



KANTON AARGAU

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon zentral 062 835 12 40
Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

Per E-Mail

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen

bernhard.traber@bazl.admin.ch

12. März 2025

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL): Anpassung Objektblatt Flughafen Zürich; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 4. Dezember 2024 haben Sie dem Regierungsrat des Kantons Aargau die Unterlagen zur Anpassung 2025 des SIL-Objektblatts für den Flughafen Zürich zugestellt und um seine Stellungnahme bis am 14. März 2025 gebeten. Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Gelegenheit und äussert sich fristgerecht zur Vorlage.

Die vorliegende Stellungnahme nimmt die Eingaben von mehreren betroffenen Gemeinden und regionalen Planungsverbänden im Kanton Aargau auf. Der Regierungsrat nimmt Stellung zu denjenigen Objektblatt-Änderungen und Lärmsanierungsmassnahmen, die für den Aargau relevant sind.

Entwurf des SIL-Objektblatts, Abschnitt 2: Rahmenbedingungen zum Betrieb

Besitzstandsgarantie für die Betriebszeiten

In den Erwägungen und den Festlegungen des SIL-Objektblatts wird formuliert, dass für die Betriebszeiten von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr, Nachtbetrieb bis 23.00 Uhr, eine Besitzstandsgarantie (oder Bestandesschutz) für Landesflughäfen gelte.

Die Landesflughäfen sind bezüglich der ihnen gemäss der Sachplanung des Bundes zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand geschützt. Mit Art. 37u des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG) sollen Ausbauvorhaben in den verfassungsmässig streng geschützten Flachmoorgebieten im Perimeter der Flughäfen, die zum Beispiel aus Sicherheitsgründen entlang den Pisten erfolgen, ermöglicht werden. Dieser funktionale Besitzstand nach Art. 37u LFG schliesst den baulichen Bestand ein, jedoch nicht den Betrieb der Landesflughäfen. Für die Betriebszeiten, wie sie im SIL-Objektblatt festgelegt werden sollen, gilt der Bestandesschutz nach der aktuellen Rechtsgrundlage somit nur, soweit sie im funktionalen Zusammenhang mit der Gesamtanlage des Flughafens Zürich begründet werden können. Entsprechende Äusserungen finden sich im Bericht zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements vom 27. November 2024 (S. 53). Sie fehlen aber in den Festlegungen und Erwägungen des SIL-Objektblatts (S. 10 und 23), das die verbindlichen Vorgaben für das Betriebsreglement festlegt.

Die Erweiterung des Bestandesschutzes auf den Betrieb, und damit auch auf die Betriebszeiten, schlägt der Bund erst in der vorgesehenen Revision des LFG vor. Der Regierungsrat des Kantons

Aargau hat dies in der Vernehmlassung vom 27. November 2024 zu den Änderungen des Luftfahrtgesetzes abgelehnt. Eine Vorwirkung des betrieblichen Bestandesschutzes ist zu verneinen.

In den Erläuterungen soll neu darauf hingewiesen werden, dass die Flugbetriebsunternehmen gemäss Art. 39 Abs. 2 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) bei der Planung von Flügen nach 22.00 Uhr grösste Zurückhaltung üben sollen (S. 23). Unklar bleibt, ob dieser Hinweis konkrete Aufgaben für das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) in der Aufsichtsfunktion gegenüber den Flugbetriebsunternehmungen zur Folge hat.

Antrag

Auf die Aussage, dass für die Betriebszeiten die Besitzstandsgarantie gelte, ist zu verzichten. Eventualiter sind die Festlegungen und die Erwägungen des SIL-Objektblatts dahingehend zu präzisieren, dass die Betriebszeiten im funktionalen Zusammenhang mit der Gesamtanlage des Flughafens Zürich stehen müssen, soweit sie unter den Besitzstandsgarantie fallen.

Erhöhung der Lärmzuschläge im Nachtbetrieb

Um die Lärmbelastung in der Nacht zu begrenzen, soll eine Vorgabe zum Gebührenreglement des Flughafens im Objektblatt aufgenommen werden. Die neue Festsetzung sieht vor, die Lärmzuschläge für Starts von Flugzeugen der Lärmklasse 2 nach 23.00 Uhr in zwei Schritten zu erhöhen: Kurzfristig sollen die Zuschläge um ein Drittel erhöht und langfristig verdreifacht werden. Die Flughafen Zürich AG hat bereits einen Antrag zur Anpassung der Lärmgebühren eingereicht, zu dem der Regierungsrat mit Schreiben vom 12. Februar 2025 Stellung genommen hat.

Die höheren Gebühren im Nachtbetrieb sollen Anreize schaffen, damit Fluggesellschaften einerseits verspätete Abflüge reduzieren und andererseits leisere Flugzeuge einsetzen. Der Kanton Aargau ist nach dem Standortkanton Zürich der am stärksten von den Abflügen im Abend- und Nachtbetrieb des Flughafens Zürich betroffene Kanton. Die Verringerung der nächtlichen Lärmbelastung für die Aargauer Bevölkerung ist ein zentrales Anliegen des Regierungsrats. Deshalb stimmt der Regierungsrat der neuen Festlegung im Objektblatt ausdrücklich zu und fordert eine rasche Umsetzung des angepassten Gebührenreglements.

Massnahmen zur Verkehrsbeschränkung in den Nachtstunden

Im Zusammenhang mit Vorgaben zur Begrenzung der Lärmbelastung in der Nacht soll im Objektblatt weiter festgesetzt werden, dass auf Massnahmen zur Verkehrsbeschränkung in den Nachtstunden zu verzichten sei, wenn die Massnahmen nachweislich die Funktion des Flughafens als Drehkreuz des internationalen Luftverkehrs beeinträchtigen. Mit dieser neuen Festlegung ist der Regierungsrat einverstanden. Für den Wirtschaftsstandort Aargau ist ein gut funktionierender Drehkreuzbetrieb mit europäischen und interkontinentalen Direktverbindungen von grosser Bedeutung.

Gekrümmter Nordanflug

Bereits in der bisherigen Version enthielt das Objektblatt eine Festlegung, wonach anstelle der Südanflüge auch ein satellitengestützter gekrümmter Nordanflug eingesetzt werden kann, wenn dieser bezüglich der Sicherheit, den Umweltauswirkungen und der Kapazität gleichwertig ist. Die Festlegung soll nun leicht umformuliert werden und weiterhin als Vororientierung im Objektblatt verbleiben.

Der Richtplan des Kantons Aargau verpflichtet den Regierungsrat, sich gegen dieses Anflugverfahren einzusetzen (Richtplankapitel M 7.1, Planungsgrundsatz D). Nach wie vor besteht aus Sicht des Regierungsrats ein Sicherheitsrisiko, da die Anflugroute des gekrümmten Nordanflugs unmittelbar über die Kernkraftwerke Beznau und Leibstadt führt. Solange dieser Konflikt nicht zufriedenstellend geklärt ist, bleibt aus Sicht des Regierungsrats eine allfällig zukünftige Änderung des Koordinationsstands der Festlegung zum gekrümmten Nordanflug ausgeschlossen.

Umweltrechtliche Sanierungspflicht

Der Regierungsrat nimmt erfreut zur Kenntnis, dass explizit im Objektblatt festgesetzt werden soll, dass der Flughafen lärmschutzrechtlich eine sanierungsbedürftige Anlage ist. Ebenfalls begrüsst wird die vorgesehene Festlegung, dass die lärmrechtliche Sanierung vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie beziehungsweise BAZL beförderlich anzuordnen ist.

Im Bericht des BAZL vom 27. November 2024 zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements werden unter anderem die umfassende Prüfung der Lärmsituation und die Evaluation der geprüften Sanierungsmassnahmen beschrieben. Der Regierungsrat hatte bereits in diversen Verfahren zu früheren Änderungen des Objektblatts oder des Betriebsreglements eine umfassende Interessenabwägung im Zusammenhang mit der Nachtlärmsituation gefordert. Dass dieser mehrfachen und langjährigen Forderung nun nachgekommen wurde, begrüsst und verdankt der Regierungsrat.

Verspätungsabbau vor Erhöhung der deklarierten Kapazität

Das Objektblatt soll neu eine Auflage enthalten, die die Flughafen Zürich AG dazu verpflichtet, Verbesserungen der Infrastruktur und des Betriebs vorab für die Reduktion der Verspätungen zu verwenden. Die Höchstzahl der planbaren Starts und Landungen pro Stunde (deklarierte Kapazität) darf erst erhöht werden, wenn der Nachweis erbracht ist, dass die zulässigen Lärmimmissionen eingehalten sind beziehungsweise, wenn nachgewiesen ist, dass die Erhöhung keine Auswirkungen auf die Verspätungssituation am Abend hat.

Der Regierungsrat begrüsst diese Auflage grundsätzlich. Unklar bleibt aus seiner Sicht jedoch, wie vorgängig der Nachweis erbracht werden kann, dass beispielsweise eine Erhöhung der Kapazität in der Mittagswelle keine Auswirkungen auf die Verspätungssituation am Abend hat. Diesbezüglich erwartet der Regierungsrat von der zuständigen Bundesbehörde, dass ein nachvollziehbarer und plausibler Nachweis verlangt wird. Weiter sollen verbindliche Massnahmen festgelegt werden, die zu treffen sind, falls nachträglich festgestellt wird, dass eine Erhöhung der Kapazität zu negativen Auswirkungen auf die Verspätungssituation am Abend geführt hat.

Ebenfalls begrüsst der Regierungsrat die neuen Ausführungen im Erläuterungsteil des Objektblatts, wonach die Einhaltung der zulässigen Lärmimmissionen nicht zum Verzicht auf die Umsetzung weiterer Lärmbegrenzungsmassnahmen berechtigt, sofern diese technisch machbar und wirtschaftlich tragbar sind. Damit kann die Lärmbelastung so weit wie möglich reduziert werden, ohne den Drehkreuzbetrieb in Frage zu stellen, was einem zentralen Anliegen des Regierungsrats entspricht.

Entwurf des SIL-Objektblatts, Abschnitt 3: Betriebsreglement

Entflechtung Abflugrouten ab Piste 28

Im Objektblatt ist eine explizite Festsetzung zu den Westabflugrouten ab Piste 28 vorgesehen. Die neue Festlegung der Abflugrouten ab Piste 28 soll eine frühzeitige Separation in Richtung West und Ost gewährleisten. Diese Entflechtung der Abflugrouten ab Piste 28 ist im Objektblatt bereits seit dem 23. August 2017 implizit enthalten, da sie den Berechnungen für das Gebiet mit Lärmauswirkungen zugrunde liegt. Darauf basierend wurde die Entflechtung der Abflugrouten ab Piste 28 mit dem – zurzeit sistierten – Betriebsreglement 2017 beantragt.

Bei der Festlegung der neuen Routenführung im Rahmen des Betriebsreglementsverfahrens 2017 hat die Flughafen Zürich AG den Kanton Aargau auf Fachebene einbezogen. Die Routenführung wurde optimiert, damit das Siedlungsgebiet mehrerer Aargauer Gemeinden nicht mehr direkt überflogen wird. Daraufhin und nach Abwägen aller Interessen hat der Regierungsrat schliesslich der opti-

mierten Routenführung für Abflüge ab Piste 28 zugestimmt. Gleichzeitig hat der Regierungsrat verschiedene Anträge gestellt, um die Doppelbelastung des Aargauer Limmattals möglichst gering zu halten. Der Regierungsrat hält an seinen Forderungen fest. Er beabsichtigt, sie stufengerecht bei der verbindlichen Festlegung der Routenführung im Rahmen des Verfahrens zur Änderung des Betriebsreglements erneut anzubringen.

Mit der Entflechtung der Abflugrouten an Piste 28 kann der zeitliche Abstand zwischen zwei startenden Flugzeugen verkleinert werden. Eine solche betriebliche Optimierung muss, wie im Abschnitt "Verspätungsabbau vor Erhöhung der deklarierten Kapazität" ausgeführt, vorrangig dem Verspätungsabbau im Nachtbetrieb dienen. Unter dieser Voraussetzung stimmt der Regierungsrat der vorgesehenen Festsetzung im Objektblatt zur Abflugroute ab Piste 28 zu.

Lockerung Flight Level 80-Regel

Eine wirksame Massnahme zur Verringerung der Doppelbelastung im Limmattal ist die Lockerung der Flight Level 80-Regel. Diese Regel ist bereits im aktuell geltenden Objektblatt festgehalten. Sie wurde aus Lärmschutzgründen eingeführt und besagt, dass bei Starts in der Zeit zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr die Flugzeuge auf einer lärmoptimierten Route geführt werden müssen, bis sie die Flugfläche 80 (Flight Level 80; ca. 8'000 ft oder knapp 2'500 m ü. M.) erreicht haben. Bei Flügen mit einer Destination im Osten des Flughafens (abends beispielsweise Shanghai oder Singapur) kreuzt diese lärmoptimierte Abflugroute ab den Pisten 32/34 den Anflugverkehr. Deshalb macht die Mehrheit der abendlichen Flugzeuge trotz Enddestination im Osten nach dem Nordstart zuerst eine Linkskurve und fliegt dann in einer Schlaufe von insgesamt rund 270 Grad über das Zurzibiet und das Aargauer Limmattal weiter nach Osten. Damit diese Flugzeuge nach dem Nordstart direkt nach Osten abdrehen können, ist eine Lockerung der Flight Level 80-Regel vorgesehen: Zur Staffelung von kreuzenden Flugzeugen (im Anflug auf Zürich aus östlicher Richtung) soll bereits ab einer Flughöhe von 5'000 ft (rund 1'500 m ü. M.) von der lärmoptimierten Flugroute abgewichen werden können. Die verbindliche Lockerung der Flight Level 80-Regel setzt eine Änderung des Betriebsreglements voraus. Das Objektblatt definiert aber bereits den Rahmen dafür.

Den positiven Einfluss einer gelockerten Flight Level 80-Regel auf die Fluglärmbelastung im Kanton Aargau zeigen die Berechnungen der Empa im Teilbericht 1. Im Jahr 2019 hätte die gelockerte Regelung eine deutliche Reduktion der Lärmbelastung im Ostaaargau gebracht. Im Raum Wettingen wäre in der ersten Nachtstunde (22.00 Uhr bis 23.00 Uhr) eine Lärmreduktion von rund 3 dB(A) und in der zweiten Nachtstunde (23.00 Uhr bis 24.00 Uhr) von rund 1 dB(A) erreicht worden.

Der Regierungsrat stimmt deshalb der Lockerung der Flight Level 80-Regel ausdrücklich zu. Gleichzeitig weist er darauf hin, dass lediglich zur Staffelung von kreuzenden Flugzeugen von der Flight Level 80-Regel abgewichen werden darf. Hingegen sollen etwa bei nächtlichen Nordstarts mit Linkskurve von Maschinen mit Destination im Westen oder Süden die Flugzeuge weiterhin bis zum Erreichen der Flugfläche 80 auf der lärmoptimierten Route geführt werden.

Navigationsstandard RNAV-1

Im Objektblatt soll neu festgesetzt werden, dass die auf dem Flughafen verkehrenden Flugzeuge über einen Navigationsstandard verfügen müssen, der eine genaue Einhaltung der Flugrouten ermöglicht (RNAV-1). Der Regierungsrat begrüsst diese Vorgabe, da damit die lärmoptimierten Abflugrouten besser eingehalten werden. Auch die neue Festsetzung zur Überprüfung und allfälligen Anwendung von Assistenzsystemen im Anflug (beispielsweise LNAS) wird begrüsst.

Entwurf des SIL-Objektblatts, Abschnitt 5: Gebiet mit Lärmauswirkungen

Separate Festlegung für zweite Nachtstunde

Wie vom Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 7. September 2021 verlangt, soll im Objektblatt das Gebiet mit Lärmauswirkungen separat für die erste und zweite Nachtstunde ausgewiesen werden. Die separate Festlegung des Gebiets mit Lärmbelastung für die zweite Nachtstunde hat zur Folge, dass der Flugbetrieb ab 23.00 Uhr stärker eingeschränkt wird, als dies mit der bisherigen Regelung der Fall war. Diese Entwicklung begrüsst der Regierungsrat grundsätzlich.

Flugbewegungszahlen zur Berechnung der Gebiete mit Lärmauswirkungen

Zur Berechnung der Lärmbelastungskurven im Entwurf des Objektblatts wurden für den Nachtbetrieb die folgenden Bewegungszahlen verwendet:

- Erste Nachtstunde: 12'800 Flugbewegungen (7'180 Starts und 5'700 Landungen)
- Zweite Nachtstunde: 3'200 Flugbewegungen (2'000 Starts und 1'200 Landungen)

Bereits die 12'800 Flugbewegungen für die erste Nachtstunde liegen deutlich über der vom Regierungsrat mehrfach geforderten maximalen Zahl von 10'000 Flugbewegungen für beide Nachtstunden. Da die ebenfalls geforderte Interessenabwägung inzwischen erfolgte, ist der Regierungsrat bereit, die Flugbewegungszahl für die erste Nachtstunde zu akzeptieren.

Warum für die zweite Nachtstunde mit 3'200 Flugbewegungen (2'000 Starts und 1'200 Landungen) gerechnet wurde, ist für den Regierungsrat hingegen nicht nachvollziehbar. Die tatsächlichen Flugbewegungszahlen in der zweiten Nachtstunde der letzten Jahre zeigen folgende Entwicklung: Im Jahr 2023 erfolgten 2'049 Starts und 1'430 Landungen in der zweiten Nachtstunde, im Jahr 2019 in derselben Zeitperiode 1'682 Starts und 883 Landungen.

Die Annahme von 2'000 Starts – für die Lärmbelastung im Kanton Aargau vorrangig relevant – liegt nur geringfügig unter den Starts 2023 und deutlich höher als 2019. Das ist nicht vereinbar mit der Vorgabe zur Vermeidung von Verspätungen, die bereits im aktuellen Objektblatt enthalten ist und weiterhin bestehen soll. Im Abschnitt 2: Rahmenbedingungen zum Betrieb ist festgesetzt, dass die Flughafenhalterin zusammen mit der Flugsicherung und den Fluggesellschaften alle betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Anstrengungen unternimmt, um verspätete Starts und Landungen ab 23.00 Uhr zu verringern.

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass trotz sämtlicher Lärmsanierungsmassnahmen weiterhin Flüge, die für die erste Nachtstunde geplant sind, erst in der zweiten Nachtstunde abgewickelt werden können. Dass allerdings für die Festlegung des Gebiets mit Lärmauswirkung in der zweiten Nachtstunde keine Reduktion der Anzahl Flugbewegungen gegenüber dem aktuellen Betrieb vorgenommen wurde, erstaunt doch sehr.

Der Regierungsrat nimmt zur Kenntnis, dass für die Berechnung der Lärmbelastung in der zweiten Nachtstunde von einem deutlich lärmgünstigeren Flottenmix (praktisch kompletter Ersatz der Airbus A340-300 durch die Boeing 777-300ER) ausgegangen wurde, was zu einer Verbesserung der Lärmsituation führt. Dies zeigt der Vergleich der Lärmbelastung in der zweiten Nachtstunde im Jahr 2023 mit dem Gebiet mit Lärmauswirkungen gemäss Objektblatt-Entwurf: Im Kanton Aargau wäre 2023 eine deutliche Reduktion von ca. 3 dB(A) nötig gewesen, um das neu festzulegende Gebiet mit Lärmauswirkungen im Objektblatt einhalten zu können.

Eine Verbesserung der Lärmsituation im Nachtbetrieb, die allein durch den Einsatz leiserer Flugzeuge zustande kommt, ist aus Sicht des Regierungsrats aber nicht ausreichend. Hinzu kommt, dass die von der Swiss und Edelweiss Air für die kommenden Jahre geplante Beschaffung des Flugzeugtyps Airbus A350-900 in den Berechnungen nicht berücksichtigt wurde. Der Airbus A350-900 ist leiser als die Boeing 777-300ER. Würde zukünftig der Airbus A350-900 anstelle der Boeing 777-300ER

in der zweiten Nachtstunde eingesetzt, wären deshalb sogar deutlich mehr Flugbewegungen als im aktuellen Betrieb möglich, ohne das Gebiet mit Lärmauswirkungen zu überschreiten. Eine Zunahme der Flugbewegungen in der zweiten Nachtstunde ist zwingend zu vermeiden.

Aus den oben genannten Gründen und um den Schutz der Bevölkerung vor übermässiger Lärmbelastung zu gewährleisten, fordert der Regierungsrat deshalb, die Zahl der Flugbewegungen, mit der im Objektblatt nach 23.00 Uhr gerechnet wurde, zu reduzieren.

Antrag

Die Zahl der Flugbewegungen, die als Grundlage für die Berechnung des Gebiets mit Lärmauswirkungen in der zweiten Nachtstunde dient, ist so weit zu reduzieren, dass sie der im Objektblatt geforderten Verringerung von Verspätungen nach 23.00 Uhr angemessen Rechnung trägt.

Bericht zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements

Übersicht zu Betriebsstruktur und Rahmenbedingungen des Flughafens Zürich

Der Regierungsrat begrüsst es ausdrücklich, dass im Bericht eine umfassende Auslegeordnung zum bestehenden Betrieb des Flughafens Zürich, den übergeordneten rechtlichen Grundlagen, den bisherigen, sistierten und laufenden Verfahren zu Änderungen des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements sowie zur bestehenden und geplanten Infrastruktur des Flughafens Zürich präsentiert wird. Dies hilft allen Beteiligten, den Überblick zu behalten und die einzelnen Massnahmen zur Verminderung der Fluglärmbelastung richtig einordnen zu können.

Geprüfte Massnahmen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Nachtbetrieb und zur Vermeidung von Verspätungen

Viele im Bericht aufgeführte Massnahmen sind nicht neu und bereits im aktuellen Objektblatt enthalten. Nichtsdestotrotz begrüsst es der Regierungsrat, dass seine langjährige Forderung erfüllt und erstmals eine Zusammenstellung und Bewertung der zur Verfügung stehenden Lärmschutzmassnahmen gemacht wurde. Folgende Massnahmen werden im Bericht empfohlen:

- Erhöhung der Lärmzuschläge im Nachtbetrieb
- Betriebliche und bauliche Optimierungen zur Verbesserung der Robustheit des Betriebs und der Pünktlichkeit im Nord-, Bisen-, Ost- und Südkonzept sowie bei Nebel
- Navigation / Flugmanagementsysteme
- Weitere operationelle Massnahmen (Anpassung Flight Level 80-Regel, lärmoptimierte Abflugrouten ab Piste 28 sowie ab den Pisten 32/34)

Folgende Massnahmen im Bericht wurden geprüft, aber aus Gründen der Unverhältnismässigkeit, der mangelnden Wirksamkeit oder der Gefährdung des Drehkreuzbetriebs verworfen:

- Ausschluss von Landungen schwerer Flugzeuge auf Piste 34 am Abend im Ostkonzept
- Ausdünnung der letzten Langstreckenwelle
- Vorverlegung der letzten Slots am Abend auf 22.30 Uhr
- Verbot besonders lauter Flugzeuge in der zweiten Nachtstunde
- Erhöhung der Anflugwinkel im Endanflug

Die einzelnen Massnahmen werden im Bericht detailliert erläutert und deren Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung aufgezeigt. Auch die Interessenabwägung ist nachvollziehbar und plausibel. Der Regierungsrat ist mit den Entscheidungen der Sachplanbehörde grundsätzlich einverstanden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung und unserer Anträge.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dieter Egli
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin