



## Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)  
Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)  
3003 Bern

### **Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Frau Direktorin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 25. Januar 2018 haben Sie den Kanton Uri zur Stellungnahme zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr eingeladen. Wir danken dafür und lassen Ihnen nachfolgend unsere Stellungnahme zukommen.

#### **1. Ausgangslage**

Der Kanton Uri hat im Rahmen der dritten Generation der Agglomerationsprogramme zum ersten Mal ein Agglomerationsprogramm für das Untere Reusstal erarbeitet (vgl. Bericht inklusive Zusammenfassung und Massnahmenbericht zum Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal vom 4. August 2016). Am 13. September 2016 hat der Regierungsrat des Kantons Uri das Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal (AP URT) genehmigt und am 23. September 2016 beim Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zur Prüfung eingereicht. Neben der nun vorliegenden Vernehmlassungsvorlage erfolgte am 31. Januar 2018 die Zustellung des Entwurfs des Prüfberichts des Bunds, der das Ergebnis des Prüfprozesses darlegt. Eine Delegation des Kantons Uri hatte am 22. Februar 2018 Gelegenheit an einem Fachgespräch zum Entwurf des Prüfberichts Anträge zu formulieren.

## 2. Vorgehen Prüfprozess Agglomerationsprogramme 3. Generation

Grundsätzlich sind wir mit dem Vorgehen zur Prüfung der Agglomerationsprogramme einverstanden. Auf drei Aspekte wollen wir jedoch im Hinblick auf die Umsetzung der Massnahmen (vorgezogener Baubeginn) und die Prüfung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation hinweisen.

### Ablauf Prüfprozess

Die fachtechnische Beurteilung der Prüfergebnisse (Fachgespräche) und die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss wurden weitgehend parallel geführt. Dies ist aus unserer Sicht nicht ideal. Es sollte genügend Zeit für die Bereinigung der Prüfergebnisse aus fachlicher Sicht zusammen mit den Trägerschaften bestehen, bevor die Vernehmlassungsvorlage fertiggestellt wird. Dies muss bei der Prozessplanung zur Prüfung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation angepasst werden.

#### **Antrag 1**

*Für den Prüfprozess der Agglomerationsprogramme der 4. Generation soll angestrebt werden, die fachspezifische Vernehmlassung der Prüfergebnisse vor Fertigstellung der Vernehmlassungsvorlage durchführen zu können.*

### Vorgezogener Baubeginn ab 2019

Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation umfasst für die Umsetzung der A-Massnahmen den Zeitraum 2019 bis 2022. Sowohl bei der Erarbeitung des AP URT wie auch in der inzwischen angelauten Umsetzungsplanung der einzelnen Massnahmen haben wir uns auf diesem Zeithorizont ausgerichtet. Der aktuelle Zeitplan des Bunds sieht vor, dass die Mittelfreigabe durch den Bund erst gegen Sommer 2019 erfolgen wird. Erst dann können die Leistungsvereinbarung und die Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen werden. Ein Baubeginn einzelner Massnahmen vor Mitte 2019 wäre daher kaum realistisch. Dies ist aus unserer Sicht nicht befriedigend. Gerade vor dem Hintergrund, dass die Umsetzungsfristen gegenüber früheren Generationen von Agglomerationsprogrammen deutlich gekürzt wurden, ist es widersprüchlich, wenn aufgrund der Prozessplanung des Bunds der früheste mögliche Baubeginn nach hinten geschoben wird.

#### **Antrag 2**

*Wir erwarten, dass ein vorgezogener Baubeginn auf eigenes Risiko ab Anfang 2019 möglich ist, vorbehältlich der Mitfinanzierung durch den Bund, gestützt auf die noch abzuschliessende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen.*

### Kriterien Prüfprozess

Die Prüfung des AP URT hat gezeigt, dass kleinere Agglomerationen bzw. Agglomerationen in Talebenen wie dem unteren Reusstal teilweise in der Bewertung benachteiligt sind. Dies zeigt sich am Beispiel der Umgestaltung der Dorfstrasse Seedorf (Massnahme 1201.3.075), die in den C-Horizont zurückgestuft wurde. Entsprechend dem Erläuterungsbericht AP 3. Generation (S. 24) ist die Beitragsberechtigung nicht gegeben, wenn die Verkehrsbelastung unter 7'500 Fahrzeugen pro Tag (DTV) liegt

und/oder die Betroffenheit klein ist. Solche Massnahmen werden als nicht programmrelevant betrachtet und in den C-Horizont verschoben. Daraus ergibt sich, dass Agglomerationen mit kleinerem DTV keine Mitfinanzierung ihrer Massnahme erhalten, trotz vorhandenem, agglomerationspezifischem Problemdruck. Die betroffene Ortsdurchfahrt ist wichtig für die Anbindung der Seitentäler an den Talboden, das in Seedorf betroffene Gebiet ist gleichzeitig ein wichtiger Lebensraum eines im Verhältnis zur Agglomerationsgrösse grossen Teils der Agglomerationsbevölkerung.

### **Antrag 3**

*Die Prüfkriterien sind hinsichtlich der spezifischen Herausforderungen kleiner und mittlerer Agglomerationen - besonders auch in den alpinen Talebenen - zu überprüfen.*

### **3. Grundsätzliches zum Ergebnis der Bundesprüfung des Agglomerationsprogramms Unteres Reusstal**

In der Gesamtwürdigung wird festgehalten, dass das Agglomerationsprogramm eine kohärente Gesamtverkehrsstrategie aufweist. Wesentliche Wirkungsträger sind die neue zentrale Drehscheibe beim Kantonsbahnhof Altdorf, die West-Ost-Verbindungsstrasse sowie deren flankierenden Massnahmen und der damit verknüpfte Halbinschluss Altdorf Süd. Diese Schlüsselmassnahmen sind eng mit den übergeordneten Massnahmen verknüpft und gut auf diese abgestimmt. Das Buskonzept richtet den öffentlichen Verkehr (ÖV) auf den neuen Kantonsbahnhof aus. Die West-Ost-Verbindungsstrasse inklusive flankierenden Massnahmen und der Halbinschluss Altdorf Süd entlasten die Ortsdurchfahrten von Altdorf und Schattdorf vom motorisierten Individualverkehr (MIV), insbesondere auch vom Schwerverkehr. Der ÖV und der Langsamverkehr (LV) profitieren von der Verkehrsentslastung. Dies wertet den öffentlichen Raum auf und belebt die Zentren von Altdorf und Schattdorf.

Der Kanton Uri nimmt die Gesamtwürdigung und die Bewertung des ersten Agglomerationsprogramms im Kanton Uri durch den Bund erfreut zur Kenntnis und sieht sich in seinen diesbezüglichen Überlegungen und Anstrengungen bestätigt. Die Umsetzung der wesentlichen Wirkungsträger Kantonsbahnhof Altdorf, West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV) und deren flankierenden Massnahmen sowie der damit verknüpfte Halbinschluss Altdorf Süd sind auf die Inbetriebnahme des Kantonsbahnhofs Altdorf ab 2021 abgestimmt. Alle Massnahmen sind bis 2021 zu realisieren. Daher ist es wichtig, dass in der Umsetzung des AP URT die Kohärenz des Gesamtprogramms gewährleistet bleibt.

Gemäss Anhang 3 des Bundesbeschlusses der Vernehmlassungsvorlage sind für das AP URT ein Beitragssatz von 40 Prozent und Höchstbeiträge für Massnahmen nach Artikel 21 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV; SR 725.116.21) im Umfang von 6,32 Mio. Franken sowie Höchstbeiträge für Massnahmen nach Artikel 21a MinVV im Umfang von 3,37 Mio. Franken, also insgesamt 9,69 Mio. Franken vorgesehen. Die Liste der dazugehörigen Massnahmen der Prioritäten A und B ergibt sich aus dem Erläuternden Bericht der Vernehmlassungsvorlage. Grundlage der Programmbeurteilung und Massnahmenpriorisierung bildet der Entwurf des Prüfberichts des ARE.

**Antrag 4**

*Die nachfolgenden Bemerkungen und Anträge beziehen sich auf Aussagen im Entwurf des Prüfberichts des Bunds vom 31. Januar 2018. Entsprechend diesen Anträgen beantragen wir auch die Anpassung des Bundesbeschlusses sowie des Erläuternden Berichts.*

**4. Anträge zur Bundesprüfung einzelner Massnahmen****4.1 Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV); Neubau Knoten Schächen-Schattdorf/Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe) Teil Umbau Knoten (Massnahme 1201.3.076)****WOV als Voraussetzung für die Wirkung der übrigen AP-Massnahmen**

Die vertieften Abklärungen und eine Wirkungsanalyse zur WOV haben aufgezeigt, dass die Realisierung der WOV und der zugehörigen Flankierenden Massnahmen (FlaMa) in den Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf die deutlich positive Wirkung der WOV und die Erreichung der Ziele des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Urner Unterland (rGVK) bzw. des AP URT sicherstellen.

Das Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal baut auf den kantonalen Richtplan, insbesondere dem Raumkonzept, auf. Dieser sieht bis 2040 eine Bevölkerungszunahme von 8,5 Prozent und eine Beschäftigungszunahme von 22,6 Prozent vor. Die Ziele für die Entwicklung des Verkehrssystems ergeben sich aus den Überlegungen für eine koordinierte und abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Im Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal und im regionalen Gesamtverkehrskonzept werden die Gesamtstrategien für das Verkehrsaufkommen formuliert (öffentlicher Verkehr, motorisierter Verkehr und Langsamverkehr) und konkretisiert. Aus den Strategien werden die kantonalen Verkehrsnetze abgeleitet und abgebildet. Für den öffentlichen Verkehr wird das neue Buskonzept definiert, das auf den Kantonsbahnhof Altdorf ausgerichtet ist und bei dessen Inbetriebnahme (2021/2022) umgesetzt sein soll. Das kantonale Strassennetz wird nach den Funktionen der Strassen gegliedert und unter der Berücksichtigung der WOV und dem Halbanschluss Altdorf Süd (Inbetriebnahme 2021/2022) im Talboden angepasst. Das Netz der kantonalen Velorouten wird einheitlich hergeleitet und unterteilt in kantonale Haupt- und Nebenrouten.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat die Zweckmässigkeit des Halbanschlusses Altdorf Süd anerkannt und dessen Realisierung als Bundesprojekt zugesichert unter der Voraussetzung, dass der Kanton Uri die WOV beschliesst und deren Realisierung vornimmt. Beide Projekte stehen in einem engen funktionalen Zusammenhang und können nur zusammen in erheblichem Umfang zur Lösung der lokalen und der regionalen Verkehrsprobleme beitragen. Mit der WOV wird die Voraussetzung geschaffen, dass die Qualität des Gesamtverkehrssystems massgebend verbessert, die siedlungsplanerischen Zielsetzungen erfüllt und die verbesserte Erreichbarkeit gesichert werden. Deutliche Verbesserungen ergeben sich bezüglich Lärm und Luft entlang der heutigen Hauptachse (Altdorf/Schattdorf). Die WOV bildet damit die strukturelle Voraussetzung, um das mit dem Agglomerationsprogramm angestrebte Zielbild aufgewerteter Siedlungskerne und die geordnete Siedlungsentwicklung im unteren Reusstal zukunftstauglich umzusetzen.

### **Fakten zum Realisierungshorizont WOV/Halbanschluss A2**

Die Aussage im Prüfbericht Seite 17, dass der Halbanschluss A2 Altdorf Süd (Massnahme 1201.3.083, üM3.2) erst im B-Horizont realisiert wird, ist nicht korrekt. Am 23. Oktober 2017 hat das ASTRA anlässlich der Begleitgruppensitzung zur WOV dessen Ausführung zwischen April und Dezember 2020 angekündigt. Damit liegt die Realisierung klar im A-Horizont (2019 bis 2022). Weiter hat das ASTRA dargelegt, dass die definitiven Ausführungstermine auf die Termine der WOV abgestimmt werden (und nicht umgekehrt). Planung und Projektierung der WOV und aller damit zusammenhängender Massnahmen sind entsprechend dem Terminprogramm im Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal auf Kurs. Der Baubeginn erfolgt auf jeden Fall im A-Horizont.

### **Fakten zum Kostenteiler für den A2 Halbanschluss Altdorf Süd**

Die im Prüfbericht Seite 9, 17 und 18 erwähnte Verpflichtung des Kantons, die WOV allein zu finanzieren, hat den Kanton Uri überrascht, da er selbst keine Kenntnis von einer solchen Verpflichtung hat. Vielmehr ist es so, dass der Kanton Uri sich mit Schreiben vom 7. Juli 2014 gegenüber dem ASTRA verpflichtet hat, das für den Halbanschluss A2 Altdorf Süd benötigte Land als Kostenanteil des Kantons in die Realisierung des Halbanschlusses einzuwerfen (im Wert von 0,70 Mio. Franken, bereinigter Betrag aus dem generellen Projekt). Das ASTRA hat im Gegenzug zugesichert, die Baukosten von 11,90 Mio. Franken für den Halbanschluss allein zu tragen. Die finanzielle Beteiligung des Kantons Uri am Halbanschluss beläuft sich somit auf 5,6 Prozent. In den Gesprächen des Kantons Uri mit dem ASTRA über die Realisierung des Halbanschlusses und der WOV wurde das Agglomerationsprogramm nicht angesprochen, da zu jener Zeit ein Agglomerationsprogramm für das Untere Reusstal noch kein Thema war. Dieser Zusammenhang kann daher nicht im Nachgang hergestellt werden.

### **Hinweis**

Die im Entwurf Prüfbericht aufgeführten Kosten für die Teilmassnahme 1201.3.072 Neubau Knoten Schächen (FlaMa WOV 1. Etappe) - Teil Umbau Knoten im Umfang von 6,00 Mio. Franken sind falsch aufgeführt. Abzüglich des Teils Velo- und Fussweg ergeben sich gemäss Agglomerationsprogramm Kosten von 3,50 Mio. Franken.

### **Antrag 5**

- a) Die Massnahme ist als grundsätzlich «mitfinanzierbare» Massnahme einzustufen.
- b) Die Massnahme ist als A-Massnahme zu priorisieren und mitzufinanzieren. Als Gesamtkosten sind unter Berücksichtigung der Anpassung der Massnahmenkonfiguration (Prüfbericht S. 15) 23,30 Mio. Franken (19,80 Mio. Franken WOV/3,50 Mio. Franken Knoten Schächen) zu berücksichtigen.
- c) Im Prüfbericht Seite 9, 15, 17, 18 und 22 sind die Aussagen zur WOV und zum A2-Halbanschluss hinsichtlich der Finanzierungsabsprachen und des Zeithorizonts zu bereinigen.

### **Antrag 6**

Sollte dem Antrag 5 nicht gefolgt werden können, beantragen wir, dass zumindest die Teilmassnahme Neubau Knoten Schächen - Teil Umbau Knoten (Massnahme 1201.3.72) als «mitfinanzierbare» Massnahme eingestuft, als A-Massnahmen priorisiert und mitfinanziert wird.

#### **4.2 Paket LV B-Liste, Neubau Knoten Schächen-Schattdorf/Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe) - Teil Velo- und Fussweg (Massnahme 1201.3.073)**

Die Ausführung des Teils «Velo- und Fussweg» Langmattgasse bis Dorfstrasse ist in Abstimmung zur Realisierung der WOV und des Halbanschlusses A2 Altdorf Süd auf 2019/2020 vorgesehen.

##### **Hinweis**

Im Rahmen der Planung des Bauprojekts wurde entschieden, die Rad- und Fussgängerunterführung weg zu lassen. Die Kosten reduzieren sich demzufolge um etwa die Hälfte (1,25 Mio. Franken).

##### **Antrag 7**

*Die Priorität A ist beizubehalten, weil die zugehörige WOV und der Halbanschluss A2 Altdorf Süd in die Priorität A einzureihen sind bzw. im Horizont A realisiert werden.*

#### **4.3 Paket VM B-Liste (GV 3.2, FlaMa Altdorf/Schattdorf/Bürglen, GV 3.3 Knoten Adlergarten, Massnahme 1201.3.055 und Massnahme 1201.3.056)**

Die Ausführung der Massnahmen FlaMa Altdorf/Schattdorf/Bürglen und Anpassung Knoten Adlergarten-Schattdorf (FlaMa WOV 1. Etappe) sind in Abstimmung zur Realisierung der WOV und des Halbanschlusses A2 Altdorf Süd innerhalb des A-Horizonts vorgesehen.

##### **Antrag 8**

*Die Priorität A ist beizubehalten, weil die zugehörige WOV und der Halbanschluss A2 Altdorf Süd in die Priorität A einzureihen sind bzw. im Horizont A realisiert werden.*

#### **4.4 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West und Ost (IM3.1 und IM3.2, Massnahme 1201.3.047 und 1201.3.048)**

Die beiden Massnahmen stehen in einer engen, nicht trennbaren funktionalen Beziehung (gemäss S. 50 Weisung). Es ist auch in planerisch, bewilligungstechnischer, terminlicher und finanzieller Hinsicht ein zusammengehörendes Projekt, das nicht getrennt realisiert werden kann. Gewisse Funktionen für den Betrieb der Drehscheibe Bahnhof Altdorf befinden sich auf der Westseite, gewisse Funktionen auf der Ostseite. Das Auflageprojekt, das sich zurzeit im Plangenehmigungsverfahren befindet, beinhaltet daher auch alle Massnahmen auf der Ost- wie auch auf der Westseite. Es besteht zudem nur eine Projektleitung Seitens des Kantons. Es ist aus heutiger Sicht nicht nachvollziehbar, weshalb die beiden Massnahmen im AP URT getrennt wurden. Sie gehören als Massnahmenpaket zwingend zusammen.

Mit der Zusammenfassung der Massnahme als Massnahmenpaket wird auch der administrative Aufwand verringert werden, da nur eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen werden muss.

Wir weisen zudem darauf hin, dass die weitere Planung des Projekts inzwischen gezeigt hat, dass gegenüber den Kosten wie sie im Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal dargestellt wurden, auf der Westseite auf Teilelemente verzichtet werden kann, während auf der Ostseite die Kosten eher

höher sein werden. Minderkosten auf der Westseite im Umfang von 2,50 Mio. Franken stehen Mehrkosten auf der Ostseite von zirka 1,20 Mio. Franken entgegen. Daraus ergibt sich, dass der maximale Beitrag des Bunds zur Mitfinanzierung der Massnahmen sich nicht verändert bzw. sich ohnehin leicht reduzieren wird.

#### **Antrag 9**

*Die Massnahmen sind im Prüfbericht als eine einzelne Massnahme zusammenzufassen bzw. als Massnahmenpaket zu betrachten.*

### **5. Anträge zur Nutzenbeurteilung der Programmwirkung**

#### **5.1 Wirksamkeitskriterium/WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessert**

Die Schächenquerung kann erst realisiert werden, wenn die Nutzungsänderung im RUAG-Areal eine sichere Querung ermöglicht (Störfall, Entsorgungsanlage für Munitionskomponenten, Parzelle Nr. 435, Altdorf). Der Zeithorizont kann durch den Kanton nicht beeinflusst werden. Dieser ist abhängig vom Zeitpunkt der Aufgabe der Sprengstoffverarbeitung im Areal Schächenwald der RUAG.

#### **Antrag 10**

*Die Informationen sind in die Wirkungsbeurteilung miteinzubeziehen. Die Wirksamkeitsbeurteilung ist um einen Bewertungspunkt zu verbessern.*

#### **5.2 Wirksamkeitskriterium/WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch**

##### **Vernetzung WOV/Schächenwald**

Die Beurteilung der Auswirkungen der WOV auf den Schächenwald im Prüfbericht berücksichtigt nicht alle Fakten. Klar ist, dass die WOV eine zusätzliche Barriere im Gebiet darstellt. Gerade deshalb wurde aber die Massnahme L3.4 Vernetzungsmassnahmen Schächenwald in das AP URT aufgenommen. Mit der Massnahme soll sowohl die ökologische Vernetzung wie auch die Zugänglichkeit und Erholungsnutzung des Gebiets gegenüber dem heutigen Zustand verbessert werden. Die Vernetzung sowie die Potenziale für die Erholungsnutzung werden mit der Umsetzung des Konzepts gegenüber dem heutigen Zustand verbessert. Das Konzept hat zum Ziel, für das heute z. T. nicht zugängliche Waldgebiet und die bestehenden Barrieren eine Verbesserung zu erwirken und gleichzeitig die Auswirkungen der WOV so gering wie möglich zu halten. Die Lage der neuen Strassenbrücke über den Schächen wurde bereits mit diesem Ziel gewählt und hat die gesamte Linienführung der WOV beeinflusst. Hingegen ist eine Umsetzung der Vernetzungsmassnahmen ohne die Realisierung der WOV nicht realistisch, weil durch die Ersatzaufforstungsflächen der WOV ein grosser Teil des neuen Vernetzungskorridors gebildet wird. Dazu kommt auch das BAFU im Schreiben vom 25. November 2015 zu folgenden Aussagen: «Das 2009 in einem partizipativen Ansatz erarbeitete Nutzungskonzept für den Schächenwald ist eine fundierte Abwägung der vielfältigen Interessen, die sich nicht nur auf das Waldareal beschränken. Das nun zu beurteilende «Konzept Ersatzaufforstungen WOV und Neuordnung von Waldflächen in den Entwicklungsgebieten der RUAG» vom 6. November 2014 baut auf der Interessenabwägung von 2009 auf bzw. konkretisiert diese im Hinblick auf das nun vorliegende WOV-

Projekt. Durch die Neuordnung von Waldflächen können die sich überlagernden und/oder aneinander angrenzenden, flächenbezogenen Interessen optimiert werden: bessere ökologische Vernetzung, Abgrenzung Wohnzone gegenüber Industrie-, Landwirtschaftszone und Gewässerraum, Optimierung der Industriezone und der Erbringung der Waldleistungen. Die Entflechtung dieser lokal vorhandenen Nutzungen kann als standortgebunden betrachtet werden. Aus unserer Sicht ist aufgrund der einzigartigen Ausgangslage (Industrieanlagen mitten im Wald, Einzäunung des Walds aus Sicherheitsgründen, Vernetzungsdefizit u. a.) vorliegend eine Neuordnung der Waldflächen, wie sie insbesondere in Variante 4 in einem beschränkten Rahmen vorgeschlagen wird, in diesem konkreten Fall grundsätzlich mit dem Waldgesetz zu vereinbaren. »

#### **Antrag 11**

*Die Informationen sind in die Wirkungsbeurteilung und in die Aussagen in Kapitel 6.1.2 des Prüfberichts miteinzubeziehen. Die Wirksamkeitsbeurteilung ist um einen Bewertungspunkt zu verbessern.*

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Frau Direktorin, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und grüssen Sie mit vorzüglicher Hochachtung.

Altdorf, 27. April 2018



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor

Beat Jörg

Roman Balli