

Einschreiben

Baudirektion des Kantons Zug
Aabachstrasse 5
Postfach
6301 Zug

Zürich, 6. Juli 2015

**Umfahrung Cham Hünenberg
Einsprache**

Sehr geehrter Herr Landammann

Sehr geehrte Damen und Herren Regierungsrätinnen und Regierungsräte

Sehr geehrte Damen und Herren

In Sachen

Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Aarberggasse 61, Postfach 8676, 3001 Bern,
vertreten durch

Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion Zug, Postfach 4720, 6300 Zug,
dieser vertreten durch Philipp Kissling und Markus Rast,

Einsprecher,

gegen

Kanton Zug, Baudirektion, Tiefbauamt, Aabachstrasse 5, 6300 Zug,

Einsprachegegner,

betreffend

**Umfahrung Cham Hünenberg
Einsprache Bau- und Auflageprojekt**

erhebt der Einsprecher

Einsprache

mit folgenden

Rechtsbegehren:

1. Es sei die Einsprache gutzuheissen und es seien weitergehende Massnahmen zur Projektverbesserung zu prüfen und zu implementieren. Insbesondere sei das Projekt wie folgt anzupassen:
 - a. Es sei mit geeigneten Massnahmen dafür zu sorgen, dass die gegenüber der ursprünglichen Vorlage massiv gesteigerte Leistungsfähigkeit des Strassenprojekts nicht realisiert wird.
 - b. Es sei insbesondere auf Bypässe, Einspurstrecken und doppelspurige Kreisel zu verzichten.
 - c. Es seien zusätzliche lenkende Massnahmen zu ergreifen, die den Verkehr möglichst auf die parallel laufende Autobahn leiten.
 - d. Es seien klar definierte zeitliche Vorgaben zu machen hinsichtlich der zulässigen Mindestaufenthaltsdauer in der Kernzone.
 - e. Es seien bereits im aktuellen Projekt Kontrollen hinsichtlich des Umlagerungsziels auf die Umfahrung Cham Hünenberg vorzusehen, es seien massgebliche Anforderungen zu definieren und es sei vorzusehen, dass zusätzliche Massnahmen ergriffen werden, wenn diese Anforderungen nicht mehr erfüllt werden.
 - f. Es seien für den gesamten Projektperimeter zusätzliche Massnahmen zur Bevorzugung des Langsamverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr anzuordnen.
 - g. Es sei ein Velo- und Fussweg über die Brücke Lindenham – Rütliweid einzurichten.

2. Es sei die Kostenberechnung zu korrigieren und insbesondere die Kosten der Vorbereitung von Anschlüssen im Bereich Alpenblick und Lindenham miteinzubeziehen, bei wesentlicher Überschreitung des ursprünglichen Kredits sei die Volksabstimmung über den Kreditabschluss zu wiederholen.

Begründung:

Formelles

1. Das umstrittene Bauvorhaben untersteht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach Art. 9 USG (vgl. Art. 1 UVPV i.V.m. Ziffer 11.3 Anhang UVPV). Der Einsprecher ist gemäss Art. 55 USG zur Beschwerde berechtigt (Verordnung vom 27. Juni 1990 über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen; VBO). Somit ist die Beschwerdelegitimation des Einsprechers erfüllt, welcher im vorliegenden Verfahren durch seine Zuger Sektionen vertreten wird.
2. Die vorliegende Eingabe erfolgt sodann innert der publizierten Auflagefrist, welche vom 5. Juni bis zum 6. Juli 2015 dauert.
3. Auf die Einsprache ist somit ohne weiteres einzutreten. Die Einsprache verpflichtet die erstinstanzliche Verwaltungsbehörde dazu, alle vorgebrachten Argumente umfassend zu würdigen und im Entscheid die entsprechenden Erwägungen festzuhalten. Die Prüfungsbefugnis der Einspracheinstanz ist unbeschränkt (vgl. § 34 Verwaltungsrechtspflegegesetz). Die Einspracheinstanz ist aufgrund des Untersuchungsprinzips gehalten, den Sachverhalt von Amtes wegen festzustellen (§ 12 Verwaltungsrechtspflegegesetz). Die vorliegende Einsprache ist somit summarisch begründet. Der Einsprecher behält sich weitere und vertiefte rechtliche und tatsächliche Ausführungen für ein allfälliges Rechtsmittelverfahren vor.

Materielles und Rechtliches

1. Entwicklung des Projekts und Kritik an den Änderungen

4. Der Objektkredit für das vorliegende Projekt wurde im Jahr 2007 mit 50.3% Ja-Stimmen äusserst knapp angenommen. Das Auflageprojekt wurde gegenüber dem generellen Projekt stark verändert, daher stellt sich die Frage, ob das aktuelle Projekt noch dem Volkswillen entspricht.

5. Die durch das Stimmvolk ursprünglich gutgeheissenen Begleitmassnahmen wurden aus dem Projekt gestrichen und durch ein neues umstrittenes Regime im Kernbereich ersetzt.
6. Hinzu kommt, dass dem Volk eine zweispurige Umfahrung zur Abstimmung vorgelegt worden war. Das Projekt wurde inzwischen durch verschiedene Bypässe, doppelspurige Kreisel und zusätzliche Direktabbieger ergänzt. Dadurch erhöhen sich die Kosten, der Landverbrauch und die Kapazität der Umfahrung (vgl. dazu insbesondere die entsprechenden Rechtsbegehren 1.a. bis 1.d.)
7. Zusätzlich wird der Tunnel verlängert was einen 186 m langen Fluchtstollen benötigt. Dies führt wiederum zu Mehrkosten.
8. Im Knoten Alpenblick werden sodann zusätzliche Einspurstrecken eingebaut. Dadurch erhöhen sich die Kosten, der Landverbrauch und die Kapazität der Umfahrung. Zusätzlich wird der Kreisel Lindencham mit einer Brücke überspannt. Dies bedingt grosse Anpassungen der Spurführungen. Dadurch erhöhen sich auch hier die Kosten, der Landverbrauch und die Kapazität der Umfahrung.
9. Im Abstimmungskampf wurde immer wieder das Ziel 12'000 DTV auf der Zugerstrasse betont. Aufgrund der nunmehr vorliegenden Unterlagen zu den Verkehrsflüssen wird klar, dass dieses Ziel nur mit massiven Begleitmassnahmen erreicht werden kann. Aus dem UVB und den Unterlagen zum Strassenverkehr geht hervor, dass 75% der Fahrten Ziel-Quell-Verkehr ist. Bei 21'000 Bewegungen sind ca. 5'250 Durchfahrten zu erwarten. Dies bedeutet, dass mindestens mit 15'750 DTV gerechnet werden muss. Zudem hat der motorisierte Individualverkehr seit 1980 nur um 5% zugenommen, da die Strasse überfüllt ist. Durch die neu gewonnenen Kapazitäten wird dieses "Defizit" aufgeholt und der innerstädtische Verkehr stark zunehmen.
10. Die Erkenntnisse des UVB waren der Bevölkerung zum Abstimmungszeitpunkt naturgemäss noch nicht bekannt, es ist aber damit zu rechnen, dass die Vorlage vom Volk wohl abgelehnt worden wäre, wenn die Auswirkungen der UCH im nunmehr bekannten Ausmass schon damals zugänglich gewesen wären. Es scheint sich hier ein Muster zu wiederholen, das schon von der Tangente Zugbaar bekannt ist. Man legt den Stimmberechtigten ein schöngeredetes Projekt vor, das diese aufgrund der zu positiven Angaben annehmen. Erst anschliessend werden die Karten auf den Tisch gelegt und das Projekt und seine Auswirkungen werden im tatsächlichen Umfang erkennbar.

11. Seit der Abstimmung im Jahr 2007 hat sich auch die Finanzlage des Kantons stark verändert, was ebenfalls zu einer Neu Beurteilung des Projekts führen muss. Insbesondere sind vor der definitiven Verabschiedung des Ausführungsprojekts die wahren Kosten auf den Tisch zu legen. Gemäss Wissensstand des Einsprechers sind massive Mehrkosten zu erwarten.
12. Sodann ist auch deshalb eine Neu Beurteilung der Situation angezeigt, weil der Stadttunnel Zug mit deutlichen 63% der Stimmen abgelehnt wurde. Dieser wurde zusammen mit der UCH und der TZB von der Bauverwaltung immer als Teil eines Gesamtpakets angesehen, welches aus diesen drei Standbeinen (TZB, UCH und Stadttunnel) bestehen sollte. Mit dem Wegfall eines dieser drei Beine ist eine Überprüfung des Gesamtsystems notwendig, es kann nicht einfach so getan werden, als sei alles noch beim Alten.
13. Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass inzwischen der Sechsspurausbau mit zusätzlichen Spuren um Cham fertiggestellt ist. Es wäre somit nun möglich, ein Versuchsregime einzurichten, um die folgenden Begleitmassnahmen zu testen:
 - Dosierungsstellen Alpenblick und Rothus, wie in der Abstimmung versprochen,
 - Sperrung Bärenbrücke,
 - Roadpricing,
 - Geplante Begleitmassnahme im Zentrum,
 - Nachbesserungen der Massnahmen, bis das Ziel erreicht ist.

2. Generelle Überprüfung und Verbesserung des Projekts angezeigt

14. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Einsprecher grundsätzlich die Bestrebungen, wonach das Zentrum von Cham für den Durchgangsverkehr unattraktiv gemacht werden soll, begrüsst. Insofern werden das Projekt und auch flankierenden Massnahmen begrüsst. Die flankierenden Massnahmen sind aber zu verbessern und es sind insbesondere Kapazitätssteigerungen gegenüber dem ursprünglichen Projekt zu verhindern. Es darf zu keinem spürbaren Mehrverkehr kommen und es sind Attraktivitätssteigerungen des Gesamtsystems zu vermeiden.

15. Sämtliche umweltrechtlichen Anträge stützen sich letztlich insbesondere auch auf Art. 11 Abs. 1 und 2 USG, Art. 25 USG, Art. 7 Abs. 1 und Art. 8 Abs. 1 bzw. 9 LSV, Art. 18 LRV sowie § 10 GSW, auch wenn diese Bestimmungen nicht immer im Einzelnen aufgeführt werden.
16. Generell wird bemängelt, dass beim vorliegenden Projekt die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage gegenüber der ursprünglichen Vorlage deutlich erhöht wurde. Damit ist erneut der im Richtplan des Kantons vorgegebene Grundsatz einer angebotsorientierten Verkehrspolitik verletzt. Das vorliegende Projekt führt nicht zur gewünschten Entlastung des Zentrums von Cham, sondern zusätzlich zu unerwünschtem Mehrverkehr auf der Umfahrung.

3. Rechtsbegehren 1.a:

"Es sei mit geeigneten Massnahmen dafür zu sorgen, dass die gegenüber der ursprünglichen Vorlage massiv gesteigerte Leistungsfähigkeit des Strassenprojekts nicht realisiert wird."

17. Der Einsprecher ist aufgrund der vorliegenden Informationen der Überzeugung, dass die neue Anlage unerwünschtes zusätzliches Verkehrsaufkommen provozieren wird. Es ist eine Binsenwahrheit, dass neue Strassen zusätzlichen Verkehr generieren. Der Einsprecher befürchtet, dass dies auch vorliegend der Fall sei, da die Umfahrungsstrasse einerseits einen zu hohen Ausbaustandard und damit eine zu hohe Verkehrsleistung aufweisen soll und andererseits die verkehrslenkenden Massnahmen ungenügend sind.
18. Mit dem vorliegenden Projekt soll vor allem das Zentrum von Cham entlastet werden, was insbesondere auch durch die flankierenden Massnahmen gewährleistet werden soll. Diese und insbesondere die Temporeduktion auf 30 km/h zielen in die richtige Richtung. Allerdings sind sie in der jetzigen Form ungenügend.
19. Ziel der Umfahrung Cham Hünenbergsoll vor allem die Entlastung von Cham und Hünenberg vom Durchgangsverkehr sein. Das Gesamtsystem wird aber unbestrittenermassen Mehrverkehr produzieren. Der Einsprecher geht davon aus, dass dieser grösser sein wird, als im UVB behauptet (Zunahme der Fahrzeugkilometer im Projektperimeter um 3%, vgl. etwa UVB Ziff. 1.4.1)

20. Auch wenn eine Attraktivitätssteigerung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und eine erhöhte Leistungsfähigkeit der Strassen im betroffenen Gebiet offiziell nicht beabsichtigt sind, dient das Projekt ja unter anderem auch der besseren verkehrsmässigen Erschliessung des Gebiets Ennetsee. Diese Verbesserung der Erschliessung führt zwangsläufig zu einer Kapazitätserhöhung. Der Einsprecher ist der Überzeugung, dass das Projekt in der gegenwärtigen Fassung zu attraktiv ist und zu deutlichem Mehrverkehr führen wird. Es wird insofern auch bestritten, dass die längerfristigen Verkehrszunahmen gemäss UVB zutreffen. Erfahrungsgemäss sind derartige Prognosen zu tief und werden durch die Realität bereits kurz nach der Veröffentlichung als zu optimistisch falsifiziert.
21. Da dies mit den Grundgedanken des Projekts in Widerspruch steht, sind weitere Massnahmen zu treffen, welche eine Attraktivitätssteigerung des gesamten Strassennetzes im Gebiet und eine unerwünschte Verkehrszunahme verhindern. Diesem Anliegen dienen die meisten der nachträglich ausdrücklich gestellten Anträge; der Einsprachegegner ist aber dazu aufgefordert, selbst noch weitere flankierende Massnahmen zum Schutz der betroffenen Bevölkerung vor übermässigen bzw. unnötigen Immissionen zu treffen.
22. Rechtsbegehren 1.a ist somit begründet und gutzuheissen.

4. Rechtsbegehren 1.b:

"Es sei insbesondere auf Bypässe, Einspurstrecken und doppelspurige Kreisel zu verzichten."

23. Der Einsprecher begrüsst die Entlastungsfunktion des Strassenprojekts, nicht jedoch Massnahmen, welche zu einer Verkehrszunahme führen bzw. zu einer Attraktivitätssteigerung. Die Attraktivität und die Verkehrsleistung sollen nicht maximiert werden, indem ein möglichst grosser und zügiger Verkehrsfluss erreicht wird. Eine neue Strasse bewirkt immer auch eine Verkehrszunahme, was auch vom Einsprachegegner bzw. den beigezogenen Experten nicht bestritten wird. Die Attraktivität der neuen Verbindung ist deshalb zu begrenzen und gerade regelmässige Nutzer sollten etwa wissen, dass sie in den Stosszeiten mit Wartezeiten zu rechnen haben. Auf Massnahmen, die den Verkehrsfluss und die Leistungsfähigkeit erhöhen, wie Bypässe, Einspurstrecken und doppelspurige Kreise, ist deshalb zu verzichten.

24. Der Einsprecher beantragt, auf diese die Leistungsfähigkeit erhöhenden Massnahmen sei zu verzichten, führen sie doch zu einer weiteren, ungewollten Attraktivitätssteigerung der ganzen Region und bewirken damit wiederum zusätzlichen Verkehr.
25. Rechtsbegehren 1.b ist somit begründet und gutzuheissen.

5. Rechtsbegehren 1.c:

"Es seien zusätzliche lenkende Massnahmen zu ergreifen, die den Verkehr möglichst auf die parallel laufende Autobahn leiten."

26. Der Sinn der Autobahnen ist, den Verkehr um die Dörfer zu leiten. Die Umfahrung hat den Zweck, Cham zu erschliessen und an die Autobahn anzubinden. Sie wird für den Ziel-/Quellverkehr erstellt und nicht für den Durchgangsverkehr. Mit der grossen Attraktivitätssteigerung der Umfahrung wird der Verkehr zwischen Zug und dem Freiamt von der Autobahn auf die Umfahrung wechseln, was wohl der Grund für die grosse Kapazitätssteigerung des Strassensystems ist. Diese Umgehung der Autobahn gilt es zu verhindern.
27. Rechtsbegehren 1.c ist somit begründet und gutzuheissen.

6. Rechtsbegehren 1.d:

"Es seien klar definierte Massnahmen zur Verkehrsreduktion und zur Verhinderung von zusätzlichem Verkehr vorzusehen, der durch die neu gewonnenen Verkehrskapazitäten in Cham entstehen kann."

28. Die Umfahrung macht nur Sinn, wenn in der Stadt Cham der motorisierte Individualverkehr stark reduziert wird. Seit 1980 ist der Verkehr in Cham von 20'000 DTV auf heute 21'000 DTV gestiegen. Der Grund für diese geringe Steigerung ist, dass die Strasse oft überlastet war. Ohne den Durchgangsverkehr entstehen neue Kapazitäten, welche durch die Anwohner, die auf die Benutzung ihres Autos wegen der unattraktiven Verhältnisse verzichteten, gefüllt werden.
29. Gemäss Untersuchungen bewirkt in solchen Fällen eine Kapazitätssteigerung auch eine starke Steigerung des Verkehrswachstums. Es sind deshalb verschärfte Massnahmen zu ergreifen, um den Verkehr vom Stadtzentrum Cham

fernzuhalten. Ein analoges Beispiel einer Verkehrssteigerung wurde auch am Bareggunnel untersucht. Die Studie ist abrufbar unter:
https://www.ag.ch/media/kanton_aargau/bvu/dokumente_2/mobilitaet___verkehr/mobilitaet_1/verkehrsdaten_1/1043_bericht10.pdf

30. Rechtsbegehren 1.d ist somit begründet und gutzuheissen.

7. Rechtsbegehren 1.e:

"Es seien bereits im aktuellen Projekt Kontrollen hinsichtlich des Umlageungsziels auf die Umfahrung Cham Hünenberg vorzusehen, es seien massgebliche Anforderungen zu definieren und es sei vorzusehen, dass zusätzliche Massnahmen ergriffen werden, wenn diese Anforderungen nicht mehr erfüllt werden."

31. Sollten durch die Begleitmassnahmen, wie der Einsprecher befürchtet, die Ziele der Verkehrsreduktion in den Zentren Hünenberg und Cham nicht erreicht werden, braucht es Nachbesserungen. Es kann nicht sein, dass ein Projekt mit so gravierenden Auswirkungen die Ziele für die Anwohner nicht erreicht.

32. Rechtsbegehren 1.e ist somit begründet und gutzuheissen.

8. Rechtsbegehren 1.f.:

"Es seien für den gesamten Projektperimeter zusätzliche Massnahmen zur Bevorzugung des Langsamverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr anzuordnen."

33. Die bestehenden Massnahmen zum Langsamverkehr (vgl. insbesondere Ziff. 6.3.4. UVB, einzelne Massnahmen gemäss Ziff. 17.4.4 etc.) erscheinen dem Einsprecher ungenügend. Es wird anerkannt, dass bereits gewisse Massnahmen zugunsten dieser Verkehrsform getroffen wurden. Es gäbe aber noch zahlreiche zusätzliche Möglichkeiten, insbesondere den Fussgängern und Radfahrern zusätzliche Erleichterungen und Bevorzugungen zu gewähren, so etwa:

- Attraktiver durchgehender Veloweg auf der Zuger- und Luzernerstrasse für sämtliche velofahrende "Chamer Velomeile";

- Schnelle Querung der Kreuzung Alpenblick;
- Sichere Verbindung in die Schule Röhrliberg;
- Attraktive Verbindung zu den Gemeinden Hünenberg und Steinhäusern;
- Genügend gedeckte Veloabstellplätze rund um das Neudorf, den Coop, das Gemeindehaus und die Haltestelle Alpenblick (auch für Veloanhänger geeignet).

34. Der Einsprecher macht folgende konkrete Vorschläge zur Bevorzugung des Langsamverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr

- **Veloweg auf der Zuger- und Luzernerstrasse:** Es ist ein – in beiden Richtungen befahrbarer – vom Trottoir und der Autostrasse klar abgetrennter Radweg auf der Zuger- und Luzernerstrasse (Tempo 30 für motorisierten Verkehr) zu realisieren. Radweg und Strasse sollen klar getrennt werden, es könnte zum Beispiel streckenweise ein Grünstreifen (vgl. Parkstadt) realisiert werden. Wo der Platz den abgetrennten Radweg nicht zulässt, ist mit einer Begegnungszone Tempo 20 zu arbeiten (z.B. Bärenbrücke). Bei der Haltestelle Alpenblick ist bewusst mit einer kurzen Begegnungszone dem grossen Publikumsverkehr Platz zu bieten.
 - Diese Lösung weist zahlreiche Vorteile gegenüber der jetzigen Situation auf: Die Velofahrenden können in ihrem Tempo fahren (Kindervelo, Rennvelos, E-Bikes). Überholen ist möglich. Das Befahren mit einem Veloanhänger ist kein Hindernis.
 - Demgegenüber weist ein gemischter Fuss-/Veloweg Nachteile auf: Der Vortritt gilt den Fussgängern – das Velo wird als störendes und gefährliches Verkehrsmittel wahrgenommen. Der Velofahrende muss Rücksicht nehmen auf nebeneinandergehende Fussgänger und kommt nicht zügig voran.
 - Nachteile eines Velostreifens auf der Strasse: Bei Tempo 30 können die Autofahrenden nur kreuzen, wenn sie die Velostreifen benutzen. Jedes Fahrrad wird somit als Ärgernis wahrgenommen und führt zu gefährlichen Überholmanövern.
- **Kreuzung Alpenblick:** Es ist eine attraktive Brücke über die Zugerstrasse zu realisieren, welche für alle Velotypen befahrbar ist und auch für Veloanhänger kein Hindernis darstellt.

- **Oberstufenschulhaus Röhrliberg:** Auf der Schulhausstrasse sind die Parkplätze aufzuheben – sie stellen eine Gefahr für die Velofahrenden dar. Auf der Rigistrasse ist ein Veloweg zu realisieren.
- **Hünenbergstrasse:** Es ist eine Zone Tempo 30 zu schaffen. Bei allfälligen Hindernissen ist darauf zu achten, dass die Velofahrenden davon nicht betroffen sind.

Rechtsbegehren 1.f ist somit begründet und gutzuheissen.

9. Rechtsbegehren 1.g:

"Es sei ein Velo- und Fussweg über die Brücke Lindenham – Rütliweid einzurichten."

35. Zwischen den Ortsteilen Lindenham und Eizmoos befindet sich die Lorze in einer bis 40 m tiefen Schlucht. Für die Autofahrer wird mit der Brücke über die Lorze eine attraktive kurze Verbindung geschaffen, welche mit ziemlicher Sicherheit auch vom Langsamverkehr genutzt werden wird, da die Alternativen entweder ein Umweg über Cham oder der mühsame Weg über die tiefe Lorzenschlucht sind. Die Umfahrung ist aber nicht für den Langsamverkehr geeignet und vorgesehen. Hier muss auch der Langsamverkehr eine Attraktivitätssteigerung erhalten, um ein Umsteigen auf das Auto zu verhindern. Diese wäre auch mit einem Veloweg unterhalb der Autobahnbrücke möglich, wie sie schon in St. Gallen bestehen.
36. Rechtsbegehren 1.g ist somit begründet und gutzuheissen.

10. Rechtsbegehren 2:

"Es sei die Kostenberechnung zu korrigieren und insbesondere die Kosten der Vorbereitung von Anschlüssen im Bereich Alpenblick und Lindenham miteinzubeziehen, bei wesentlicher Überschreitung des ursprünglichen Kredits sei die Volksabstimmung über den Kreditbeschluss zu wiederholen."

37. Bei der Volksabstimmung im Jahre 2007 war von Gesamtkosten für das Projekt von CHF 180 Mio. plus CHF 50 Mio. Reserve die Rede. Aufgrund der Akten in der Auflage ist anzunehmen, dass massive Mehrkosten entstehen, welche von diesem Referendum nicht mehr gedeckt sind. Es ist deshalb angezeigt, die Kosten im Rahmen des Einspracheverfahrens nochmals vergleichsweise

zusammenzustellen und zu verifizieren, dass keine wesentlichen Überschreitungen stattfinden. Sollte dies aber trotzdem der Fall sein, so wäre die Vorlage erneut dem Volk zu unterbreiten, damit sich dieses zumindest zu den Zusatzkosten nochmals äussern kann.

38. Rechtsbegehren 2 ist somit begründet und gutzuheissen.

Abschliessend ersuchen wir Sie, sehr geehrter Herr Landammann, sehr geehrte Damen und Herren Regierungsrätinnen und Regierungsräte, sehr geehrte Damen und Herren, um Gutheissung der gestellten Anträge.

Mit freundlichen Grüssen

Philipp Kissling

Markus Rast