

Beschluss Nr. 399/2019  
Schwyz, 4. Juni 2019 / pf

Investitionsbeitrag an die Busdrehscheibe Bahnhof Pfäffikon  
Bericht und Vorlage an den Kantonsrat

## 1. Übersicht

Die Gemeinde Freienbach beantragt mit dem Schreiben „Investitionsgesuch Bushof Bahnhof Pfäffikon“ einen Investitionsbeitrag vom Kanton Schwyz. Das revidierte Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 26. November 1987 (GöV, SRSZ 781.100) ist seit dem 1. Januar 2017 in Kraft und bildet die Grundlage für den Investitionsbeitrag an den Infrastrukturausbau beim Bahnhof Pfäffikon.

Die Belagssanierung und Anpassung der Bushaltekanten an das Behindertengleichstellungsgesetz vom 13. Dezember 2002 (BehiG, SR 151.3) und die Überdachung des Bushofs ist dringend notwendig und trägt der Bedeutung des Bahnhofs Pfäffikon als Busdrehscheibe Rechnung. Sie hat für den Kanton eine erhebliche Bedeutung. Die qualitativen und quantitativen Anforderungen für einen Investitionsbeitrag können mehrheitlich bejaht werden. Die gesetzliche Grundlage ist gegeben, damit der Kanton Schwyz auf das Investitionsgesuch eingehen kann. Die Beteiligung für die Busdrehscheibe beim Bahnhof Pfäffikon von Fr. 423 000.-- inklusive Mehrwertsteuer (MWST) richtet sich anteilmässig nach dem Nutzen für den Regionalverkehr. Aufgrund dessen werden die Kosten gleich wie beim Angebot (§ 9 GöV) aufgeteilt, 40% Kanton und 60% Gemeinde. Dieser Investitionsbetrag wird als à fonds perdu Beitrag ausgerichtet.

## 2. Ausgangslage

### 2.1 Entwicklung

Der Bahnhof Pfäffikon ist der wichtigste Umsteigepunkt des öffentlichen Verkehrs im Bezirk Höfe. Die Frequenzen stiegen in den vergangenen Jahren kontinuierlich an und erreichen ein Ausmass, das sowohl die vorhandenen Bahn- als auch Businfrastrukturen an ihre Grenzen bringt.

Der Bushof des Bahnhofs Pfäffikon ist nicht mehr zeitgerecht. Der Belag ist dringend sanierungsbedürftig und es existieren keine Perronkanten, sondern nur ebenerdige Einstiege. Ausserdem ist das gesamte Areal nicht überdacht und die wartenden Personen sind dem Wetter ausgesetzt.

Nachdem die Arbeiten zum gemeinsam vereinbarten Teilnutzungsplan Bahnhof Pfäffikon zwischen der SBB Immobilien AG und der Gemeinde seitens SBB sistiert wurden, kann in absehbarer Zeit auf dem Bahnhofareal Pfäffikon kein vereintes Bauvorhaben realisiert werden. Deshalb hat die Gemeinde Freienbach eine Optimierung des Bushofs Bahnhof Pfäffikon eigenständig vorangetrieben.

Mit dem Projekt soll der wichtige öV-Knotenpunkt Bahnhof Pfäffikon seinem Stellenwert entsprechend aufgewertet und die Sicherheit und der Komfort für die öV-Benutzer massiv verbessert werden. Mit dem Projekt wurde im August 2018 gestartet. Die Kosten wurden im Budget 2019 der Gemeinde Freienbach eingestellt und das Baubewilligungsverfahren wurde im Januar 2019 in die Wege geleitet.

## 2.2 Angebot öV

Am Bahnhof Pfäffikon kreuzen sich die Bahnlinien Zürich – Ziegelbrücke (– Chur) und (St. Gallen –) Rapperswil – Arth-Goldau (– Luzern). Am Bahnhof Pfäffikon halten Interregio- und S-Bahnzüge aus allen vier Richtungen, je nach Korridor drei bis sechs Bahnprodukte pro Stunde. Dies macht Pfäffikon auch zum interessanten Verbindungspunkt zum regionalen Busnetz. Ab Pfäffikon verkehren Buslinien nach Lachen – Siebnen – Buttikon, Lachen – Siebnen – Nuolen, Feusisberg – Schindellegi, Freienbach – Wollerau – Samstagern, Bäch sowie zum Seedamm-Center und ins Quartier Roggenacker. Der Bahnhof Pfäffikon bildet somit eine öV-Drehscheibe mit Umsteigefunktionen für Bahn und Bus.

## 3. Gesetzliche Grundlage

### 3.1 Revisionen des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs

Das GöV hat zum Ziel, alle Gemeinden im Kanton Schwyz mit dem öffentlichen Regionalverkehr angemessen zu erschliessen. Der Kanton Schwyz konnte bis zur Teilrevision des GöV im November 2009 nur Investitionsbeiträge gewähren, wenn sich der Bund auch daran beteiligte. Um die gewünschten Angebote und Qualitätsansprüche im Regionalverkehr sicherzustellen oder auszubauen, benötigte es zwingend eine Mitfinanzierungsmöglichkeit durch den Kanton. Es drängte sich auf, einen grösseren Handlungsspielraum zu schaffen, damit sich der Kanton Schwyz auch ohne Mitwirkung des Bundes an Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Regionalverkehrs beteiligen kann. Das Stimmvolk des Kantons Schwyz stimmte am 29. November 2009 der Teilrevision des GöV zu.

Mit dem Ja zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) haben Volk und Stände 2014 die Grundlagen geschaffen, um die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur langfristig sicherzustellen. Diese Änderungen bedingten eine Anpassung des GöV. Neben den formalen Anpassungen durch die neue FABI-Gesetzgebung wurde auch eine grammatikalische Anpassung des Texts gemacht. Mit der ausdrücklichen Formulierung, dass sich der Kanton auch an Investitionen bei Busdrehscheiben von Bezirken und Gemeinden beteiligen kann, wurde der bereits vorher gängigen Praxis Rechnung getragen. Der Kantonsrat hat am 30. Juni 2016 die Teilrevision genehmigt.

### 3.2 Voraussetzung für Investitionsbeiträge

Das GöV erlaubt mit § 6 Abs. 1 dem Kanton Schwyz, ausserhalb des Bahninfrastrukturfonds Investitionsbeiträge zu leisten, wenn die vorgesehene Investition für den Kanton oder die Region von erheblicher Bedeutung ist. Der Kanton Schwyz soll sich auch an Investitionen in Busknoten mit mehreren Umsteigebeziehungen beteiligen können, wenn davon eine ganze Region profitiert.

Eine erhebliche Bedeutung ist dann gegeben, wenn der Verzicht auf die Investition zu einer Angebotseinschränkung führt oder einen notwendigen Angebotsausbau verhindert. Ist eine Investition von bedeutendem lokalem Nutzen (z.B. Investitionen in kundenfreundliche Anlagen), kann der Kanton seinen Beitrag von Leistungen der direkt interessierten Gemeinden und Bezirke abhängig machen. Die Gemeinde Freienbach hat sich für die Weiterentwicklung des Busbahnhofs Pfäffikon stark eingesetzt und das Projekt nach der Sistierung der gemeinsamen Planung mit der SBB alleine vorangetrieben.

## 4. Projekt

### 4.1 Technischer Beschrieb

#### 4.1.1 Ausgangslage

Der Busbahnhof Pfäffikon wird von insgesamt sieben lokalen und regionalen Buslinien bedient, bzw. stellt die Ausgangs- und/oder Endstation dieser Linien dar. Der Fahrbahnbelag ist in einem schlechten Zustand und weist teilweise massive Spurrillen im Wartebereich der Fahrzeuge auf, wodurch der Winterdienst nicht mehr korrekt ausgeführt werden kann. Die Einstiegstellen sind nicht behindertengerecht ausgebildet. Die gesamte Anlage mit Fahrbahnen und Warteräumen für Passagiere ist schlecht strukturiert und weist optische Defizite auf. Die Passagiere im Wartebereich sind vor Verkehr und Wetter ungeschützt. Die Fussgänger- und Passagierführung zwischen Bahnhof und Busbahnhof ist ebenfalls verkehrsexponiert und dem Wetter ausgesetzt.

#### 4.1.2 Belagssanierung

Der bestehende schadhafte Belag im Bereich der Haltestellen des Busbahnhofs Pfäffikon wird ersetzt und behindertengerechte Busperrons erstellt. Zudem wird die Fussgängerführung bis zum Bahnhofsgebäude angepasst und die Sicherheit entsprechend verbessert.

Die aktuellen Durchfahrtsbreiten der Bushaltestellen und die Perronbreiten werden beibehalten. Die Zu- und Wegfahrt der verschiedenen Busse wurde mit Schleppkurven geprüft.

Die Höhe der Haltekanten beträgt bis zum Bereich des mittleren Einstiegs 22 cm, damit ein niveaugleicher Einstieg gewährleistet werden kann. Im hinteren Teil der Perrons wird die Haltekante auf eine Höhe von 16 cm abgesenkt, um das Überwischen des Randsteins zu ermöglichen.

Die Fussgängerführung zwischen Busbahnhof und Bahnhofsgebäude (Unterführung SBB) wird zur Erhöhung der Sicherheit angepasst. Dabei wird ein Randstein zur Abgrenzung zwischen Fussgänger- und Strassenbereich erstellt. Weiter werden die Hinweise der procap (Fachstelle hindernisfreies Bauen des Kantons Schwyz) berücksichtigt. Insbesondere sind taktil-visuelle Markierungen vorgesehen.

Die Kurzzeitparkplätze vor dem Kiosk werden um rund 1.20 m vom Gebäude weg verschoben, um genügend Platz für die Fussgänger sowie für die Dachabstützung zu schaffen. Zusätzlich zu den zwei Kurzzeitparkplätzen wird eine Fläche für die Anlieferung markiert.

Der Gehweg- bzw. Passagierbereich entlang des Busbahnhofs wird mit einem abgesenkten Randstein von der Bahnhofstrasse getrennt.

#### 4.1.3 Überdachung

Mit Ausnahme der Zufahrt wird der gesamte Bereich der Bushaltestellen überdacht. Dies ermöglicht ein komfortables und sicheres Ein- und Aussteigen der Passagiere. Die Materialisierung der Überdachung des Busbahnhofs setzt sich aus Stahl und Holz zusammen. Als Tragkonstruktion (Stützen und Trägerrost) werden Stahlprofile eingesetzt und die Dachfläche wird mit Hohlkastenelementen aus Holz eingedeckt.

Neben den Bushaltestellen wird zusätzlich eine Überdachung des Zugangs vom Bahnhof zum Busbahnhof erstellt (Überdachung Vorplatz). Diese Dachfläche wird in Höhe und Lage vom Hauptdach versetzt, um eine optimale Verkehrsführung zu erreichen. Zudem kann das Dach so im Bereich der bestehenden Gebäude (alter Güterbahnhof und Bahnhofsgebäude) optimal integriert werden.

Mit einer geeigneten Beleuchtung kann die Sicherheit und Übersichtlichkeit für die Passagiere und Fussgänger weiter erhöht werden.

Für die Entwässerung der Dachflächen ist eine Dachretention vorgesehen.

Die Überdachung grenzt direkt an die Bahnhofstrasse. Eine Durchfahrt ist aufgrund der Überdachungshöhe von über 5.00 m gewährleistet.

Aktuell wird eine mögliche Installation einer Solaranlage auf der Überdachung geprüft. Die vorgesehene Konstruktion lässt eine nachträgliche Installation der Solaranlage ohne Mehraufwand zu.

Mit der Überdachung des Busbahnhofs und des Vorplatzes ist vorgesehen, digitale Hinweistafeln und Fahrpläne für Bus- und Bahnverkehr zu installieren, um die Reisenden bestmöglich zu informieren.

#### 4.2 Kosten und Finanzierung

Die Kosten für das Projekt wurden im Rahmen des Variantenstudiums und dem darauf basierenden Bauprojekt zusammengestellt. Die Kostenschätzung weist eine Genauigkeit von  $\pm 25\%$  auf.

Belagssanierung:	total inklusive MWST	Fr.	513 000.--
Überdachung:	total inklusive MWST	Fr.	914 000.--
Investition:	total inklusive MWST	Fr.	1 427 000.--

Die Finanzierung ist zu 100% durch die Gemeinde Freienbach sichergestellt. Die entsprechenden Beträge sind im Budget der Gemeinde für das Jahr 2019 eingestellt, das an der Gemeindeversammlung vom 7. Dezember 2018 bewilligt wurde.

Das Projekt erhält voraussichtlich einen Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm Obersee. Der Beitrag des Bundes würde sich auf Fr. 342 899.-- plus MWST von Fr. 26 403.--, also total Fr. 369 302.-- belaufen. Er wird von den Investitionen in Abzug gebracht.

### 4.3 Terminplanung

Ausschlaggebend für den Projektstart im August 2018 war die Sistierung des Teilnutzungsplans seitens der SBB, wodurch in absehbarer Zeit auf dem Bahnhofareal Pfäffikon kein Bauvorhaben realisiert werden kann.

Nach der Absicherung der Finanzierung wurde im Januar 2019 das Baubewilligungsverfahren eingeleitet.

Der Baustart für die Belagssanierung ist im August 2019 geplant. Die Tiefbauarbeiten sollten bis im Dezember 2019 abgeschlossen werden können.

Die Arbeiten für die Überdachung können unabhängig von den Tiefbauarbeiten oder deren Abschluss in Angriff genommen werden. Ziel ist der Abschluss aller Arbeiten bis Ende 2019.

### 4.4 Nutzungsdauer

Die SBB weist in ihrer Stellungnahme zum Baugesuch darauf hin, dass sich die geplanten Fahrbahnsanierungen und das Bushofdach im Bereich eines potenziellen Entwicklungsareals befinden. Da sich die Entwicklung verzögert, gesteht sie der Gemeinde die Möglichkeit ein, ein provisorisches Bushofdach zu erstellen. Sofern es zu baulichen Aktivitäten seitens der SBB kommt, sind die realisierten Anlagen auf Anzeigen der SBB von der Gemeinde auf eigene Kosten zurückzubauen und das Areal freizugeben.

Der Entscheid, ob mit der Planung für das Entwicklungsareal weitergemacht wird oder nicht, wird gemäss SBB im Sommer 2019 erfolgen. Sollte die Planung weitergehen, rechnet man mit einem Baubeginn von frühestens sieben bis acht Jahren. Fällt der Entscheid für die Weiterplanung negativ aus, dann wird von einer Nutzungsdauer der Anlagen für den Bushof von 15 bis 20 Jahren oder länger gesprochen.

## 5. Erfüllung der Kriterien gemäss „Richtlinien Investitionsgesuche“

Investitionsdarlehen und Investitionsbeiträge gemäss § 6 Abs. 1 GöV werden anhand der Bewertungskriterien der Ausführungsrichtlinien zum GöV (RRB Nr. 79 vom 26. Januar 2010) nach qualitativen und quantitativen Kriterien beurteilt.

Die Gesuchsteller müssen sich zu allen qualitativen und quantitativen Kriterien in der Gesuchstellung äussern. Weiter muss die interkantonale, kantonale oder regionale Bedeutung aufgezeigt werden. Wenn die Mehrheit der relevanten Kriterien bejaht werden kann, erfüllt das Gesuch die Voraussetzungen für eine Investition gemäss § 6 Abs. 1 GöV.

Die Ausführungsrichtlinien regeln weiter, welche Elemente beitragsberechtigt sind und wie das Verfahren für den Investitionsentscheid abläuft.

Die formalen Anforderungen an ein Investitionsgesuch werden im Leitfaden Investitionsgesuch (RRB Nr. 697 vom 29. Juni 2010) geregelt.

## 5.1 Qualitative Kriterien

### *Steigert die Massnahme die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs?*

Die Massnahme steigert die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs stark. Dank der Neugestaltung des Busbahnhofs können Passagiere und Pendler das aktuelle Nahverkehrsangebot vor Verkehr und Wetter geschützt nutzen. Der behindertengerechte Ausbau der Bushaltestellen stellt eine wesentliche Aufwertung der gesamten Anlage dar.

### *Dient die Massnahme der Verbesserung des öV-Systems?*

Dank der Neugestaltung des Busbahnhofs können sich die Passagiere und Fussgänger einfacher informieren und schneller umsteigen. Die Abläufe der Passagierströme können verbessert werden.

### *Wird die Sicherheit der öV-Benutzer verbessert?*

Die Sicherheit wird durch die konstruktive Abgrenzung des Passagier- und Fussgängerbereichs von den Verkehrsflächen eindeutig verbessert. Durch den neu vorgesehenen Lieferantenparkplatz können Anlieferungen ausserhalb der Fussgängerflächen erfolgen, was die Übersicht und Sicherheit für die Fussgänger zusätzlich erhöht.

### *Werden die Grundsätze der Ökologie und der Nachhaltigkeit berücksichtigt?*

Dank der Retentionsanlage auf dem Flachdach können Abflussspitzen bei Regenereignissen im Vergleich zur bestehenden Situation gebrochen werden. Die (optionale) Solaranlage wird Strom aus Sonnenenergie produzieren.

### *Kann der Betriebsablauf optimiert und wirtschaftlicher gestaltet werden?*

An der Anordnung der Bushaltestellen ändert sich nichts. Das Bauprojekt wurde jedoch mit den Busbetreibern auf die betrieblichen Bedürfnisse abgestimmt.

Der Betrieb der Buslinien wird nicht beeinflusst. Auch während den Bauarbeiten können alle Buslinien verkehren.

## 5.2 Quantitative Kriterien

### *Ermöglicht die geplante Massnahme kurz- oder mittelfristig einen Ausbau des Angebots mit mehr Abfahrten (Zug oder Bus) oder mehr Anschlüssen?*

Der Umbau des Busbahnhofs ist auf die aktuellen Bedürfnisse abgestimmt. Im Moment ist kein Ausbau des Angebots geplant.

### *Werden die geplanten zukünftigen Entwicklungen (Bevölkerungswachstum, Pendlerverhalten) berücksichtigt?*

Die strikte Trennung von Fussgängerbereichen und Verkehrsflächen erlaubt die problemlose Aufnahme von erhöhten Passagieraufkommen.

*Ergibt sich eine Verkürzung der Zugfolgezeiten oder stehen mehr Trassen für den Regionalverkehr zur Verfügung?*

Nein, das Vorhaben verbessert die Anbindung des öV an die Bahn und umgekehrt. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bahnbetrieb.

*Kann durch die geplanten Massnahmen die Umsteigekapazität und als Folge davon die Umsteigefrequenz erhöht werden?*

Die Umsteigekapazität des Busbahnhofs kann durch die Massnahmen erhöht werden. Auch ist er danach in der Lage, höhere Passagierfrequenzen aufzunehmen. Die Umsteigekapazität im Bahnbereich wird durch die SBB-Unterführung begrenzt.

*Werden die Grundsätze der Wirksamkeit und der Wirtschaftlichkeit beachtet?*

Ziel der Belagssanierung und Überdachung des Busbahnhofs in Pfäffikon ist die Behebung des mangelhaften Belags und der behindertengerechte Ausbau der Haltestellen sowie die Aufwertung von Sicherheit und Komfort für die Passagiere. Die gewählte Lösung stellt ein optimales Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen dar.

*Führt der Verzicht auf die geplante Massnahme zu einem Angebotsabbau?*

Die strukturellen Defizite der bestehenden Infrastruktur müssen in naher Zukunft mit geeigneten Massnahmen behoben werden, um das bestehende Angebot aufrecht zu erhalten. Auch schreibt das Behindertengleichstellungsgesetz behindertengerechte Busperrons und Zugänge vor. Dies muss bis nach dem Jahr 2023 umgesetzt werden.

*Kann das Gesuch eine positive Nutzenanalyse aufzeigen?*

Durch die Belagssanierung und Überdachung können zahlreiche Bedürfnisse der Passagiere und Betreiber abgedeckt werden. Die vielseitigen positiven Rückmeldungen zum Projekt zeigen die breite Akzeptanz des Projekts bei Bevölkerung, Passagieren und Betreibern. Es kann als wahrscheinlich angenommen werden, dass die neue Anlage zu einer erhöhten Attraktivität und somit zu einer Steigerung der Fahrgastzahlen führt.

### 5.3 Bedeutung

Die regionale Bedeutung des Busbahnhofs Pfäffikon ist unbestritten. Der Bahn-/Busknoten Pfäffikon ist für den Kanton Schwyz und im speziellen für die Bezirke Höfe und March von erheblicher Bedeutung.

Die Mehrheit der relevanten qualitativen und quantitativen Kriterien kann bejaht werden und die erhebliche Bedeutung kann bestätigt werden. Das Gesuch erfüllt die Voraussetzungen für eine Investition gemäss § 6 Abs. 1 GöV.

### 6. Busangebot

Die regionalen Buslinien verkehren mehrheitlich bzw. zumindest während der Hauptverkehrszeit (HVZ) im Halbstundentakt. In zwei regionalen Korridoren wird aufgrund der Nachfrage während der HVZ auf vier Verbindungen pro Stunde verdichtet, um am Bahnhof Pfäffikon gute Anschlüsse in alle Richtungen gewähren zu können.

Die Ortsverkehrslinien verkehren analog zwei- bis viermal pro Stunde. Die regionalen und die lokalen Buslinien bilden am Bahnhof Pfäffikon gemeinsam einen Umsteigeknoten Bus – Bus, so dass Verbindungen aus und nach allen Korridoren möglich sind.

Da pro Viertelstunde aktuell maximal sechs Buslinien gleichzeitig den Bahnhof anfahren, werden für den Regelbetrieb trotz sieben Linien nicht mehr als sechs Bushaltekanten gleichzeitig benötigt. Die siebte Kante wird für Doppelführungen (Schülerkurse) und Bahnersatzkurse benötigt.

## 7. Kostenbeteiligung

Ein Ingenieurbüro hat im Auftrag der Gemeinde Freienbach eine Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von +/- 25% für das Projekt ausgearbeitet.

Das Projekt wird auf Fr. 1 427 000.-- geschätzt. Das Projekt erhält voraussichtlich eine Bundesbeteiligung aus dem Agglomerationsprogramm in der Höhe von rund Fr. 343 000.--. Diese werden plus Mehrwertsteuer (Fr. 26 000.--) von den Gesamtinvestitionen abgezogen. *Das heisst, die beitragsberechtigten Kosten betragen Fr. 1 058 000.--.*

Aufgrund des geplanten Fahrplankonzepts mit den sieben Bushaltekanten kann der Beitrag des Kantons an die beitragsberechtigten Investitionskosten gemäss Kostenteiler für das Regionalverkehrsangebot ermittelt werden. Dies wurde bereits beim Busbahnhof Siebten-Wangen angewandt und soll auch bei den zukünftigen Busbahnhofausbauten so gehandhabt werden.

Das heisst, der Kanton Schwyz beteiligt sich an den geplanten Kosten von Fr. 1 058 000.-- mit 40% (§ 9 GöV). *Dies entspricht einem Kantonsbeitrag von Fr. 423 000.--.*

Der Beitrag an die Investitionskosten ist nicht im Voranschlag 2019 der Erfolgsrechnung enthalten. Es ist jedoch kein Nachtragskredit gemäss § 18 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 20. November 2013 (SRSZ 144.110, FHG) notwendig, da der Beitrag innerhalb des Globalbudgets der Erfolgsrechnung des Amtes für öffentlichen Verkehr kompensiert werden kann. Der Beitrag wird als einmaliger à fonds perdu Betrag an die Gemeinde Freienbach geleistet.

## 8. Behandlung im Kantonsrat

Gemäss § 10 Bst. c des GöV ist für die abschliessende Gewährung von Investitionsbeiträgen oder -darlehen nach § 6 des GöV der Kantonsrat zuständig.

Bei Annahme kommen weder das obligatorische noch das fakultative Referendum zum Zuge (§ 34 Abs. 2 Bst. c und § 35 Abs. 1 Bst. b der Kantonsverfassung).

### Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, die beiliegende Vorlage anzunehmen.

2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Gemeinde Freienbach, Unterdorfstrasse 9, Postfach 140, 8808 Pfäffikon.

3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Sekretariat des Kantonsrates; Finanzdepartement; Amt für Finanzen; Volkswirtschaftsdepartement (Sekretariat RUVKO); Amt für öffentlichen Verkehr.

Im Namen des Regierungsrates:

Kaspar Michel  
Landammann



Dr. Mathias E. Brun  
Staatschreiber