

Vortrag

Datum RR-Sitzung: 24. Februar 2016
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Geschäftsnummer: 565081
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft AG (BSG); Kantonsbeitrag für die Beschaffung des neuen Passagierschiffs MS 60 Verpflichtungskredit

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	2
2	Rechtsgrundlagen	3
3	Ausgangslage	3
3.1	Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft BSG	3
3.2	Finanzielle Beiträge der öffentlichen Hand an die bernische Schifffahrt	3
3.3	Umstrukturierungsbeiträge 2005–2008 / Projekt "Beaufort"	4
3.4	Unternehmensergebnisse 2009–2015	4
3.5	Wachstumsstrategie Projekt "Croissance"	5
3.6	Die Flotte der BSG.....	5
4	Neues Passagierschiff MS 60	5
4.1	Beschreibung der MS 60	5
4.2	Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen	6
4.3	Planrechnungen bis 2022	6
5	Folgen eines Verzichts	6
6	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft.....	6
6.1	Wirtschaft	6
6.2	Umwelt	7
6.3	Gesellschaft.....	7
7	Auswirkungen auf Finanzen und Personal	7
7.1	Kosten und Finanzierung des neuen Passagierschiffes MS 60.....	7



7.2	Art der Ausgabe / Finanzkompetenz	8
7.3	Kreditart.....	8
8	Personelle Auswirkungen	8
9	Folgekosten	8
10	Auswirkungen auf die Gemeinden	8
11	Bedingungen.....	8
12	Antrag.....	8

1 Zusammenfassung

Die konzessionierte Schifffahrt auf den bernischen Gewässer (Aare, Bielersee, Thunersee, Brienersee) ist, wie andere kapitalintensive und wetterabhängige Tourismusangebote, mit finanziellen Herausforderungen konfrontiert. Im Gegensatz zu anderen Kantonen unterstützt der Kanton Bern die Schifffahrt nicht mit jährlichen Betriebsbeiträgen. Gesetzlich sind in Art. 9 ÖVG nur in Ausnahmefällen Beiträge an anstehende Investitionen vorgesehen.

Die Bielersee-Schifffahrts-Gesellschaft (BSG) muss für ihre Existenzsicherung die Erträge nachhaltig steigern. Sie hat unter dem Arbeitstitel "Croissance" eine Wachstumsstrategie erarbeitet, die einen Ausbau kurzer Kursfahrten sowie von Themen- und Angebotsfahrten vorsieht. Dafür will die BSG das Passagierschiff MS 60 beschaffen, das mit tiefen Betriebskosten und wenig Personal eingesetzt werden kann. Das moderne, winteraugliche Schiff soll ab Frühjahr 2018 die derzeitige Flotte aus sieben Kursschiffen und einem Solarkatamaran ergänzen und die St. Petersinsel und die Seegemeinden besser erschliessen. Es wird auf den drei Juraseen, nicht aber auf der Aare Richtung Solothurn verkehren.

Die BSG beantragt für die Beschaffung einen ausserordentlichen Investitionsbeitrag des Kantons Bern. Der Kanton hat schon mehrmals Investitionsbeiträge an die beiden bernischen Schifffahrtsunternehmen, Bielersee-Schifffahrts-Gesellschaft (BSG) und BLS Schifffahrt Berner Oberland, ausgerichtet, um sie gezielt von Finanzierungs- und Abschreibungsfolgekosten zu entlasten und ein ausgeglichenes Betriebsergebnis zu ermöglichen. Im Jahr 2015 wurde die BLS mit einem Beitrag an den Ersatz der Werfthalle in Thun unterstützt. Der BSG hat der Grosse Rat letztmals im Jahr 2010 einen Beitrag nach Art. 9 ÖVG in der Höhe von CHF 6 Mio. für den Kauf des neuen Passagierschiffes MS Rousseau zugesprochen, das sich auch für die Aareschifffahrt eignet.

Die Beschaffung des neuen Passagierschiffes MS 60 soll mit einem öffentlichen Beitrag von CHF 4'425'000.-- (inkl. 8% MWST) unterstützt werden. Nach Abzug des Gemeindedrittels von CHF 1'475'000.-- gehen CHF 2'950'000.-- netto zulasten des Kantons.

Der Kreditbeschluss unterliegt der fakultativen Volksabstimmung.

2 Rechtsgrundlagen

- Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 16. September 1993 (ÖVG, BSG 762.4), Art. 9, 12 und 14
- Gesetz über den Finanz- und Lastenausgleich vom 27. November 2000 (FILAG; BSG 631.1), Art. 29
- Gesetz über die Steuerung von Finanzen und Leistungen vom 26. März 2002 (FLG, BSG 620.0), Art. 42 ff.
- Verordnung über die Steuerung von Finanzen und Leistungen vom 3. Dezember 2003 (FLV, BSG 621.1), Art. 136 ff.
- Staatsbeitragsgesetz vom 16. September 1992 (StBG, BSG 641.1), Art. 20 ff.
- Bernische Schifffahrt: Abschluss der Umstrukturierungsphase 2005–2008 und zukünftige Unterstützungsbeiträge (RRB 1880 vom 12. November 2008)

3 Ausgangslage

3.1 Bielersee-Schifffahrts-Gesellschaft BSG

Im Jahre 1887 wurde der Schiffsbetrieb mit dem Schraubendampfer "Union" zwischen Erlach, La Neuveville und der St. Petersinsel aufgenommen. Die Gründung der heutigen Bielersee-Schifffahrts-Gesellschaft AG geht auf das Jahr 1911 zurück. Damit ist die BSG eines der ältesten Schifffahrtsunternehmen der Schweiz. Die BSG betreibt mit 7 Motorschiffen und einem Elektro-Solarkatamaran die konzessionierte Kursschifffahrt im Drei-Seen-Land (Bieler-, Murten- und Neuenburgersee) und die Aareschifffahrt zwischen Biel und Solothurn. Mit dem Motorschiff Rousseau, das die Flotte mit einer Kapazität von 300 Personen sowohl für Aarefahrten wie auch für die Seen-Kurse ergänzt, wurde 2012 letztmals ein neues Schiff in Betrieb genommen. Die BSG ist einer der wichtigsten touristischen Leistungsträger und ein zentraler Faktor der Freizeit- und Tourismuswirtschaft dieser Region.

3.2 Finanzielle Beiträge der öffentlichen Hand an die bernische Schifffahrt

Nach geltendem Recht gilt die Schifffahrt im Kanton Bern als rein touristisches Angebot und ist nicht Bestandteil des öffentlichen Verkehrs. Gestützt auf Art. 9 ÖVG kann der Kanton jedoch ausnahmsweise Beiträge an Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen des touristischen Verkehrs gewähren, sofern diese für eine Region von wesentlicher Bedeutung sind. Der Kanton hat die bernische Schifffahrt verschiedentlich unterstützt. Gestützt auf die jeweils geltenden Rechtsgrundlagen hat der Kanton seit 1997 die nachfolgenden Beiträge geleistet:

**Finanzhilfen des Kantons Bern (Bruttobeiträge) an die Schiffsunternehmen
BSG und BLS in den Jahren 1997 bis 2015**

BSG - Bielersee Schifffahrts-Gesellschaft			
Jahr	Bezeichnung	Betrieb	Invest.
1998	Techn. Verbesserung (Teilbetrag)	-	1'946'000
1999	Techn. Verbesserung (Teilbetrag)	-	1'676'000
2000	Techn. Verbesserung (Teilbetrag)	-	1'653'000
2004	Betriebsbeitrag	1'050'000	-
2005	Umstrukturierungsbeitrag 2005	1'000'000	-
2006	Umstrukturierungsbeitrag 2006	800'000	-
2007	Umstrukturierungsbeitrag 2007	600'000	-
2008	Umstrukturierungsbeitrag 2008	300'000	-
2010	Inv.beitrag (MS Rousseau)	-	6'000'000
TOTAL		3'750'000	11'275'000

Beiträge BSG 1997 - 2015

15'025'000

BLS - Schifffahrtsgesellschaft			
Jahr	Bezeichnung	Betrieb	Invest.
1997	MS Jungfrau	-	1'470'000
2004	Betriebsbeitrag	1'050'000	-
2005	Umstrukturierungsbeitrag 2005	700'000	-
2006	Umstrukturierungsbeitrag 2006	500'000	-
2007	Umstrukturierungsbeitrag 2007	300'000	-
2015	Inv.beitrag Werfthalle Thun	-	12'800'000
TOTAL		2'550'000	14'270'000

Beiträge BLS Schifffahrt 1997 - 2015

16'820'000

3.3 Umstrukturierungsbeiträge 2005–2008 / Projekt "Beaufort"

Die finanzielle Situation der bernischen Schifffahrt hat sich mit der Jahrtausendwende verschärft. Nach einem einmaligen Betriebsbeitrag 2004 wurden in den Jahren 2005–2008 Umstrukturierungsbeiträge ausgerichtet. Das Ziel war, die bernische Schifffahrt wieder zurück zur Eigenwirtschaftlichkeit zu bringen. Im Rahmen des Turnaround-Projekts "Beaufort" wurde die BSG, begleitet durch einen ausgewiesenen, externen Experten, einschneidend umstrukturiert. Die internen Prozesse wurden optimiert, die Kosten reduziert und die Tarife um insgesamt über 30 Prozent erhöht. Innerhalb von vier Jahren konnte damit das Ergebnis deutlich verbessert werden. Das ehrgeizige Projekt darf als grosser Erfolg gewertet werden. Nach Abschluss der Umstrukturierungsphase hat der Regierungsrat beschlossen, allfällige weitere Unterstützungsbeiträge seien ab 1. Januar 2009 wiederum auf der Grundlage von Art. 9 ÖVG auszurichten (RRB 1880/2008).

3.4 Unternehmensergebnisse 2009–2015

Nach dem erfolgreichen Abschluss des Projekts "Beaufort" konnte die BSG die Eigenwirtschaftlichkeit sicherstellen und seither, mit Ausnahme des Jahres 2010, immer einen leicht positiven Abschluss vorweisen. Der wirtschaftliche Erfolg hängt jedoch auch von nicht direkt zu beeinflussenden Faktoren ab. Wie bei vielen anderen touristischen Freizeitangeboten ist auch die Schifffahrt von guten Wetterbedingungen in der Hochsaison abhängig.

Bielersee-Schifffahrts-Gesellschaft BSG	Ist 2009	Ist 2010	Ist 2011	Ist 2012	Ist 2013	Ist 2014	Budget 2015
<i>in TCHF</i>							
Total Betriebsertrag	5'090	4'889	5'408	5'823	5'461	5'812	5'205
Total Betriebsaufwand	4'534	4'569	4'818	4'774	4'717	5'002	4'591
Betriebserfolg vor Abschreibungen	556	320	590	1'049	744	810	614
Abschreibungen	576	626	633	559	599	629	618
Betriebserfolg	-20	-306	-43	490	145	181	-4
Ausserordentlicher Erfolg	41	-565	201	-256	43	-132	40
Unternehmenserfolg I	21	-871	158	234	188	49	36
Auflösung/Bildung Rückstellungen	-	-	-	60	140	-	-
Unternehmenserfolg II vor Abgeltungen	21	-871	158	174	48	49	36
Beiträge Kanton Bern	-	-	-	-	-	-	-
Darlehensverzicht	-	700	-	-	-	-	-
Unternehmenserfolg	21	-171	158	174	48	49	36

Der Verlust des Jahres 2010 steht im Zusammenhang der Ausfinanzierung der Deckungslücke der Pensionskasse im Rahmen des Wechsels in die PK der Stadt Biel. Der Kanton hat die Lösung der PK-Problematik mittels Umwandlung eines im Jahr 1975 für die Beschaffung des MS Petersinsel gewährten, bedingt rückzahlbaren Darlehens von CHF 700'000.-- in eine à-fonds-perdu Subvention unterstützt.

3.5 Wachstumsstrategie Projekt "Croissance"

Der BSG gelang es dank der Umstrukturierung eine stabile Ertrags- und Unternehmenslage und kleine Gewinne zu erzielen. Weiterhin kann die BSG aber nicht die nötigen Investitionen tätigen, die für ein Wachstum nötig wären. Um nachhaltig Erträge sichern und steigern zu können, hat der Verwaltungsrat der BSG eine Wachstumsstrategie unter dem Titel "Croissance" beschlossen. Sie soll nachhaltig die Existenz der BSG sichern. Das Angebot soll durch zusätzliche kurze Kursfahrten sowie Spezialfahrten erweitert werden. Nur so kann das Unternehmen mehr Umsatz generieren. Für das heutige Angebot werden sämtliche acht Schiffe benötigt, weil sie je nach Art nur als Fluss- oder Seeschiff einsetzbar sind und zum Teil auch als Ersatzschiffe für die Kursschiffahrt bereitstehen müssen, damit die BSG die Fahrplan- und Transportpflicht sicherstellen kann. Für die Umsetzung der Strategie benötigt die BSG daher ein zusätzliches Schiff, das mit tiefen Betriebskosten und wenig Personal betrieben werden kann.

3.6 Die Flotte der BSG

Die Flotte der BSG umfasst sieben Kursschiffe und einen Solarkatamaran. Insgesamt ist die Flotte im schweizerischen Vergleich eher überaltert. Ausser den drei "neusten" BSG-Schiffen, MS Rousseau (2012), EMS Mobicat (2001) und MS Siesta (1991), verfügt die BSG über "Oldtimer", die in den Jahren 1953 bis 1976 gebaut wurden. Die BSG verfolgt daher eine strikte Unterhalts- und Renovierungsstrategie, um ihre Flotte in gutem Zustand zu halten. Die jährlichen Instandhaltungs- und Unterhaltskosten der BSG-Flotte betragen rund CHF 350'000.--. Sie steigen aber kontinuierlich an und bei den ältesten Schiffen stehen grössere Instandhaltungsinvestitionen an. Die letzte grössere Investition in die Renovation der Flotte wurde vor 15 Jahren im Hinblick auf die Expo.02 mit einem Investitionsvolumen von rund CHF 5 Mio. getätigt.

4 Neues Passagierschiff MS 60

4.1 Beschreibung der MS 60

Das neue Schiff MS 60 wird ein eher kleines, auf 60 Personen ausgerichtetes Schiff sein, mit einer Deckfläche von ca. 100 m². Es wird so eingerichtet, dass es mit nur einer Person als nautische Besatzung betrieben werden kann. Dafür wird der Einstieg beidseits beim Schiffsführer liegen. Das Schiff wird etwas schneller als die anderen Schiffe sein und eine maximale Geschwindigkeit von 25 km/h erreichen können (Kursgeschwindigkeit 22 km/h). Das Schiff soll vor allem der Verbesserung des Kursbetriebs auf die St. Petersinsel dienen und sich dank der geringeren Grösse auch zur Erschliessung der nördlichen Seegemeinden und für wetterbedingt schlecht ausgelastete Kursfahrten eignen. Es wird multifunktional gestaltet, so dass es auch für Themen- und Sonderfahrten eingesetzt werden kann. Für den Einsatz auf der Aare ist es nicht vorgesehen.

Das Schiff wird die Ausbildungsmöglichkeiten für den nautischen Nachwuchs erheblich verbessern. Die BSG ist selbst für die Ausbildung ihrer Besatzung zuständig. Da die MS 60 zusätzliche Schiffskapazitäten bringt und sich aufgrund ihrer geringen Grösse besonders für Anfänger eignet, werden vor allem die Erstausbildungsphasen der jungen Schiffsführerinnen und Schiffsführer beschleunigt werden können.

Das MS 60 wird wintertauglich und behindertengerecht unter Berücksichtigung des Behindertengleichstellungsgesetzes gebaut. Eine kleine Küche ermöglicht ein Gastronomieangebot an

Bord. Geplant ist ein innovatives und exklusives Design. Der Motor erhält eine Russpartikel-Filteranlage. Beim Antrieb werden verschiedene Lösungen geprüft.

Der Auftrag für den Schiffsbau wird nach dem öffentlichen Beschaffungsrecht ausgeschrieben.

4.2 Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen

Die Wirtschaftlichkeit des Schiffes ist belegt. Es wurden Wirtschaftlichkeitsrechnungen nach schlechtesten (worst case), geplanten (Plan) und nach besten (best case) Voraussetzungen erstellt. Bei allen Varianten sind positive Deckungsbeiträge III (d.h. unter der Berücksichtigung der variablen-, Personal- und Fixgrenzkosten) pro Jahr zu erwarten:

- worst case CHF 35'000.--
- Plan CHF 80'000.--
- best case CHF 130'000.--

4.3 Planrechnungen bis 2022

Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft BSG	Budget 2016	Plan 2017	Plan 2018	Plan 2019	Plan 2020	Plan 2021	Plan 2022
<i>in TCHF</i>							
Total Betriebsertrag	5'729	5'824	6'025	6'092	6'161	6'229	6'298
Total Betriebsaufwand	5'139	5'235	5'322	5'372	5'424	5'476	5'528
Betriebserfolg vor Abschreibungen	590	589	703	720	737	753	770
Abschreibungen	569	611	640	696	738	717	725
Betriebserfolg	21	-22	63	24	-1	36	45
Ausserordentlicher Erfolg	42	42	42	42	42	42	42
Unternehmenserfolg I	63	20	105	66	41	78	87
Auflösung/Bildung Rückstellungen	-	-	-	-	-	-	-
Unternehmenserfolg II vor Abgeltungen	63	20	105	66	41	78	87
Beiträge Kanton Bern	-	-	-	-	-	-	-
Darlehensverzicht	-	-	-	-	-	-	-
Unternehmenserfolg	63	20	105	66	41	78	87

Durch die à-fonds-perdu-Finanzierung des neuen Schiffs fallen bei der BSG keine zusätzlichen Finanzierungs- und Abschreibungsfolgekosten an. Die steigenden Abschreibungen ergeben sich aus den anstehenden Investitionen bei der bestehenden Flotte.

5 Folgen eines Verzichts

Ohne den beantragten Kantonsbeitrag wird die BSG ihre Flotte nicht erweitern können, weil ihr eine Finanzierung weder aus Eigen- noch aus Fremdmitteln möglich ist. Folglich wird die BSG die Wachstumsstrategie "Croissance" nicht umsetzen und die notwendige Ertragssteigerung nicht erzielen können. Damit würden die Eigenwirtschaftlichkeit und die weitere Finanzierung der notwendigen Unterhaltsinvestitionen an der bestehenden Flotte gefährdet. Die BSG kann nur mit einem konsequenten Wachstum nachhaltig Gewinne schreiben, um die künftigen Unterhaltsinvestitionen eigenständig tätigen zu können.

6 Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

6.1 Wirtschaft

Die BSG hat eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung für das Drei-Seen-Land. Die Unternehmung erzielt mit ihren Dienstleistungen und Angeboten direkte Umsätze, eine hohe indi-

rekte Wertschöpfung und eine wichtige Beschäftigungswirkung in der Region. Eine im Jahr 2004 von beco in Auftrag gegebene Studie von Rütter + Partner¹ zeigt eindrücklich, wie wichtig die BSG für die Region ist und welche Folgen die Einstellung der Schifffahrt hätte. Heute beträgt die direkte und indirekte Wertschöpfung der BSG schätzungsweise rund CHF 25 Mio. und 170 Arbeitsplätze.

6.2 Umwelt

Das neue Schiff wird nach den neusten ökologischen und ökonomischen Kenntnissen gebaut. Die gesetzlichen Normen und Vorschriften werden erfüllt und teilweise sogar übertroffen. Die modernen Antriebsmotoren des Schiffs werden zertifiziert und deutlich laufruhiger sein, als die Motoren der älteren Schiffe. Sie werden auch das Niveau der neueren Schiffe (MS Rousseau und die EMS Mobicat) bereits wieder übertreffen. Die Abgasreinigung erfolgt mittels Russpartikel-Filteranlage. Damit entsprechen die Emissionen den geltenden Abgasvorschriften. Auch der Treibstoffverbrauch ist erheblich geringer, gegenüber den alten Schiffen der BSG-Flotte wegen der effizienten Motoren, und gegenüber der MS Rousseau und der EMS Mobicat wegen der kleineren Grösse. Die Schiffsschale, der Antrieb, die Bordtechnik und die Schifflinie der MS 60 werden so konzipiert, dass die Umweltauswirkungen möglichst gering ausfallen.

6.3 Gesellschaft

Die BSG bietet ein wichtiges touristisches Angebot und ein Freizeitangebot für die lokale Bevölkerung. Sie steigert damit die Attraktivität und trägt zur Identität der Region Drei-Seen-Land bei und verbindet mit ihrem Angebot auch die Deutsch- und die Westschweiz. Mit der Ausweitung der Angebote im Freizeitbereich hat die Schifffahrt ihren Stellenwert laufend erfolgreich ausgebaut. Gemäss der Studie von Rütter + Partner ist die Schifffahrt eine der touristischen Hauptattraktionen im Drei-Seen-Land. Die touristische Transportkette, zusammen mit anderen Leistungsträgern in der Region, hat eine wesentliche "Netzwerkfunktion".

7 Auswirkungen auf Finanzen und Personal

7.1 Kosten und Finanzierung des neuen Passagierschiffes MS 60

Baukosten	CHF	3'900'000.00
Planungskosten und Ausschreibung	CHF	300'000.00
MWST	CHF	335'000.00
Total Investitionskosten Passagierschiff MS 60	CHF	4'535'000.00
./. Anteil Eigenmittel BSG	CHF	110'000.00
Kosten zulasten Kanton Bern (Kanton und Gemeinden)	CHF	4'425'000.00
./. Anteil der bernischen Gemeinden (Art. 12 ÖVG / Art. 29 FILAG)	CHF	1'475'000.00
Ausgabe zulasten Kanton / zu bewilligender Kredit	CHF	2'950'000.00

Da kein Einsatz des MS 60 auf der Aare vorgesehen ist, wird sich der Kanton Solothurn nicht an der Finanzierung beteiligen.

¹ Quelle: BLS / BSG Abklärung der volkswirtschaftlichen Bedeutung und der Wichtigkeit für die Tourismuswirtschaft: Übersicht über die wichtigsten Ergebnisse; Studie im Auftrag von beco; Autor: Dr. Heinz Rütter; Rütter + Partner; 26.02.2004

7.2 Art der Ausgabe / Finanzkompetenz

Es handelt sich um eine einmalige neue Ausgabe nach Art. 46 und 48 Abs. 1 FLG. Für deren Bewilligung ist der Grosse Rat zuständig, unter dem Vorbehalt der fakultativen Volksabstimmung.

7.3 Kreditart

Verpflichtungskredit gemäss Art. 50 FLG, der mit den unter Ziffer 5 des Beschlussentwurfs angegebenen Zahlungen abgelöst werden soll.

8 Personelle Auswirkungen

Beim Kanton hat der Investitionsbeitrag keine personellen Auswirkungen.

9 Folgekosten

Der Investitionsbeitrag wird à-fonds-perdu geleistet. Es entstehen für den Kanton Bern keine Folgekosten. Die Leistung von Unterhaltsbeiträgen wird ausdrücklich ausgeschlossen. Projektänderungen und dadurch bedingte Mehrkosten sowie teuerungsbedingte Mehrkosten müssen durch die BSG getragen werden. Massgebend ist die Projektbeschreibung gemäss Investitionsvereinbarung.

10 Auswirkungen auf die Gemeinden

Gemäss Art. 12 ÖVG sind Beiträge an touristische Schifffahrts- und Bahnunternehmen Bestandteil der von den Gemeinden anteilig mitzufinanzierenden ÖV-Kosten. Somit fliessen die über Art. 9 ÖVG geleisteten Beiträge in die ÖV-Gesamtkosten ein.

11 Bedingungen

Der Beitrag des Kantons Bern ist als Kostendach fixiert. Planungs- oder teuerungsbedingte Mehrkosten sind durch die Bielersee-Schifffahrts-Gesellschaft AG zu tragen und der Kanton Bern beteiligt sich nicht an den Unterhaltskosten. Über die Abwicklung der Hilfeleistung ist eine Investitionsvereinbarung zwischen dem Kanton Bern und der Bielersee-Schifffahrts-Gesellschaft AG abzuschliessen. Die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion BVE wird ermächtigt, diese Vereinbarung im Namen des Regierungsrates zu unterzeichnen.

12 Antrag

Aus den dargelegten Gründen beantragen wir, dem beiliegenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

Beilagen

- Beschlussentwurf
- Projektskizzen Judel/Vrolijk & Co. vom 9. Februar 2016