

Sitzung vom 23. Oktober 2002

**1608. Interpellation (Interessenkollisionen der Regierungsräte
im Unique-Verwaltungsrat)**

Kantonsrat Martin Bäumle, Dübendorf, und Kantonsrätin Barbara Hunziker Wanner, Rümlang, haben am 2. September 2002 folgende Interpellation eingereicht:

In den vergangenen Monaten wurden zunehmend Interessenkollisionen der Regierungsrätin Fierz und der Regierungsräte Jeker und Huber offensichtlich, welche für den Staat negative Folgen haben können.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Hat der Regierungsrat nach dem 100-Millionen-Kredit, welcher als Folge des Swissair-Groundings bewilligt wurde, bereits weitere Kredite für den Ausbau des Flughafens gewährt? In welcher Höhe? Welche Konditionen hat der Regierungsrat der Unique gewährt? Inwiefern hat er dabei nicht markt- und risikogerechte Kreditbedingungen gewährt?
2. Hat der Regierungsrat für diese Kredite Sicherheiten verlangt? Wenn ja, welche Sicherheiten und wie stehen diese im Verhältnis zu den Sicherheiten, welche andere Geldgeber verlangt beziehungsweise erhalten haben? Wenn nein, warum nicht?
3. Welche Rolle spielt hier Finanzdirektor Huber, der im Auftrage des Volkes unsere Steuergelder haushälterisch verwalten sollte? Besteht nicht eine klare Interessenkollision, wenn der Regierungsrat auf Antrag des Finanzdirektors Huber einen Kredit vergibt an die Unique, in welcher derselbe Finanzdirektor als Verwaltungsrat zu den Empfängern gehört? Hat nicht Verwaltungsrat Huber möglichst günstige Bedingungen ohne Auflagen für die Unique zu verhandeln? Und wie kann er dies ohne Interessenkollision tun, wenn er gleichzeitig als Darlehensgeber maximale Sicherheiten und marktgerechte Rendite für den Kanton Zürich verlangen sollte? Welche Interessen hat der Regierungsrat beziehungsweise der Finanzdirektor höher zu gewichten?
4. Was geschieht bei einem Liquiditätsengpass oder einem Konkurs der Unique?
5. Lagen Informationen über den finanziellen Zustand und die Entwicklung der Unique vor, als der Regierungsrat allfällig weitere Kredite zu Gunsten der Unique sprach?

6. Frau Regierungsrätin Fierz wäre als Zuständige für Raumplanung und den Vollzug des Umweltschutzgesetzes im SIL-Koordinationsverfahren (Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt) gefordert, die Interessen des Kantons wahrzunehmen. Wie kann sie dann gleichzeitig im Unique-Verwaltungsrat die betriebswirtschaftlichen Interessen der Unique wahrnehmen, ohne dabei in eine Interessenkollision zu geraten?
7. Welche Position hat der Regierungsrat auf Antrag von Frau Fierz in Sachen Raumplanung und SIL-Verfahren wahrgenommen? Warum erhält der geneigte Leser und die Bevölkerung den Eindruck, dass die oberste Raumplanung im Kanton Zürich sich der Unique vollständig unterordnet und damit in Kauf nimmt, dass die gültige Raumplanung aus den Angeln gehoben werden könnte? Besteht nicht auch hier eine klare Interessenkollision, indem Frau Regierungsrätin Fierz als Regierungsrätin die Raumplanung verteidigen müsste und daher für eine Sperrminorität im Unique-Verwaltungsrat bei Pistenveränderungen, welche neue An- und Abflugverfahren ermöglichen, sorgen müsste, als Verwaltungsrätin jedoch für eine maximale Flexibilität der Unique eintreten muss, was der gültigen Raumplanung diametral widerspricht? Ist sich der Regierungsrat dieser Interessenkollision bewusst, und wie gehen er und Frau Fierz damit um?
8. Eine gleichartige Interessenkollision besteht, dass der Regierungsrat auf Antrag von Frau Regierungsrätin Fierz im Rahmen des SIL beantragt, die erste Nachtstunde von 22 bis 23 Uhr dem Tagesbetrieb zuzurechnen. Werden damit nicht nachweislich nur die Interessen der Unique und der Airlines vertreten, damit diese in dieser Zeit mehr Flüge abwickeln können? Oder sollen damit nicht der Flughafenhalter beziehungsweise die Airlines von Entschädigungskosten entlastet werden?
9. Besteht nicht auch eine Interessenkollision, wenn die Regierungsräte Huber und Jeker Grundstücke im Flughafenbereich beziehungsweise im mutmasslichen SIL-Perimeter verkaufen? Wie gehen die beiden Regierungsräte damit um, dass sie als Regierungsmitglieder keine Kenntnisse haben von allfälligen Strategien der Unique, als Verwaltungsräte der Unique aber sehr wohl?
10. Wie kann ein gerechter oder besser marktgerechter Preis verhandelt werden, wenn die beiden Hauptverhandlungspartner dieselben sind?
11. Warum missachtet der Regierungsrat auf Antrag seines Volkswirtschaftsdirektors den Willen des Kantonsrates, der ein klares Präjudiz für einen Landpreis vermeiden wollte und dies deshalb via Finanzkommission ausdrücklich festhielt?

12. Sieht der Regierungsrat nicht, dass drei seiner Mitglieder bei solchen Landhändeln in einer Interessenkollision sind, indem sie Diener zweier Herren sind? Ist es für den Regierungsrat nicht offensichtlich, dass die Unique ihre Pistenveränderungen durch strategische Landkäufe vereinfachen will, indem ein sonst nötiges Enteignungsverfahren umgangen werden kann? Und welche Interessen nimmt der Regierungsrat in diesen Verhandlungen eher wahr, die Interessen des Kantons oder diejenigen der Unique?
13. Warum kann die Unique neue strategische Landstücke kaufen und mit bereits erworbenen handeln, obwohl jene noch gar nicht bezahlt sind? Und warum sind diese noch nicht bezahlt?
14. Gibt es Hinweise auf ungenügende Liquidität der Unique, welche die drei Unique-Verwaltungsräte im Regierungsrat kennen? Was wissen die übrigen Regierungsräte oder wie werden notwendige Informationen an den Gesamtregierungsrat in für den Kanton relevanten Fragen sichergestellt (was ja bei finanzieller Lage der Unique durchaus der Fall sein könnte)?

Auf Antrag der Finanzdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Martin Bäumle, Dübendorf, und Barbare Hunziker Wanner, Rümlang, wird wie folgt beantwortet:

Die Vertretung des Staates im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG (FZAG) ist durch das Flughafengesetz (FHG; LS 748.1) geregelt. Im Einzelnen werden die Vertreterin und die Vertreter des Staates im Verwaltungsrat durch den Regierungsrat ernannt (§ 18 FHG). Das Flughafengesetz sieht ausdrücklich vor, dass der Regierungsrat der Staatsvertretung im Verwaltungsrat Weisungen erteilt für Beschlüsse des Verwaltungsrates, die Gesuche an den Bund über Änderungen der Lage und Länge der Pisten und Gesuche um Änderungen des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung betreffen (§ 19 FHG). Die Vertreterin und die Vertreter des Staates im Verwaltungsrat sind somit eng in die Flughafenpolitik des Regierungsrates eingebunden. Sie haben in den genannten Bereichen namentlich den gesetzlich zu Gunsten des Staates vorgesehenen Zustimmungsvorbehalt nach Weisungen des Regierungsrates durchzusetzen. Dass die einzelnen Mitglieder der Staatsvertretung gleichzeitig auch die Interessen ihrer eigenen Fachbereiche zu wahren haben, ist nicht als Interessenkollision zu bezeichnen. Vielmehr ist es eine häufige Erscheinung, dass bei der Erfüllung öffentlicher Verpflichtungen verschiedene und zum Teil gegenläufige öffentliche Interessen gegeneinander abzuwägen sind.

In Bezug auf den besagten Kredit von 100 Mio. Franken gilt es zu unterscheiden zwischen jenem an die flughafen Betriebe und dem Darlehen als Folge des Zusammenschlussvertrags. Der Regierungsrat hat der FZAG in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Zusammenbruch der Swissair keinen Kredit gewährt. Er hat hingegen, unter Genehmigung des Volkes, eine Garantieerklärung zugunsten der FZAG unterzeichnet, die der Gesellschaft ermöglichte, bis Mitte November ihrerseits finanzielle Unterstützung an verschiedene flughafene Betrieben zu gewähren, damit der Betrieb des Flughafens aufrechterhalten werden konnte. Die entsprechenden Darlehen zwischen Flughafen und den flughafenen Betrieben sind in der Zwischenzeit zurückbezahlt worden, sodass aus heutiger Sicht diese Garantieerklärung zu keinen finanziellen Folgen für den Kanton Zürich führen wird.

Auf Grund der Volksabstimmung von 1995, dem Zusammenschlussvertrag vom 14. Dezember 1999 sowie dem am 19. Juli 2002 zwischen dem Kanton und der FZAG unterzeichneten Kreditrahmenvertrag wurde der Gesellschaft für die Tiefbauten der 5. Bauetappe eine Kreditfazilität von 826 Mio. Franken gewährt. Hiervon beansprucht die FZAG zurzeit ein kurzfristiges Darlehen von 100 Mio. Franken mit einer Laufzeit von zwei Monaten, fällig per 4. Dezember 2002, zum LIBOR-Zinssatz, zusätzlich einer Marge von 1,5 %. Mit Wertstellung 19. Juli 2002 gewährte der Kanton darüber hinaus ein Darlehen von nominal 300 Mio. Franken zu 5%, mit einer Laufzeit von zehn Jahren. In Bezug auf die Kreditkonditionen wird auf die Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 217/2002 betreffend Kredite des Kantons Zürich an die Flughafen Zürich AG verwiesen. Ergänzend ist hinzuzufügen, dass die Festlegung des Zinssatzes einschliesslich der Risikoprämie bei sämtlichen Laufzeiten in Einklang mit den aktuellen Konditionen stehen, wie sie die Zürcher Kantonalbank und die Credit Suisse der Gesellschaft gegenüber erheben. Laut Ziffer 6.6. des Kreditrahmenvertrags richtet sich die Festlegung der Marge (Risikoprämie) nach der jeweils aktuellen, von den Grossbanken beurteilten Bonität der Gesellschaft. Für zukünftige Mittelbeanspruchungen, somit ab 2003, wird das Rating zu Beginn des Kalenderjahres wiederum festgelegt und gilt für sämtliche Beanspruchungen des jeweiligen Jahres. Grundlage für eine Anpassung der Margen sind eine Veränderung des (impliziten) Ratings der Gesellschaft, Preisveränderungen am Obligationenmarkt oder eine objektive Verbesserung oder Verschlechterung der Bonität der Gesellschaft. Solange die für das neue Kalenderjahr geltenden Margen zwischen den Parteien nicht verbindlich abgesprochen sind, ist die Gesellschaft nicht berechtigt, weitere Kredite zu beanspruchen.

Laut Vorgabe der Finanzdirektion sollte im Rahmen der im Oktober 2001 begonnenen Vertragsverhandlungen die Besicherung der Kreditfazilität eine unabdingbare Voraussetzung für die Darlehensgewährung darstellen. Im Verlauf der Verhandlungen unterbreitete die FZAG konkrete Offerten bezüglich der Möglichkeit einer Grundpfandverschreibung. Die Besicherung der Kreditfazilität scheiterte jedoch in erster Linie an der Bestimmung des Anleihevertrages für die 4⁵/₈%-Obligation FIG Flughafen-Immobilien-Gesellschaft 1996 bis 2006 über 175 Mio. Franken. Laut Ziffer 6 des Vertrags verpflichtet sich die Gesellschaft, während der gesamten Dauer der Anleihe und bis zu deren vollständiger Rückzahlung keine anderen Anleihen oder anderen langfristigen Verbindlichkeiten mit besonderen Sicherheiten auszustatten, ohne diese Anleihe mit gleichwertigen oder von der SKA als gleichwertig befundenen Sicherheiten zu versehen (so genannte Negative Pledge-Klausel). Die rechtliche Überprüfung dieser Emissionsbedingung durch eine vom Kanton beauftragte Anwaltskanzlei, ebenso wie durch die Rechtsabteilung der CSFB im Hinblick auf die (ebenfalls ungesicherten) Bankkredite, gelangte zur Schlussfolgerung, dass eine Besicherung der Kreditfazilität nur durch eine Änderung dieser Klausel ermöglicht werden könnte. Dies bedingte jedoch die qualifizierte Zustimmung der Gläubigermehrheit in Bezug auf sämtliche ausstehenden Anleihen der Gesellschaft (Art. 1170 Ziffer 7. OR). Eine Besicherung der Kreditfazilität konnte aus diesem Grund nicht verwirklicht werden. Rechtlich befindet sich der Kanton damit auf gleicher Stufe wie die übrigen Fremdkapitalgeber, d. h. die Anleihegläubiger sowie die kreditgebenden Banken Credit Suisse und Zürcher Kantonalbank.

Der Kanton stand auf Grund der Bestimmungen des Zusammenschlussvertrages vom 14. Dezember 1999 in der Pflicht, der Gesellschaft zur Finanzierung der Tiefbauten der 5. Bauetappe ein entsprechendes Darlehen zu gewähren. Die Festlegung der im Kreditrahmenvertrag im Detail festgelegten Bestimmungen und die Erteilung der Kredittranchen berücksichtigen die Interessen des Kantons als Kreditgeber in angemessener Weise. Einerseits widerspiegeln die Konditionen und die Risikoprämie die Bonitätseinstufung der Gesellschaft durch die Banken, andererseits legt der Kreditrahmenvertrag weitgehende Informationspflichten fest und enthält Sicherungs- sowie Gewährleistungsklauseln zu Gunsten des Kantons. Darüber hinaus ist vorgesehen, die bestehenden und zukünftigen Kreditbeanspruchungen einem vierteljährlichen Beteiligungscontrolling zu unterziehen mit einer entsprechenden Berichtserstattung an den Regierungsrat. Überdies wird die Einhaltung der gleichen Finanzkennzahlen durch die Gesellschaft gefordert, wie sie auch die Banken im Rahmen ihrer Kreditbeanspruchung verlangen. Schliess-

lich ist festzuhalten, dass der durch eine Anwaltskanzlei im Auftrag des Kantons erarbeitete Kreditrahmenvertrag vor dessen Unterzeichnung zusätzlich durch die Anwaltskanzlei Homburger Rechtsanwälte einer rechtlichen Prüfung unterzogen wurde («Second Opinion» zum Kreditrahmenvertrag). Laut Beurteilung von Homburger Rechtsanwälte entspricht der Kreditrahmenvertrag hierbei in formeller und materieller Hinsicht weitgehend einem gebräuchlichen Kreditvertrag im kommerziellen Bankgeschäft für ungesicherte Darlehen in der Höhe der Kreditfazilität. Gleichzeitig muss bei jeder Beanspruchung der Kreditfazilität die Kreditwürdigkeit der Gesellschaft derart sein, dass das Volumen der beanspruchten Ziehung bzw. des beanspruchten variablen Vorschusses in einer wirtschaftlich vernünftigen Relation zu ihrer Risikofähigkeit steht. Die Risikofähigkeit und damit die Kreditwürdigkeit lässt der Kanton jeweils gutachterlich abklären. Zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Kreditrahmenvertrags lagen dem Regierungsrat sehr detaillierte Unterlagen zum aktuellen Geschäftsverlauf, zur 5. Ausbautappe sowie zur Finanz- und Liquiditätsplanung vor. Das Datenmaterial wurde durch eine in Flugverkehrsfragen ausgewiesene Beratungsunternehmung eingehend geprüft («Second Opinion» zum Businessplan). Diese kommt zum Schluss, dass die Finanzplanung ambitioniert, aber nicht wirklichkeitsfern erscheint und dass der geplante Liquiditätsbedarf durch die bestehenden Kreditlimiten auch langfristig jederzeit gedeckt werden kann. Die gesetzten Ziele – eine nachhaltige Erholung des Flugverkehrs nach den letztjährigen Ereignissen vorausgesetzt – seien durchaus erreichbar. Der Businessplan sei gegenüber negativen Veränderungen der Rahmenbedingungen erstaunlich robust, weshalb die Unternehmung kaum gefährdet sei.

Die Gesellschaft verfügt infolge der nunmehr erteilten Kreditfazilität und der vom Kanton im Zuge der Verhandlungen zum Kreditrahmenvertrag geforderten Aufrechterhaltung der Kreditlimiten der Banken über ausreichende Mittel, ihren Zahlungsverpflichtungen jederzeit nachzukommen. Ein allfälliger Konkurs der Gesellschaft hätte selbstverständlich nicht nur schwer wiegende Auswirkungen für die Aktionäre, Obligationäre und übrigen Fremdkapitalgeber, sondern vor allem ausserordentlich nachteilige Konsequenzen volkswirtschaftlicher und verkehrstechnischer Natur. Aus diesem Grund ist die gedeihliche Entwicklung der Flughafen Zürich AG und deren Nebenbetriebe von herausragender Bedeutung für den Standortkanton.

Bund, Kantone und Gemeinden müssen ihre raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abstimmen, wobei der Bund die zur Grobabstimmung seiner Aufgaben notwendigen Konzepte und Sachpläne erarbeitet. Mit dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) legt der Bund

sein Planungs- und Koordinationsinstrument für den Bereich der Zivilluftfahrt vor. Die konzeptionellen Vorgaben des SIL hat der Bundesrat bereits im Oktober 2000 beschlossen, die anlagespezifischen Festlegungen sollen beruhend auf den SIL-Koordinationsgesprächen im SIL-Objektblatt festgelegt werden.

Der SIL gibt den Rahmen vor, an den sich das künftige Betriebsreglement, das die FZAG zu beantragen hat und vom Bundesamt für Zivilluftfahrt zu bewilligen sein wird, zu halten hat. Das SIL-Koordinationsverfahren, unter dem Vorsitz von Ständerat Hans Lauri, ist breit abgestützt durchgeführt worden. Der Regierungsrat hat insbesondere mit seinen auch veröffentlichten Beschlüssen vom 6. Februar 2002 und vom 3. Juli 2002 Stellung genommen. Die Regierungsvertretung im Verwaltungsrat der FZAG hat jeweils die Haltung der Regierung auch im Verwaltungsrat eingebracht und auf die Sperrminorität hingewiesen, wenn dereinst die konkreten Plangenehmigungsverfahren eingeleitet werden. Der Regierungsrat wird dannzumal entsprechende Instruktionen beschliessen. Dabei wird es nicht darum gehen, betriebswirtschaftliche Überlegungen gegen die Anliegen von Raumplanung und Umweltschutz auszuspielen, sondern sowohl eine nachhaltige Entwicklung des Flugbetriebes als auch der räumlichen Entwicklung sicherzustellen.

Entgegen der Auslegung seitens der Interpellanten war es weder die Absicht des Regierungsrates, mehr Flugbewegungen in der einen Nachtstunde zu ermöglichen als in den SIL-Koordinationsgesprächen diskutierten Betriebsvarianten (rund 11 000 Bewegungen pro Jahr), noch das Ziel, die Entschädigungskosten der Flughafenhalterin so gering wie möglich zu halten. Mit diesem Vorschlag sollten die bau- und planungsrechtlichen Auswirkungen in den betroffenen Gemeinden entschärft werden, können doch verschiedene rechtmässig eingezonte Bauzonen wegen weniger Überflüge in dieser Nachtstunde nicht mehr erschlossen und damit auch nicht mehr überbaut werden, wie von verschiedenen Gemeinden immer wieder beklagt worden ist.

Eine Interessenkollision beim Verkauf der Grundstücke im Flughafenrandgebiet besteht nicht, da diese seinerzeit ausdrücklich für Zwecke des Flughafens erworben wurden und bei einer Veräusserung somit nur der Flughafen als Käufer in Frage kommt. Die Grundstücke liegen zudem grösstenteils in der Landwirtschaftszone, wo auf Grund der Bestimmungen des Bundesgesetzes über das bäuerliche Bodenrecht der Erwerb eines Grundstückes der Bewilligung des Amtes für Landschaft und Natur bedarf und bei der Vereinbarung des Kaufpreises nur ein geringer Verhandlungsspielraum besteht.

Der Staat besitzt im Flughafenrandgebiet der Gemeinden Kloten, Oberglatt, Opfikon, Rümlang und Winkel verschiedene Grundstücke, die grösstenteils zwischen 1950 und 1970 im Zusammenhang mit dem Flughafenbau erworben wurden. Die vorwiegend landwirtschaftlich genutzten Parzellen liegen ausserhalb des Flughafenperimeters und verblieben deshalb bei der Überführung des Flughafens in eine Aktiengesellschaft im allgemeinen Finanzvermögen des Staates. Im Zusammenhang mit der 5. Bauetappe des Flughafens wurden drei dieser Grundstücke im Bereich Schoren/Wettwisen, Gemeinde Rümlang, für die Erstellung von Retentionsfilterbecken und Antennenanlagen des neu zu installierenden Instrumentenlandessystems benötigt und zu diesem Zweck der FZAG verkauft. Der vereinbarte Preis entspricht mit Fr. 11/m² dem Verkehrswert und ist somit marktgerecht. Wenn Grundstücke in Nichtbauzonen rund um den Flughafen für Infrastrukturbauten in Anspruch genommen werden, so ist, vor allem im Fall der Enteignung, der Verkehrswert massgebend. Die Preisgestaltung berücksichtigt die eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten, liegt an der obersten Grenze für Landwirtschaftsland und trägt den Interessen von FZAG und Staat gleichermaßen Rechnung. Die FZAG müsste sich, jedenfalls gegen ihren Willen, keinen Preis veranschlagen lassen, der auf ihr strategisches Interesse an den betreffenden Grundstücken abstellt. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Beantwortung der Interpellation KR-Nr. 192/2002 betreffend Fluglärmfonds verwiesen.

Aus wirtschaftlich nachvollziehbaren Gründen (Vermeidung von doppelten Fertigungskosten) hat die FZAG verschiedene Liegenschaften des Fluglärmfonds auf dem Markt mit dem Ziel angeboten, einen direkten Eigentumsübergang vom Kanton auf einen Dritten zu erreichen. Dieses Vorgehen löste in Politik und Öffentlichkeit Verwirrung darüber aus, ob die FZAG mit Einverständnis des Kantons allenfalls einzelne Liegenschaften des Fluglärmfonds vor Erwerb des Gesamtpakets bereits schon weiterverkaufe. Auch wenn dies nicht die Absicht war, hat die Baudirektion gegenüber der FZAG klar gemacht, dass diese Verkaufsaktivitäten einzustellen sind und dass ein Aufschnüren des Gesamtpakets weiterhin nicht in Frage komme. Die Eigentumsübertragung ist auf den 1. Januar 2003 vorgesehen, weshalb sich zurzeit noch sämtliche Liegenschaften des Fluglärmfonds im Eigentum des Kantons befinden. Die FZAG hat danach den Kaufpreis innert 30 Tagen zu bezahlen. Die Eigentumsübertragung erfolgt nach üblicher Praxis gegen entsprechende Sicherstellung der Kaufpreiszahlung.

Wie bereits erläutert weist die FZAG gegenwärtig eine ausreichende Liquiditätsslage auf. Die Gesellschaft ist verpflichtet, dem Kanton vierteljährlich die notwendigen Informationen über den Geschäftsverlauf

zuzustellen. Die Mitglieder des Verwaltungsrates erhalten darüber hinaus eine monatliche Zusammenstellung über die wichtigsten finanziellen Schlüsselgrößen (Management Information System) wie Verkehrsentwicklung, Kennzahlen zu den Non Aviation-Einnahmen, zum Personalcontrolling, zur Bilanzbewirtschaftung einschliesslich der aktuellen Liquiditätsratios, zu Projektinformationen und zum Beteiligungsmanagement. Zusammen mit den Informationen, welche die Gesellschaft gemäss Darlehensvertrag zu liefern verpflichtet ist, verfügt der Kanton über ausreichende Informationen zu den Finanzkennzahlen und deren Entwicklung, um im Rahmen seines Beteiligungscontrollings die erforderlichen Aufsichts- und Überwachungspflichten in Bezug auf die Kreditfazilität wahrnehmen zu können.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion, die Volkswirtschaftsdirektion und die Finanzdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi