



**Interpellation von Gabriela Ingold und Barbara Strub
betreffend Umfahrung Unterägeri bzw. Bauvorgaben im Kanton Zug
(Vorlage Nr. 2237.1 - 14298)**

Antwort des Regierungsrates
vom 18. Juni 2013

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonsrätinnen Gabriela Ingold, Unterägeri, und Barbara Strub, Oberägeri, haben am 5. April 2013 folgende Interpellation eingereicht:

Gemäss Bericht der Neuen Zuger Zeitung vom 4. April 2013 seien an der Orientierung zum Stadttunnel und der neuen Zentrumsgestaltung der Stadt Zug im Casino Zug durch Heinz Tännler, Baudirektor, folgende Aussagen gemacht worden:

- Das Projekt koste rund 950 Mio. Franken.
- Der Strassentunnel im Ägerital wird bis auf weiteres auf Eis gelegt.

Die Interpellantinnen stellen dazu die nachfolgenden Fragen, die wir wie folgt beantworten:

1. *Wurde der Gesamtregerungsrat über die massive Kostensteigerung in Kenntnis gesetzt und ist der Gesamtregerungsrat einverstanden, dass via Informationsveranstaltung kommuniziert wird, noch bevor Kantonsrat und Staatswirtschaftskommission darüber in Kenntnis gesetzt wurden?*

Der Regierungsrat hat zusammen mit dem Stadtrat Zug mit Beschluss vom 24. Januar 2012 die Projekt-Governance (Regelung des Vorgehens) verabschiedet. Damit stimmte der Regierungsrat dem Vorgehen zu, wonach in diversen Gremien (Behördendelegation, Steuerungsgruppe, Begleitgremium, Verkehrsforum) Fragen beraten werden konnten, bevor er selbst Beschlüsse dazu fassen würde. Dies war auch richtig, weil der Regierungsrat damit das Projekt Stadttunnel völlig frei und ohne vorgefasste Meinung beraten konnte. Damit steht jedoch fest, dass der Regierungsrat sich ausdrücklich zum gewählten Planungsverfahren geäussert und die breit abgestützte Mitwirkung beschlossen hat.

Kommt hinzu, dass im Rahmen der Kantonsratsvorlage betreffend Freigabe eines Objektkredits für die Erarbeitung des Generellen Projekts des Stadttunnels Zug (Vorlage Nr. 2103.1 - 13952) auch der Kantonsrat über die Projekt-Governance mit der Stadt Zug und das Planungsverfahren orientiert worden war. Des Weiteren ist die Tiefbaukommission laufend über den Planungsprozess informiert worden.

Grossprojekte, wie der Stadttunnel samt ZentrumPlus, werden idealerweise in einem partnerschaftlichen Verfahren in Zusammenarbeit mit Gemeinwesen der verschiedenen Stufen, mit betroffenen Privaten und interessierten Kreisen geplant und erfolgreich umgesetzt. Nur ein solcher Prozess unter Einbezug der Bevölkerung sowie der Behörden verschiedener Stufen führt zu einem qualitativ hochstehenden Projekt. Mit diesem Planungsprozess wird aber nichts an den gesetzlichen Zuständigkeiten geändert. Regierungsrat und Kantonsrat sind an die Ergebnisse dieses Planungsprozesses nicht gebunden. Sie können frei entscheiden.

Selbstverständlich war und ist der Regierungsrat über die Planung, aber auch über die Kostenentwicklung beim Projekt Stadttunnel samt ZentrumPlus orientiert.

2. *Kann konkret aufgezeigt werden, weshalb und in welchen Teilbereichen falsche Kostenprognosen gemacht wurden?*

Die Kostenprognose bei Beginn der Ausarbeitung des Generellen Projektes war zum damaligen Zeitpunkt aufgrund des Kenntnisstands korrekt. Der damals genannte Betrag von 520 Mio. Franken wurde für den Variantenentscheid im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) ermittelt. Damit konnten alle Varianten insbesondere auch in Bezug auf die Kosten miteinander verglichen werden. Die damaligen Kostenschätzungen fussten auf eher rudimentären, jedoch stufengerechten Einheits- oder Laufmeterpreisen.

Mit der Ausarbeitung des Generellen Projekts wurde nicht nur der Tunnel und das ZentrumPlus vertieft. Es wurden zusätzliche Projektelemente hinzugefügt, die erst ein Ganzes entstehen liessen:

Sicherheits- und Werkleitungskanal	15.0 Mio. Fr.
Spur Tunnelast Ägeristrasse	24.7 Mio. Fr.
Tunnel (Kurvenaufweitungen, Mehrlänge, Mehraushub, Überbaubarkeit Tagbau)	50.3 Mio. Fr.
Immissionsschutzlüftung inkl. Betriebsgebäude	33.8 Mio. Fr.
SBB-Unterführung Gubelstrasse	59.0 Mio. Fr.
Emissionsarme Materialbewirtschaftung (SBB, Förderbänder, Pilotschacht)	26.3 Mio. Fr.
Strassenausbau Ost (Rad-/Fussweg, Industrie-, Baarerstrasse, Entwässerung)	10.8 Mio. Fr.
Strassenausbau West (Gubel-, Aabachstrasse, SABA, Entwässerung)	21.2 Mio. Fr.
Zusätzlicher Landerwerb inkl. Abbrüche	109.7 Mio. Fr.
Aufgrund der höheren Baukosten erhöhen sich im Verhältnis auch die Honorare inkl. Mehrwertsteuer	45.8 Mio. Fr.
Total Mehrkosten aufgrund zusätzlicher Projektelemente	Total 396.6 Mio. Fr.

Namentlich gestützt auf die weitergehende Planung, die geologischen Untersuchungen, die Abschätzung von Kosten für den Rechts- und Landerwerb sowie gemäss dem nun vorliegenden Projektstand wird eine verbindliche Kostengenaugigkeit erreicht.

3. *Kann der Regierungsrat heute schon Aussagen über die Betriebskosten des Stadttunnels machen? Wenn nein, bis wann liegen diesbezüglich Zahlen vor?*

Die Betriebskosten sind jährlich anfallende Aufwendungen für die Aufrechterhaltung eines korrekten und sicheren Betriebes. Dazu gehören:

- Reinigung, Bereitschaftsdienst, Kleinunterhalt (Beleuchtung ersetzen, usw.)
- Energie (Beleuchtung, Belüftung, Steuerung, usw.)
- Unterhalt Elektroinstallationen (Ventilatoren, Stromversorgung, Steuerungsrechner, Detektoren, usw.)

Für die jährlichen Betriebskosten muss mit rund 0.4 % der Baukosten (Tunnel, Kunstbauten, Strassenbau sowie Betriebs- und Sicherheitsanlagen von rund 528.5 Mio. Franken exkl. MwSt.) gerechnet werden, was beim Stadttunnel rund 2.1 Mio. Franken pro Jahr ausmachen wird. Diese Kosten können allerdings bis zur Inbetriebnahme des Tunnels noch variieren, einerseits wegen den dannzumaligen Energiekosten und andererseits wegen der dannzumal auf dem Markt erhältlichen Elektroinstallationen. Die Abschätzung der Kosten zum heutigen Zeitpunkt ist schwierig, da insbesondere auch der technische Fortschritt z.B. bei der Motorenentwicklung und der Beleuchtung (LED) ins Gewicht fallen wird.

Aus Erfahrung entstehen beim baulichen Unterhalt in den ersten 10 Jahren nach Inbetriebnahme eines Werkes grundsätzlich keine Kosten. Ab diesem Zeitpunkt fällt aufgrund der jeweiligen Bauteilbeanspruchung und der relativ kurzen Lebensdauer einzelner Komponenten der Betriebs- und Sicherheitsanlagen (elektromechanische Anlagen) der Aufwand unterschiedlich hoch aus. Genauere Angaben können derzeit nicht gemacht werden.

4. *Was veranlasst den Baudirektor, den Strassentunnel im Ägerital in der Priorisierung nach hinten zu schieben?*

Aufgrund der langfristigen Investitionsplanung bis ins Jahr 2031 sind Gesamtinvestitionen in der Höhe von 3.39 Mia. Franken zu bewältigen.

Hinzu kommt, dass der Druck in der Agglomeration der Stadt Zug deutlich höher als in der Gemeinde Unterägeri ist. Trotzdem muss anerkannt werden, dass die Verkehrsbelastung auch in der Gemeinde Unterägeri gestiegen ist und mit dem Wachstum weiter steigen wird.

Nicht zuletzt müssen die personellen Ressourcen in der Baudirektion beachtet werden. Neben den bereits laufenden Grossprojekten Stadttunnel Zug samt ZentrumPlus, Tangente Zug/Baar sowie Umfahrung Cham-Hünenberg fällt es schwer, ein weiteres Grossprojekt zu bearbeiten. Es kann ausserdem auf ein Schreiben des Gemeinderates Unterägeri verwiesen werden. Darin zeigt der Gemeinderat für die zeitliche Verschiebung der Umfahrung Unterägeri Verständnis. Für ihn ist jedoch wichtig, dass auch die Langvariante Aufnahme in den kantonalen Richtplan findet.

5. *Wie ist der aktuelle Planungsstand der Umfahrung Unterägeri?*

Nachdem in den letzten Jahren verschiedene Linienführungen aufgrund der Motion von Franz Peter Iten, Arthur Walker, Thomas Brändle, Thiemo Hächler, Guido Heinrich und Moritz Schmid betreffend erneutem Variantenvergleich für die Umfahrung Unterägeri vom 6. April 2009 (Vorlage Nr. 1808.1 - 13058) sowie auf Begehren des Gemeinderats Unterägeri untersucht wurden und im Speziellen der Portalstandort Neuägeri auch der eidgenössischen Natur- und Heimatschutz-Kommission (ENHK) zur Stellungnahme unterbreitet wurde, stehen insbesondere im Westen verschiedene Linienführungen zur Verfügung.

Als nächster Schritt wird nun der Kantonsrat mit einer Anpassung des kantonalen Richtplans über die Linienführung entscheiden.

6. *Ist der Gesamtregerungsrat damit einverstanden, dass einmal mehr das Ägerital in der Prioritätenliste nach hinten gesetzt wird?*

In den nächsten Jahren werden - die Zustimmung des Kantonsrats vorbehalten - im Ägerital und im Lorzentobel grössere Investitionen getätigt. Noch dieses Jahr soll der Kreditantrag für den Ausbau des Abschnitts Lorzentobel bis Schmittli dem Kantonsrat zum Beschluss vorgelegt werden. Das Projekt Radwegverbindung entlang des Ägerisees steht voraussichtlich 2015 im Kantonsrat zur Debatte an. Die Tangente Zug/Baar, welche ebenfalls zur verbesserten Anbindung der Berggemeinden an die Nationalstrasse und die Arbeitsgebiete von Baar und Zug dient, wurde bereits vom Volk angenommen, zurzeit laufen die Einspracheverhandlungen. Des Weiteren ist auf den bereits vom Kantonsrat bewilligten Objektkredit betreffend Ausbauprojekt der KS P, Sihlbrugg bis Knoten Sand AG (GS 31 699) hinzuweisen. Dieser Strassenabschnitt trägt ebenfalls zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit der Berggemeinden bei. Nicht zuletzt kann auf die Motionsbeantwortung betreffend Verbesserung der Verkehrssituation von der Lorzentobelbrücke bis nach Morgarten (Vorlage Nr. 1876.2 - 13381) vom 30. März 2010 verwiesen werden. Nachfolgend werden die Investitionen in Strassenbauvorhaben von insgesamt 324.3 Mio. Franken aufgelistet, welche insbesondere für das Ägerital in den letzten fünf Jahren ausgeführt wurden bzw. in naher Zukunft ausgeführt werden:

- Tangente Zug/Baar:
KRB 28.5.2009, Kredit 201 Mio. Franken, Realisierung voraussichtlich 2015-2019
- Sanierung und Ausbau Kantonsstrasse L inkl. Radstreifen, Margel bis Talacher, Baar:
Stand Vorprojekt gestartet, geschätzte Kosten ca. 10 Mio. Franken, Realisierungsziel Abschluss zeitgleich mit Tangente Zug/Baar
- Sanierung und Ausbau Kantonsstrasse 381, Lorzentobelbrücke bis Schmittli, Gemeinden Baar/Menzingen/Unterägeri:
KRV 2. Hälfte 2013, Kosten ca. 55-60 Mio. Franken, Realisierung voraussichtlich 2017-2020
- Sanierung und Ausbau Kantonsstrasse 381, Kreisel Zugerstrasse bis Kirche, Gemeinde Unterägeri:
Kredit 0.6 Mio. Franken, Realisierung 2009
- Sanierung Kantonsstrasse 381, Kirche bis Lidostrasse, Gemeinde Unterägeri:
Kredit 0.9 Mio. Franken, Realisierung 2013
- Sanierung und Ausbau Hauptstrasse, Knoten Alte Landstrasse/Lutisbachweg bis Mittel-dorfstrasse inkl. Rad-/Fussweg, Gemeinde Oberägeri:
KRB 7.7.2011, Kredit 2.05 Mio. Franken, Realisierung 2012
- Sanierung Kantonsstrasse 381, Oberägeri bis Morgarten inkl. Rad-/Fussweg, Gemeinde Oberägeri:
Stand Bauprojekt, Kosten ca. 40 Mio. Franken, Realisierung voraussichtlich 2017-2020
- Verstärkung Uferkonstruktion Buechlipark, Gemeinde Unterägeri:
Kredit 1.25 Mio. Franken, Realisierung 2011
- Verstärkung Uferkonstruktion Teufsetzi, Gemeinde Oberägeri:
Kredit 1.5 Mio. Franken, Realisierung 2009/2010

- Lärmsanierung Zugerstrasse, Schmittli bis Spinnerei, Gemeinde Unterägeri:
Kredit 1.2 Mio. Franken, Realisierung 2010-2013
- Lärmsanierung Zuger-/Seestrasse, Spinnerei bis Gemeinde-Grenze Oberägeri, Gemeinde Unterägeri:
Kredit 1.3 Mio. Franken, Realisierung 2010-2013
- Lärmsanierung Kantonsstrasse, Gde-Grenze Unterägeri bis Chilematt, Gemeinde Oberägeri:
Kosten ca. 1.0 Mio. Franken, Realisierung 2014-2016
- Sanierung Ratenstrasse, Giregg, Gemeinde Oberägeri:
Kosten rund 0.9 Mio. Franken, Realisierung 2008
- Sanierung Ratenstrasse, Bottsränk - Wissenbach, Gemeinde Oberägeri:
Kosten rund 0.7 Mio. Franken, Realisierung 2010
- Sanierung Ratenstrasse, Bottsränk - Passhöhe (1. Etappe), Gemeinde Oberägeri:
Kosten rund 0.9 Mio. Franken, Realisierung 2011
- Sanierung Ratenstrasse, Bottsränk - Passhöhe (2. Etappe), Gemeinde Oberägeri:
Kosten rund 1 Mio. Franken, Realisierung 2013

7. *Wie sieht der Regierungsrat das weitere Vorgehen - insbesondere in Bezug auf:*

- a) *die strategische Planung sämtlicher Bauvorhaben (Strassenbau, Bildungsbereich, Verwaltungsgebäude, etc.)?*

Die geplanten und vorgesehenen Projekte im Bereich Hoch- (Schulraumplanung, Verwaltungsgebäude III) und Tiefbau (Stadtunnel) werden weiter bearbeitet. Richtschnur für den Regierungsrat bleibt die Höhe der Gesamtinvestitionen bis ins Jahr 2031 von rund 2.66 Mia. Franken. An dieser Zielvorgabe hat sich der Regierungsrat zu orientieren. Diese Investitionen sind aus heutiger Sicht finanzierbar. Diese Höchstgrenze sollte jedoch nicht überschritten und muss laufend überprüft werden. Selbstverständlich muss beim Kreditantrag für jedes einzelne Investitionsvorhaben das Kosten-Nutzen-Verhältnis im Auge behalten werden. Dafür ist nicht zuletzt der Regierungsrat zusammen mit dem Kantonsrat verantwortlich. Um sich an dieser Zielgrösse weiterhin orientieren zu können, ist es aus heutiger Sicht notwendig, die Umfahrung Unterägeri so zu planen, dass der Baubeginn in die Zeit nach 2030 - das heisst nach Abschluss der Realisierung des Stadtunnels und des ZentrumPlus - fällt. Nicht zuletzt werden in diesem Zeitpunkt im kantonalen Tiefbauamt auch wieder Kapazitäten für die Realisierung der Umfahrung Unterägeri frei.

Mit dem aktuellen Strassenbauprogramm ist der Rahmen bis 2014 für Strassenausbauten und lokale Korrekturen am bestehenden Kantonsstrassennetz ohnehin gegeben. Das fortführende Strassenbauprogramm ab 2014 wird der Regierungsrat dem Kantonsrat im Herbst 2013 zur Beratung vorlegen.

b) den Zeitplan dieser Vorhaben?

Einen verbindlichen Zeitplan kann für die künftigen Projekte des Hoch- und des Tiefbaus nicht bekannt gegeben werden. Man muss sich bewusst sein, dass namentlich im Bereich der Schulraumplanung noch diverse Entscheide des Kantonsrates (Richtplan, Kreditbewilligungen) sowie der Gemeinde Cham (Anpassung des Nutzungsplans; Erteilung der Baubewilligung) getroffen werden müssen. Ebenfalls beim Verwaltungsgebäude Fokus stehen noch Kreditbewilligungs-, Bbauungsplan- und Baubewilligungsverfahren an. Im Bereich Strassenbau befindet sich die Tangente Zug/Baar im Baubewilligungsverfahren. Anschliessend wird wohl das Rechtsmittelverfahren folgen. Bei der Umfahrung Cham-Hünenberg steht eine strategische Zwischenphase an. Das Baubewilligungsverfahren wird voraussichtlich 2014 folgen. Für den Stadttunnel werden derzeit die Einsprachen im Zusammenhang mit der Raumfreihaltung behandelt. Im Jahr 2014 folgt die Kreditbewilligung und im Jahr 2017 wird das Baubewilligungsverfahren eingeleitet.

c) die Finanzierung dieser Bauvorhaben?

- Vorab bedarf der Finanzierungsbedarf für die Periode 2013-2020 einer näheren Betrachtung:

Der Finanzierungsbedarf stützt sich auf die per Mai 2013 aktualisierten Kostenprognosen zu den Grossprojekten der Baudirektion und des Amtes für öffentlichen Verkehr. Für alle anderen Investitionsprojekte des Kantons (z.B. Informatik, Büroautomation, Polycom) wird ein Pauschalbetrag eingesetzt. Nach heutigem Wissensstand setzt sich der Finanzierungsbedarf für den Zeitraum 2013-2020 wie folgt zusammen:

- Fr. 827.6 Mio. für Tiefbauprojekte
- Fr. -70.0 Mio. Einnahmen für Tiefbauprojekte (pauschal)
- Fr. 728.0 Mio. für Hochbauprojekte (Bei den Hochbauprojekten sind noch drei Projekte im Zusammenhang mit der aktuellen Standortabklärung Mittelschulen sistiert. Der Finanzierungsbedarf ist trotzdem berücksichtigt, weil damit zu rechnen ist, dass die Kosten so oder so anfallen werden.)
- Fr. 137.7 Mio. für Projekte des öffentlichen Verkehrs (ÖV)
- Fr. -12.6 Mio. Einnahmen für ÖV-Projekte
- Fr. 120.0 Mio. für übrige Projekte (pauschal Fr. 15 Mio. pro Jahr)

Fr. 1'730.7 Mio. Total

- Demgegenüber präsentiert sich die Finanzierungsprognose für die Jahre 2013-2020 wie folgt:

Der Finanzplan 2013-2016 vom 11. September 2012 und das Finanzhaushaltsmodell 2010-2020 der BAK Basel (FHHM, Update Juli 2012) zeigen folgendes Bild:

Finanzrechnung 2013-2020	gemäss Finanzplan 2013-2016				gemäss FHHM BAK Basel (Update Juli 2012)				Total
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
in Mio. Franken									
Total Aufwand	-1'432.8	-1'442.9	-1'499.8	-1'600.8	-1'617.3	-1'660.6	-1'710.4	-1'763.2	
Total Ertrag	1'406.9	1'381.3	1'444.0	1'567.7	1'625.1	1'700.4	1'775.5	1'852.9	
Ertrags- / Aufwandüberschuss	-25.9	-61.6	-55.8	-33.1	7.8	39.8	65.1	89.7	
Zuzüglich Abschreibungen	87.8	87.3	101.1	157.7	98.9	102.4	106.0	109.8	
Veränderung Spezialfinanzierungen+Reserven	-47.5	1.9	-12.3	-71.0	-5.8	-6.0	-6.2	-6.4	
Finanzierungsbeitrag	14.4	27.6	33.0	53.6	100.9	136.2	164.9	193.1	723.7

Sofern die Prognosebedingungen zutreffen, beläuft sich der kumulierte Finanzierungsbeitrag aus der Laufenden Rechnung an die Investitionsausgaben auf insgesamt 723.7 Mio. Franken.

Daraus ergibt sich folgende Finanzierungsprognose bis ins Jahr 2020:

Fr. 1'730.7 Mio. Finanzierungsbedarf
 Fr. 723.7 Mio. Finanzierungsbeiträge der Laufenden Rechnungen
Fr. 1'007.0 Mio. Abnahme der Liquidität

In der Bilanz 2012 sind Flüssige Mittel von 1'362.5 Mio. Franken ausgewiesen. Dabei handelt es sich um eine Stichtagsbetrachtung per 31. Dezember 2012. Aussagekräftiger ist der durchschnittliche Bestand an liquiden Mitteln über das gesamte Jahr 2012, der rund 1'250.0 Mio. Franken betragen hat. Gemäss den obigen Prognosen könnten alle geplanten Investitionen ohne Fremdverschuldung finanziert werden. Die verfügbare Liquidität würde Ende 2020 noch rund 243.0 Mio. Franken betragen.

- Ausblick von 2021 bis 2031:

Einzelne Grossprojekte werden in den Jahren 2021-2031 realisiert oder fertiggestellt. Das wichtigste ist der Stadttunnel, für welchen in diesem Zeitraum rund 837 Mio. Franken netto benötigt werden (Ausgaben 897 Mio. und Einnahmen 60 Mio. Franken). Im Weiteren werden die Umfahrung Cham-Hünenberg sowie die Tangente Zug/Baar fertigzustellen sein (rund 40 Mio. Franken). Beim Hochbau werden 80 Mio. Franken für die Fertigstellung des Verwaltungszentrums 3 und den Hauptstützpunkt der ZVB anfallen. Aus heutiger Sicht ist im Zeitraum 2021-2031 insgesamt mit folgenden Netto-Beträgen zu rechnen:

Fr. 1'045.7 Mio. für Tiefbauprojekte
 Fr. 312.0 Mio. für Hochbauprojekte (inkl. pauschal Fr. 20 Mio. pro Jahr)
 Fr. 133.1 Mio. für Projekte des öffentlichen Verkehrs
 Fr. 165.0 Mio. für übrige Projekte (z.B. IT-Projekte, pauschal Fr. 15 Mio. pro Jahr)
Fr. 1'655.8 Mio. Total

Während sich die Finanzierungsprognose bis ins Jahr 2020 auf Planrechnungen stützen, müssen für den Zeitraum 2021-2031 Annahmen getroffen werden, die aus heutiger Sicht realistisch erscheinen. Wir rechnen dabei mit einem geschätzten Finanzierungsbeitrag für Projekte des Hochbaus, des öffentlichen Verkehrs sowie übrige Projekte aus der Laufenden Rechnung von rund 990 Mio. Franken (Annahme: durchschnittlich rund 90 Mio. Franken pro Jahr). Unter diesen Voraussetzungen müssten bis ins Jahr 2031 rund 665.8 Mio. Franken fremdfinanziert werden. Strassenbauprojekte werden in der Regel über die Spezialfinanzierung Strassenbau abgewickelt.

Aus heutiger Sicht ist eine Fremdverschuldung von 665.8 Mio. Franken bis ins Jahr 2031 finanziell vertretbar. Es sind keine Steuererhöhungen notwendig. Die Bonität des Kantons Zug wird es ermöglichen, dieses Kapital zu beschaffen. Zudem werden mit den anstehenden Bauprojekten zukünftige Werte geschaffen, von denen die nachfolgenden Generationen profitieren werden.

Damit steht fest, dass die Finanzierung dieser kantonalen Grossvorhaben möglich ist.

Antrag:

Kenntnisnahme.

Zug, 18. Juni 2013

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Beat Villiger

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart