

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 110/2008

Sitzung vom 25. Juni 2008

994. Postulat (Eckwerte im SIL-Verfahren)

Die Kantonsräte Thomas Maier, Dübendorf, Gerhard Fischer, Bärenswil und Stefan Dollenmeier, Rüti, haben am 17. März 2008 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, im Rahmen der nun stattfindenden SIL-Koordinationsgespräche und in den weiteren Gesprächen und Verhandlungen zum SIL aktiv zu werden. Der Regierungsrat soll dabei direkt durch seine Vertretung und indirekt via Wahrnehmung der gesetzlichen Weisung und allfälliger Wahrnehmung der gesetzlichen Sperrminorität im Verwaltungsrat Unique folgende Parameter in den SIL-Prozess einbringen:

- Die Eckwerte des SIL sind so festzulegen, dass
- zukünftige Betriebsreglemente sich eng an den Betrieb vor dem Jahre 2000 anlehnen (Var. A);
 - zukünftige Betriebsreglemente sich grundsätzlich an höchstens 320000 Flugbewegungen anlehnen;
 - zukünftige Betriebsreglemente grundsätzlich auf neue An- und Abflugrouten insbesondere Südanflüge, zusätzliche Ostanflüge oder neue Südstarts verzichten,
 - der gekröpfte Nordanflug nur als Ersatz für gemäss DVO nicht mehr zugelassene Anflüge eingesetzt werden kann;
 - der Betrieb eines Parallelpistensystems ausgeschlossen wird und auch keine entsprechende Raumsicherung vorgenommen werden kann;
 - eine Abgrenzungskurve ES II möglichst keine neuen Gebiete v. a. mit dichter Besiedelung betrifft und möglichst viele bisherigen Gebiete mit dichter Besiedelung entlasten kann;
 - Reduktionen an der Quelle (leisere Triebwerke, technisch optimierte Anflugmöglichkeiten, Auslagerung von lauten Flugzeugen usw.) schrittweise zu einer Reduktion des Perimeters der Abgrenzungskurve ES II führen;
 - dieser keine Auslagerung von Teilen wie z. B. die Business Aviation auf andere, nahe gelegene Flugplätze zulässt.

Begründung:

Der SIL-Prozess tritt zunehmend in die heisse Phase. Nach den letzten Monaten mit wenig Information, werden nun mit einigem Fach- und Hintergrundwissen langsam aber sicher die wahren Hintergründe in diesem Prozess offensichtlich.

Noch liegen nicht alle Fakten auf dem Tisch. Diejenigen Dinge, die aber bereits auf den ersten Blick klar sind, die lassen alle Alarmglocken in höchstem Masse läuten.

Offiziell betont der Regierungsrat immer wieder, dass möglichst wenige Menschen mit Fluglärm belästigt werden sollen. Ausserdem hielt die Regierung mehrfach in offiziellen Beschlüssen fest, dass sie die Option eines Parallelpistensystems ablehnt. Weiter will sie die Nordausrichtung und sagt damit der Bevölkerung im Osten und Süden indirekt den Verzicht auf die provisorischen Süd- und zusätzlichen Ostanflüge zu und propagiert den gekröpften Nordanflug. So weit so gut, aber wie sieht es nun im SIL-Prozess aus? Obwohl die überwiegende Mehrheit der Gemeinden und Organisationen für Betriebsvarianten möglichst angelehnt an das bis zum 2000 gültige Betriebsreglement votiert und Änderungen nur zugunsten der Bevölkerung annehmen würde, basieren die optimierten Varianten alle primär auf einer Optimierung der Kapazitäten des Flughafens und führen alle zu einer Mehrbelastung der Bevölkerung. Die optimierten Varianten zementieren die per Notrecht eingeführten zusätzlichen Ostanflüge und die «illegalen» Südanflüge und scheinen diese sogar in einer Ausweitung zuzulassen. Zudem werden neu noch Südstarts ins Spiel gebracht.

Zum Überfluss wird eine optimierte Variante P mit Parallelpistensystem präsentiert und in umfangreichen Dokumenten geprüft, welche in Zukunft der Unique eine dokumentierte Kapazitätserhöhung für 450000 Bewegungen ermöglichen wird. Die entscheidende Linie, die sog. ES II Lärmabgrenzungslinie der kombinierten Varianten E opt., J opt. und P opt. lässt nur einen Schluss zu: Im Hintergrund wird mittels SIL-Verfahren die ursprüngliche Variante Grün eines «Sackbahnhof»-Parallelpistensystems zu einem vollwertigen Parallelpistensystems inkl. Südstarts vorbereitet.

Die Regierung muss jetzt handeln, im SIL-Prozess ihre Verantwortung wahrnehmen und Regierungsrätin Rita Fuhrer eng begleiten: So ist Regierungsrätin Rita Fuhrer im SIL-Prozess als Volkswirtschaftsdirektorin die Verantwortliche seitens des Kantons und müsste dort auch die Interessen der Bevölkerung, damit der Gemeinden und der Umwelt vertreten. Zudem ist Regierungsrätin Rita Fuhrer auch als Verwaltungsrätin (in Vertretung des Kantons) im Unique-VR die Haupt-

verantwortliche, welche in Fragen betreffend solch massiver Lärmauswirkungen sowohl mit Weisungen beauftragt werden kann als auch mittels Beschluss die Sperrminorität im VR ausüben kann.

Nun sind aber gerade die Zürcher Regierung (Verantwortlich: Regierungsrätin Rita Fuhrer) und die Unique (Verantwortlich seitens Kanton Zürich auch wieder Regierungsrätin Rita Fuhrer) wesentliche Träger des SIL – Zitat aus dem Bericht des BAZL: «Der SIL-Prozess steht unter Leitung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL); der Kanton Zürich und Unique (Flughafen Zürich AG) sind als Projektpartner beteiligt. Die Kantone Aargau und Schaffhausen sowie weitere Bundesstellen werden anlässlich von Koordinationsgesprächen konsultiert und über abgeschlossene Prozessschritte orientiert. Informationen erfolgen auch an die übrigen Nachbarkantone und gegenüber Deutschland.» Also schwarz auf weiss ist die zentrale Rolle der Zürcher Regierung und der Unique definiert.

So trägt die Zürcher Regierung direkt und indirekt die Hauptverantwortung für die allfällige Festsetzung eines SIL mit einer umhüllenden Abgrenzungslinie ES II, welche zusätzliche Ostanflüge, Südanflüge, Südstarts, Pistenveränderungen und die Option einer Parallelpiste zulässt. Und es ist dies nicht primär das BAZL, das UVEK oder Bundesrat Moritz Leuenberger, wie dies gewisse Leute immer wieder zu verschleiern versuchen. Denn das UVEK, bzw. das BAZL werden sicherlich keine Beschlüsse ohne die aktive oder zumindest passive Zustimmung der Vertretung der Zürcher Regierung bzw. der Unique (und damit der Zürcher Vertretung im VR) vornehmen.

Nachdem die Gemeinden und Organisationen nochmals ihre klare Haltung gegen die Vorschläge im Rahmen des SIL präsentiert haben und sowohl die optimierten Varianten als auch die Sicherung einer Parallelpiste ablehnen, erwarten die Postulanten vom Regierungsrat ultimativ, dass er die Interessen der Zürcher Bevölkerung und die Abstimmungsergebnisse umsetzt und erstens Regierungsrätin Rita Fuhrer im SIL-Prozess eng begleitet sowie sehr eng mandatiert und zweitens dass er der Staatsvertretung im Verwaltungsrat die gesetzlich erforderlichen Weisungen erteilt.

So können die vermuteten Absichten im SIL noch gestoppt werden und dem Flughafen die Grenzen gesetzt werden, welche in der Bevölkerung und in den Gemeinden mehrheitsfähig sind.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Thomas Maier, Dübendorf, Gerhard Fischer, Bärenswil, und Stefan Dollenmeier, Rüti, wird wie folgt Stellung genommen:

1. Organisation des SIL-Prozesses Flughafen Zürich

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) startete am 9. November 2004 einen neuen Koordinationsprozess betreffend den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL). Ziel des Verfahrens ist ein vom Bundesrat genehmigtes SIL-Objektblatt zum Flughafen Zürich, das mit dem Richtplan des Kantons Zürich und mit den Richtplänen der andern betroffenen Kantone (Aargau, Schaffhausen) abgestimmt ist. Das mit der Projektleitung betraute Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) vereinbarte mit den beiden Hauptbetroffenen, dem Kanton Zürich als Standortkanton und der Flughafen Zürich AG (FZAG) als Flughafenbetreiberin, eine Projektpartnerschaft. Die übrigen betroffenen Kantone, die zuständigen Bundesstellen sowie weitere Beteiligte sind nach Massgabe der gesetzlichen Grundlagen am SIL-Koordinationsprozess beteiligt. Für den Einbezug der Gemeinden sind die Kantone verantwortlich. Im Kanton Zürich erfolgt er über die Konsultative Konferenz Flughafen Zürich (§4 Flughafengesetz, LS 748.1). Zudem lädt die Volkswirtschaftsdirektion regelmässig die Bürgerorganisationen und Interessenverbände von Gemeinden zum Info-Forum ein. Zu fachtechnischen Fragen werden sodann Gespräche mit den Anrainergemeinden des Flughafens geführt. In diesen Gremien erhalten die Behörden und Organisationen jeweils Gelegenheit, ihren Standpunkt darzulegen.

Der Kanton Zürich ist durch die Volkswirtschaftsdirektorin in der SIL-Projektüberleitung vertreten. Die politischen Positionsbezüge im SIL-Prozess, die im Rahmen der SIL-Koordinationsgespräche vorgebracht und diskutiert werden, werden unter Berücksichtigung der Ergebnisse der kantonsinternen Konsultationen durch den Regierungsrat beschlossen und gelten als Instruktion an die Volkswirtschaftsdirektion. Der Regierungsrat hat seine Haltung zu den Diskussionsgegenständen an den drei Koordinationsgesprächen vom 25. Oktober 2005, 6. Juli 2007 und 3. April 2008 je in einer Medienmitteilung öffentlich bekannt gemacht. Zudem hat er seine schriftliche Stellungnahme für das Koordinationsgespräch III vom 3. April 2008 veröffentlicht.

Der Regierungsrat nimmt seine Führungsaufgabe in diesem politisch sehr wichtigen Prozess wahr. Er orientiert sich dabei an seiner Flughafenpolitik vom 15. September 2004. Diese bekennt sich zu einem leis-

tungsfähigen, zuverlässigen Flughafenbetrieb mit Drehkreuzfunktion, zu einem wirksamen Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm mit Bündelung der Flugbewegungen über den am wenigsten dicht besiedelten Gebieten und zu einer Nordausrichtung des Flugbetriebs.

Zum Verhältnis zwischen dem Kanton Zürich und der FZAG kann auf die Stellungnahme des Regierungsrates zum dringlichen Postulat KR-Nr. 269/2002 betreffend «Marschhalt im SIL-Prozess» verwiesen werden. Der Kanton Zürich ist zwar mit drei Mitgliedern im Verwaltungsrat der FZAG vertreten. Im laufenden SIL-Koordinationsprozess kommen jedoch weder die von den Postulanten erwähnte Sperrminorität noch das Weisungsrecht des Regierungsrates an die Staatsvertretung im Verwaltungsrat zum Tragen. Die Sperrminorität und das Weisungsrecht gelten gemäss §§ 10 und 19 des Flughafengesetzes für Beschlüsse des Verwaltungsrats, 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. Die Stellungnahmen der FZAG an den Bund im Rahmen des SIL-Koordinationsprozesses sind nicht mit solchen Verwaltungsratsbeschlüssen gleichzusetzen. Der SIL ist lediglich behördenverbindlich. Mit der Verabschiedung des SIL werden weder Pistenverlängerungen noch neue An- und Abflugverfahren abschliessend bewilligt. Dies ist den Verfahren für Plangenehmigungen bzw. für das Betriebsreglement vorbehalten, weshalb die Sperrminorität und das Weisungsrecht erst dann zur Anwendung kommen würden.

2. Politische Vorgaben zum SIL-Prozess

Die Grundlagen zum SIL-Prozess – die Nachfrageprognose bis 2030, die betrieblichen Eckwerte, die Vorgaben für die Betriebsvarianten und die Kriterien für die Bewertung der Varianten – waren Gegenstand des SIL-Koordinationsgesprächs I vom 25. Oktober 2005. Die politischen Vorgaben für die Erarbeitung der Flugbetriebskonzepte und die Bildung der Betriebsvarianten wurden gestützt auf das SIL-Koordinationsgespräch I wie folgt festgelegt:

- Bei der Bildung der Betriebsvarianten sind alle sicheren und effizienten Flugbetriebskonzepte in die Überlegungen einzubeziehen. Bei Flugbetriebskonzepten, die bei der Variantenbildung nicht berücksichtigt werden, ist nachvollziehbar darzustellen, warum sie nicht berücksichtigt werden.
- Bei der Bewertung und Wahl der Betriebsvarianten ist den Anforderungen der Nachhaltigkeit Rechnung zu tragen.

- Die Sicherheit der Betriebsvarianten ist zu gewährleisten; massgebend sind die geltenden Normen der Luftfahrt. Die technische Machbarkeit und Sicherheit der Flugbetriebskonzepte werden parallel zu deren Erarbeitung überprüft. Für Flugbetriebskonzepte, deren Sicherheit noch nicht abschliessend nachgewiesen werden kann, ist bei der Bildung der Betriebsvarianten ein Ersatzkonzept auszuweisen.
- Die Bestimmungen der Umwelt- und Raumplanungsgesetzgebung sind einzuhalten, die Auswirkungen der Betriebsvarianten auf Raum und Umwelt sollen möglichst gering ausfallen. Dies ist sowohl bei der Auswahl der Beurteilungskriterien wie auch bei der Bewertung der Varianten zu berücksichtigen.
- Die Betriebsvarianten sind als Grundlage für das definitive Betriebsreglement auf einen Planungshorizont bis 2020 und für die raumplanerische Vorsorge auf einen Planungshorizont bis 2030 und darüber hinaus auszurichten.
- Für die Benützung des deutschen Luftraums sind sowohl Betriebsvarianten zu bilden, welche die Bestimmungen der heute geltenden deutschen Verordnung einhalten, als auch solche, die den deutschen Luftraum mit einbeziehen.
- Bereits bekannte Betriebsvarianten und Flugbetriebskonzepte sind auch zu behandeln. Namentlich sind dies je eine Betriebsvariante mit den Charakteristiken des Betriebs gemäss altem Betriebsreglement und gemäss vorläufigem Betriebsreglement (vom 29. März 2005), die Betriebsvariante BV2 aus dem 1. SIL-Prozess (2001/2002) und Betriebsvarianten mit dem gekröpften Nordanflug.

Mit seinem Mandat für das Koordinationsgespräch I stellte der Regierungsrat fest, dass die Grundlagen und Vorgaben für den SIL-Prozess im Einklang mit der Flughafenpolitik des Kantons Zürich stehen. Auf dieser Grundlage, auf der die weiteren Arbeiten im SIL-Koordinationsprozess aufbauen, könnten die vier besonders wichtigen Anliegen des Kantons Zürich berücksichtigt werden: Schutz der Bevölkerung; Stärkung des Wirtschaftsstandortes; Vertrauen der Bevölkerung und Akzeptanz des Flughafens; Sicherheit und Zuverlässigkeit des Flugbetriebes. Diese Haltung wurde am 26. Oktober 2005 mit einer Medienmitteilung veröffentlicht.

Mit der Festlegung der Vorgaben wurden die Eckwerte für den SIL-Prozess abschliessend und endgültig umschrieben. Sie stehen heute nicht mehr zur Diskussion.

3. Haltung des Regierungsrates zu den SIL-Betriebsvarianten

Der Regierungsrat nahm im Zusammenhang mit den SIL-Koordinationsgesprächen II und III zu den SIL-Betriebsvarianten Stellung. Er ging dabei von der Überlegung aus, dass die Sachplanung und die damit abzustimmende Richtplanung der räumlichen Vorsorge dienen und damit einer langfristigen Sichtweise verpflichtet sind. Die Lösungsfindung dürfe sich nicht nur an der heutigen Problemlage orientieren. Dennoch sei zu fordern, dass rasch eine Verbesserung der heute unbefriedigenden Situation im Zusammenhang mit dem Flugbetriebsregime gefunden werde; diese Lösung habe sich zwangsläufig am heutigen Pistensystem zu orientieren. Zu definieren sei somit ein Entwicklungspfad, der von der heutigen Situation ausgehe, aber langfristig die als zweckmässig zu beurteilenden Entwicklungsoptionen raumplanerisch offenhalte.

Gestützt auf diese Überlegungen nahm der Regierungsrat im Rahmen des Koordinationsgesprächs II wie folgt zu den SIL-Betriebsvarianten Stellung:

«Auf dem bestehenden Pistensystem ist eine gegenseitige Optimierung der Varianten A [entsprechend dem Betrieb 2000] und E [entsprechend dem vorläufigen Betriebsreglement] vorzunehmen, wobei dieser Optimierungsprozess in Abstimmung mit den Gesprächen mit Deutschland vorzunehmen ist. Als Rückfallebene ist die Einführung des gekröpften Nordanflugs im Sinne der Betriebsvariante B weiter zu verfolgen.

Mit Einschränkung des Variantenfächers auf die Betriebsvariante J [Ergänzung der Nordausrichtung durch Betriebsphasen mit Ostanflug] im Sinne einer grundsätzlichen Stossrichtung kann sich der Regierungsrat damit einverstanden erklären, dass im weiteren SIL-Prozess auch die Option von Pistenverlängerungen als raumplanerische Option weiter verfolgt wird. Diese Zusage steht jedoch unter dem klaren Vorbehalt, dass eine künftige Einlösung dieser Option die Zusage des Kantonsrates und des Volkes im Sinne von § 19 Flughafengesetz benötigt. Ausserdem besteht für die Weiterverfolgung dieser Option der ebenso klare Vorbehalt, dass mit Deutschland eine langfristig tragfähige, auch für die Zürcher Bevölkerung befriedigende Regelung sowohl auf dem bestehenden Pistensystem als auch bei Weiterentwicklungen verbindlich vereinbart wird.

Die vorsorgliche Raumsicherung für ein Parallelpistensystem wird mit Blick auf die Unvereinbarkeit eines solchen Bauwerks mit dem Moorschutz und die noch offenen raumplanerischen Massnahmen in den unmittelbar betroffenen Flughafengemeinden nicht unterstützt. Es

ist davon auszugehen, dass die räumliche Vorsorge erhebliche Eingriffe in die Siedlungsentwicklung der betroffenen Gemeinden erfordern würde. Es ist nicht absehbar, ob die Parallelpiste dereinst gebaut werden kann. Aus diesen Gründen lehnt der Regierungsrat die raumplanerische Sicherung einer Parallelpiste ab.»

An dieser Position hielt der Regierungsrat auch im SIL-Koordinationsgespräch III fest, als die Optimierungsmassnahmen an ausgewählten Betriebsvarianten zur Diskussion standen. Die in der Optimierungsphase vorgeschlagenen Südstarts geradeaus zum Verspätungsabbau in besonderen Wettersituationen beurteilte der Regierungsrat kritisch. Da sie das mit Abstand am dichtesten besiedelte Gebiet im mittleren Glattal betreffen, lehnte er diese Massnahme ab. Er forderte, dass sich die Situation für die dortigen Wohngebiete durch die Optimierungsmassnahmen insgesamt nicht verschlechtert. Den Einbezug des gekröpften Nordanflugs in die Variante E-DVO begrüsst der Regierungsrat. Die raumplanerische Sicherung eines Parallelpistensystems lehnte er weiterhin ab.

4. Koordination für Sach- und Richtplanung

Die Koordination von Siedlungs- und Flughafenentwicklung im vorliegenden Planungsprozess wurde bereits mit der Stellungnahme des Regierungsrates zum Postulat KR-Nr. 96/2008 betreffend Änderung des kantonalen Siedlungsrichtplans ausführlich dargelegt.

Die Planung der Siedlungsentwicklung, namentlich für Wohnnutzungen, kann nur dann in erfolgversprechender Weise vorgenommen werden, wenn auch Klarheit über die Pistenbenützung am Flughafen und die Führung der An- und Abflugrouten besteht. Umgekehrt haben sich die Entscheidungen über die Ausrichtung des Flugbetriebs vorrangig danach auszurichten, ob damit bestehende oder in Entwicklung begriffene Siedlungsschwerpunkte betroffen werden. Nur auf diese Weise kann die Anzahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen auf Dauer möglichst tief gehalten werden.

Grundlagenarbeiten für die Teilrevision des kantonalen Richtplans Verkehr, Kapitel 4.6.1 «Flughafen Zürich», sind derzeit im Gang. Zentraler Bestandteil dieser Teilrevision ist ein auf die spezifischen Verhältnisse in der Flughafenregion zugeschnittenes Konzept der raumplanerischen Vorsorge. Schlüsselement dieses Konzepts ist die Festlegung einer Abgrenzungslinie sowohl im kantonalen Richtplan Verkehr, Kapitel 4.6.1 «Flughafen Zürich», als auch im SIL-Objektblatt, die das Gebiet mit bestehender oder möglicher Überschreitung des Immissionsgrenzwerts Empfindlichkeitsstufe II infolge Fluglärms definiert.

Durch diese Abgrenzungslinie soll ein gemeinsamer, territorialer Orientierungsrahmen geschaffen werden, damit Bund und Kanton die ihnen obliegenden Aufgaben bestmöglich erfüllen können. Im kantonalen Richtplan soll mit der Abgrenzungslinie das Gebiet bezeichnet werden, in dem künftig kein neues Siedlungsgebiet für Wohnnutzungen ausgeschieden, die Nutzungsreserven für das Wohnen tendenziell verkleinert und eine dem Fluglärm angepasste Bauweise gefördert werden soll.

Im Weiteren soll im SIL-Objektblatt die Abgrenzungslinie ihre Wirkung als Vorgabe für die Genehmigung künftiger Betriebsreglemente entfalten. Demnach soll ausserhalb der Abgrenzungslinie der in künftigen Betriebsreglementen festgelegte Flugbetrieb keine Lärmbelastung verursachen dürfen, welche die IGW ES II – also die Schädlichkeits- und Lästigkeitsgrenze für Wohngebiete – überschreitet.

Die zur Konkretisierung der Abgrenzungslinie erforderlichen flugbetrieblichen Grundlagen werden gegenwärtig noch im Rahmen des SIL-Prozesses erarbeitet und sollen gemäss derzeitiger Terminplanung des SIL-Prozesses bis Ende 2008 vorliegen, worauf die Anhörung für das ordentliche Verfahren zur Teilrevision des kantonalen Richtplans Verkehr, Kapitel 4.6.1 «Flughafen Zürich», in die Wege geleitet werden soll. Im Anschluss daran wird die Anhörung zur gesamthaften Richtplananpassung insbesondere in den Bereichen Siedlung, Landschaft und öffentliche Bauten und Anlagen folgen. Dieses schrittweise Vorgehen ist angezeigt, um die Abstimmung zwischen SIL und Richtplan zu ermöglichen und die gesamthafte Anpassung des kantonalen Richtplans in der Flughafenregion anhand eines langfristigen Orientierungsrahmes vornehmen zu können.

5. Schlussfolgerungen

Der Regierungsrat hat den bisherigen Verlauf des SIL-Prozesses aufmerksam verfolgt und die kantonalen Positionen zu den Vorgaben für den SIL-Prozess und den SIL-Betriebsvarianten festgelegt. Dies geschieht stets unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Konsultativen Konferenz Flughafen Zürich und der weiteren kantonsinternen Konsultationen. Mit seinen Beschlüssen wurde jeweils die Volkswirtschaftsdirektorin für die SIL-Koordinationsgespräche mandatiert.

Es ist weder zielführend noch erfolgversprechend, heute die Eckwerte zum SIL-Prozess wieder infrage stellen zu wollen, wie dies die Postulanten verlangen. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat deshalb, das Postulat KR-Nr. 110/2008 nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi