Mai 2012 auf 211 Millionen Franken geschätzt worden.

Der endgültige Betrag setzt sich wie folgt zusammen:

Arbeiten, Leistungen	Kosten in Franken (inkl. MWST)	%
Los A: Strassenentwässerung Murtenstrasse	1 057 795	0,5
Los B: Erweiterung der Murtenstrasse von 2 auf 4 Spuren	1 949 858	0,9
Lose C und C1: St.-Leonhard-Unterführung	46 660 999	22,2
Los D: Tunnel und Leistungen SBB	45 864 487	21,9
Los E: Poyabrücke einschliesslich Lärmschutzüberdeckung	66 665 674	31,8
Los F: Bellevue-Kreuzung	1 595 303	0,8
Los G: Zufahrt Palatinat (provisorische und definitive Zufahrt)	4 321 431	2,1
Los J: Elektromechanik (Beleuchtung, Überwachung, Sicherheit usw.)	5 835 321	2,8
Lose K: Querschnittlose (Anstrich, Türen, Brandschutz, Signalisation)	2 579 480	1,2
Los L: Lärmschutzsanierung	330 000	0,2
Los O: Studien, Projekte, Bauleitung	29 011 854	13,8
Los P: Administrative Kosten einschliesslich Nationalstrassen	570 878	0,3
Los R: Landkäufe	3 185 694	1,5
Begleitmassnahmen plus Beteiligungen zulasten des Staats	252 000	0,1
Total	209 880 774	100

5.2. Finanzielle Deckung

Das Poyaprojekt wurde im Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds als dringendes und baureifes Projekt eingetragen. Dabei wurde auch ein nach oben begrenzter Bundesbeitrag von 67,5 Millionen Franken exkl. MWST (50% von 135 Millionen Franken exkl. MWST, Stand 2005) gesprochen mit der Bedingung, dass die Bauarbeiten vor dem 31. Dezember 2008 beginnen. Davon sind 1 950 000 Franken (exkl. MWST) für die Subventionierung der Begleitmassnahmen vorgesehen. Unter Berücksichtigung der Indexierung, der Teuerung und der MWST (7,6% bzw. 8,0%) und gemäss Einschätzung des ASTRA vom 31. Dezember 2015 wird der Kanton letztlich 82 210 656 Franken erhalten (**79 834 128 Franken** nach Abzug der Subventionen für die Begleitmassnahmen).

In Ergänzung zur Bundessubvention war das Projekt Gegenstand von zwei kantonalen Verpflichtungskrediten (der Studienkredit von Mai 1996 und der Baukredit von 2006, Botschaft Nr. 259 vom 25. April 2006) sowie von einem Zusatzkredit für die St.-Leonhard-Unterführung (Botschaft Nr. 170 vom 17. November 2009). Die Summe dieser Kredite beträgt nach Indexierung **95 391 618 Franken**.

Die finanzielle Deckung beträgt folglich **175 225 746 Franken**.

Damit übersteigen die Gesamtkosten die finanzielle Deckung um 34 655 028 Franken (209 880 774-175 225 746) oder **19,8%**.

6. Betriebskosten

Das Poyaprojekt erzeugt Betriebskosten, die wegen der zahlreichen unterirdischen Abschnitte (Tunnel und St.-Leonhard-Unterführung) und den damit verbundenen Aufwendungen (für Beleuchtung, Elektromechanik, Videoüberwachung, Verkehrslenkung, Reinigung) höher sind als bei einer üblichen Kantonsstrasse.

Die jährlichen Betriebskosten von rund 510 000 Franken werden über den *Fonds für die schweizerischen Hauptstrassen im Kanton Freiburg* bezahlt, der 2009 nach dem Inkrafttreten der NFA geschaffen wurde.

Die notwendigen elektromechanischen Einrichtungen (Informatik, Detektoren, Sensoren, Kameras, Sonden, Beleuchtung, Kabel) haben einen Wert von etwa 6 Millionen Franken. Ein Teil dieser Einrichtungen hat eine Lebensdauer von 10 bis 15 Jahren. Die Erneuerungen werden entsprechend geplant werden.

7. In den kommenden Jahren anstehende Arbeiten

Neben den üblichen Arbeiten, die nach Abschluss von Bauarbeiten anfallen (Begleitung der Garantearbeiten und Archivierung der Dossiers), müssen noch folgende Arbeiten, deren Kosten im Gesamtbetrag (vgl. Punkt 5.1) enthalten sind, ausgeführt werden:

- > Bau einer Ausgleichskammer im Palatinat für die Brandbekämpfung;
- > Abschlussarbeiten, insbesondere Reparatur von Schäden, die während der Bauarbeiten entstanden sind;
- > Abschluss der Massnahmen für Landschaft und Umwelt, Ausgleichsaufforstung und Nachkontrolle der Wiederinstandsetzung des Geländes;
- > Nachkontrolle der Begleitmassnahmen gemäss TVRP;
- > Eintrag der Strassenverbale.

8. Schlussfolgerung

Die wichtigsten Lehren, die der Staat aus diesem grossen Projekt gezogen hat, legte der Staatsrat bereits ausführlich im Rahmen des Verfahrens der PUK Poya dar.

Das Poyaprojekt ist sicherlich das bedeutendste und vielschichtigste Projekt, das der Staat Freiburg bis heute unternommen hat. Aufgrund der technischen Komplexität der Tiefbauarbeiten, der geologischen und ökologischen Bedingungen sowie der städtische Umgebung mussten für den Bau dieses Bauwerks, das heute schon ein Symbol für den Kanton Freiburg ist, zahlreiche Herausforderungen gemeistert werden.

Wir ersuchen Sie, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

Anhänge:

—
Die wichtigsten Etappen des Poyaprojekts
Bibliografie

Freiburg, März 2016

Poyaprojekt: Die wichtigsten Etappen

	1989	1990-94	1995	1996	1997 - 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ingenieurwettbewerb der Stadt Freiburg																
Grosser Rat: Debatten zum Poyaprojekt																
Volksabstimmung über den Baukredit																
Abstimmung der eidgenössischen Räte über den Infrastrukturfonds																
Öffentliche Auflagen und Genehmigung des Projekts (plus Änderung)																
Änderung des Projekts (St.-Leonhard-Unterführung), vom Grossen Rat verabschiedet																
Audit des Finanzinspektorats																
Bauarbeiten: September 2008 bis Oktober 2014																
Parlamentarische Untersuchungskommission Poya																
Tage der offenen Baustelle																
Verfahren für die Verkehrsbeschränkungen auf der Zähringerbrücke																
Spatenstich, Grundsteinlegung und Zusammenschluss der Brücke, Übergabe an den Verkehr																





ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Service des ponts et chaussées SPC
Tiefbauamt TBA

Chorherrengasse 17, 1701 Freiburg

T +41 26 305 36 44, F +41 26 305 36 51
www.fr.ch/tba

Freiburg, März 2016

Bericht zur Schlussabrechnung des Poyaprojekts

Bibliografie

- > 16. August 1995: Botschaft Nr. 267 des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredit von 1 480 000 Franken (zusätzliche Studien, Landerwerb und archäologische Untersuchungen) für die Brücke und Galerie der Poya in Freiburg.
- > 25. April 2006: Botschaft Nr. 259 des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredit für den Bau der Poyabrücke und des Poyatunnels sowie für die Erweiterung der Murtenstrasse auf vier Spuren in Freiburg und Granges-Paccot.
- > 4. Oktober 2006: Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds.
- > 16. Januar 2009: Auditbericht des Finanzinspektorats zum Poyaprojekt (H182) und zur Erweiterung der Murtenstrasse auf 4 Spuren.
- > 17. November 2009: Botschaft Nr. 170 des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen zusätzlichen Verpflichtungskredit für den Bau der St.-Leonhard-Unterführung (Poya-Projekt).
- > 21. September 2010: Bericht Nr. 210 des Staatsrats an den Grossen Rat über den Stand des Poyaprojekts am 30. Juni 2010.
- > 27. November 2012: Bericht Nr. 40 zum Postulat 2014.12 André Schoenenweid / Jean-Pierre Siggen – Finanzielle und technische Situation sowie fehlende finanzielle Deckung beim Poyaprojekt (H182).
- > Mai 2014: Schlussbericht der Parlamentarischen Untersuchungskommission Poya mit Anhängen.
- > 11. Juni 2014: Bericht 2014-DAEC-64 des Staatsrats an den Grossen Rat zum Schlussbericht der Parlamentarischen Untersuchungskommission Poya.
- > 9. Februar 2015: Auditbericht des Finanzinspektorats zur Zwischenrevision des Poyaprojekts (H182) und der Erweiterung der Murtenstrasse auf 4 Spuren (RUBD).
- > Vierteljährliche Kosten-Status-Berichte (halbjährlich ab 2015) zwischen dem 31. Oktober 2008 und dem 31. Dezember 2015 (28 Berichte).

