

**Auszug aus dem Protokoll  
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 186/2002  
KR-Nr. 201/2002

Sitzung vom 4. September 2002

**1379. Anfragen (Einbezug des Runden Tisches  
gemäss Flughafengesetz; Zusammensetzung, Auftrag und Transparenz  
des so genannten Runden Tisches)**

A. Kantonsrat Ruedi Lais, Wallisellen, hat am 10. Juni 2002 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss § 4 des Flughafengesetzes besteht eine konsultative Konferenz für die Diskussion von Flughafenfragen («Runder Tisch»).

In der Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 371/2001 schrieb der Regierungsrat zum Runden Tisch: «In diesem Gremium findet ein Informations- und Meinungsaustausch statt in den für den Regierungsrat massgebenden Themen und Fragen mit für die Bevölkerung weit reichenden Konsequenzen.»

In den vergangenen Wochen hat der Regierungsrat zweifellos Entscheidungen über Themen und Fragen getroffen, die obige Bedingung erfüllen:

- Antrag an den Bundesrat, die Lärmschutzverordnung bezüglich Definition von Nachtstunden zu ändern.
- Änderung der Zürcher Haltung zum Staatsvertrag von vorläufiger Akzeptanz zur Ablehnung.
- Bekanntgabe der Unique, dass eine beidseitige Verlängerung der Piste 10/28 geplant wurde, was wiederum nur im Einverständnis mit dem Regierungsrat entschieden werden kann.

In diesem Zusammenhang frage ich den Regierungsrat an:

1. Sind obige Themen und Fragen für den Regierungsrat von massgebender Bedeutung? Haben sie seiner Meinung nach für die Bevölkerung weit reichende Konsequenzen?
2. Wann und wie wurde der Runde Tisch betreffend die einzelnen obigen Punkte konsultiert?
3. Welche Informationen erhielt der Runde Tisch?
4. Wann und wie wurde die Haltung des Runden Tisches zu obigen Fragen der Öffentlichkeit mitgeteilt?
5. Von welchen Überlegungen lässt sich der Regierungsrat leiten, wenn er entscheidet, ein Thema dem Runden Tisch zur Konsultation vorzulegen oder dies nicht zu tun?
6. Könnte der Einsatz einer unabhängigen, in Mediationsverfahren erprobten Vermittlungsperson dem Regierungsrat und dem Runden Tisch bei ihren Bemühungen um eine offene Kommunikation behilflich sein?

B. Kantonsrat Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, hat am 24. Juni 2002 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss § 4 des Gesetzes über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz) besteht für die Diskussion von Flughafenfragen eine konsultative Konferenz unter der Leitung des Regierungsrates. Dazu wurde der so genannte Runde Tisch eingesetzt. Dieser hat sich zu einer Art Parlament von beachtlicher Grösse entwickelt. Er hat Betriebsvarianten erarbeitet und über raumplanerisch relevante Geschäfte – wenn auch nur konsultativ – abgestimmt. Die kantonale Raumplanung steht aber gemäss Planungs- und Baugesetz dem Kantonsrat zu, der auch für die Festsetzung des kantonalen Richtplans zuständig ist. Die Mitglieder, die Kompetenzen und die Arbeitsweise des Runden Tisches sind der Öffentlichkeit kaum bekannt. An der Pressekonferenz nach der Sitzung des Runden Tisches vom 19. Juni 2002 wurde das Abstimmungsergebnis von 39 zu 17 Stimmen von regierungsrätlicher Seite als klares Votum für die Weiterbearbeitung der Verteilvarianten BV2 und Beige bezeichnet, obwohl deren Machbarkeit unter den neuen Randbedingungen mehr als nur unklar ist. In diesem Zusammenhang gestatte ich mir, die folgenden Fragen zu stellen:

1. Nach welchen Gesichtspunkten und Kriterien wurde der Runde Tisch zusammengesetzt?
2. Welche Gremien sind darin aktuell vertreten? (Aufzählung: Gemeinden mit Namen, weitere Gremien nach Funktion, übrige Vertreter nach Funktion)
3. Ist der Regierungsrat der Ansicht, dass diese Zusammensetzung für die betroffene Bevölkerung auch zahlenmässig repräsentativ ist, sodass die Abstimmungen des Runden Tisches als «klare Voten» der Bevölkerung aufgefasst werden können?
4. Hat der Runde Tisch neben dem im Flughafengesetz allgemein formulierten Auftrag als konsultatives Gremium auch noch weitere ausformulierte Aufträge?
5. Hatte der Runde Tisch den Auftrag, eigene Flugbetriebsvarianten zu entwickeln? Wenn ja, von wem? Verfügte der Arbeitsausschuss 1 (AS 1) dazu über ein Budget, um Planungsaufträge zu erteilen?
6. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass der Runde Tisch dem Öffentlichkeitsprinzip verpflichtet wäre und zum Beispiel seine Organisation, seine Vertreter, die Traktandenliste, die Ergebnisse usw. offen legen müsste?
7. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass der Kantonsrat als das für die kantonale Raumplanung zuständige und demokratisch gewählte Organ in die Meinungsbildung hätte einbezogen oder zumindest informiert werden müssen?

8. Weshalb wurden die zuständigen Sachkommissionen des Kantonsrates (KPB, KEVU) nie mit entsprechenden Unterlagen bedient?
9. Misst der Regierungsrat dem Ergebnis der Vernehmlassung in den Gemeinden zu den Betriebsvarianten ein ebenso grosses Gewicht zu wie dem Abstimmungsergebnis des Runden Tisches, und werden die Ergebnisse der Vernehmlassung in den Gemeinden mehr als nur summarisch veröffentlicht?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfragen Ruedi Lais, Wallisellen, und Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, werden wie folgt beantwortet:

Der so genannte Runde Tisch wurde 1998 vom Regierungsrat bzw. der Volkswirtschaftsdirektion auf freiwilliger Basis ins Leben gerufen. Er tagte erstmals am 12. Mai 1998 unter der Leitung des damaligen Volkswirtschaftsdirektors. Der Runde Tisch war bereits in dieser ersten Phase (Phase I) als Organ mit beratendem Charakter konzipiert, der dem Informations- und Meinungsaustausch in Lärmschutz- und Flughafenfragen diene und an dem neun Flughafengemeinden (Opfikon, Rümlang, Oberglatt, Kloten, Regensdorf, Bülach, Dietlikon, Weiach, Zürich und, mit Beobachterstatus, Winterthur), der Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, die Volkswirtschaftsdirektion und die Flughafenpartner (Flughafendirektion Zürich, Flughafen-Immobilien-Gesellschaft, Swisscontrol und SAirGroup) vertreten waren.

Mit der Verselbstständigung des Flughafens Zürich wurde der Runde Tisch im Gesetz über den Flughafen Zürich vom 12. Juli 1999 verankert (Flughafengesetz, LS 748.1). Der Auftrag des Runden Tisches leitet sich aus § 4 des Flughafengesetzes ab, der wie folgt lautet: «Für die Diskussion von Flughafenfragen besteht eine konsultative Konferenz unter der Leitung der Regierungsvertreter im Verwaltungsrat.» Der Runde Tisch ist somit ein Konsultativorgan des Regierungsrates, der Empfehlungen zu dessen Händen ausarbeitet. Einen weiter gehenden Auftrag hat der Runde Tisch (Plenum) nicht, doch können, wie im Folgenden aufgezeigt wird, die so genannten Ad-hoc-Arbeitsausschüsse (AS) mit weiter gehenden Aufträgen betraut werden. Anfang September 1999 leitete die Volkswirtschaftsdirektion Phase II des Runden Tisches ein. Dabei wurde einerseits der Kreis der am Runden Tisch vertretenen Gemeinwesen massgeblich erweitert, andererseits wurde die Organisationsstruktur verfeinert (Einsetzung von Ad-hoc-Arbeitsausschüssen zur vertieften Abklärung von bestimmten Problemkreisen und Einsetzung eines Steuerungsausschusses, dem vor allem die Festlegung der dem Plenum zu unterbreitenden Traktanden sowie die Ausarbeitung der

Pflichtenhefte und Arbeitsprogramme der Ad-hoc-Arbeitsausschüsse obliegt). Ende September 2000 fanden mit Phase III weitere Anpassungen vor allem in organisatorischer Hinsicht statt (Einsetzung eines politischen Ausschusses zur Beurteilung von politisch-strategischen Fragen). 2001 schliesslich wurde der Kreis der am Runden Tisch vertretenen Gemeinwesen nochmals erweitert. Zurzeit sind folgende Gemeinwesen, Gremien und Unternehmungen am Runden Tisch vertreten:

Volkswirtschaftsdirektor (Vorsitz)	Oberembrach
Bachenbülach	Oberglatt
Bachs	Oberweningen
Bassersdorf	Oetwil a. d. Limmat
Berg am Irchel	Opfikon
Boppelsen	Otelfingen
Brütten	Pfungen
Buch am Irchel	Rafz
Buchs ZH	Regensberg
Bülach	Regensdorf
Dällikon	Rorbas
Dänikon	Rümlang
Dättlikon	Schleinikon
Dielsdorf	Schöfflisdorf
Dietlikon	Stadel b. Niederglatt
Dübendorf	Steinmaur
Eglisau	Wallisellen
Embrach	Wangen-Brüttisellen
Freienstein-Teufen	Wasterkingen
Geroldswil	Weiach
Glattfelden	Weiningen
Hochfelden	Wil ZH
Höri	Winkel
Hüntwangen	Winterthur
Hüttikon	Zürich
Kloten	Bezirk Affoltern
Lindau	Bezirk Andelfingen
Lufingen	Bezirk Dietikon
Neerach	Bezirk Hinwil
Neftenbach	Bezirk Horgen
Niederglatt	Bezirk Meilen
Niederhasli	Bezirk Pfäffikon
Niederweningen	Bezirk Uster
Nürensdorf	Bezirk Winterthur

Kanton Aargau	Skyguide (Flugsicherung)
Kanton Schaffhausen	Swiss
Kanton Thurgau	Flughafen Zürich AG (FZAG)
Landratsamt Waldshut	Vorsitzender der Kantonalen
Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (SBFZ)	Fluglärmkommission

Die Bezirke Dielsdorf und Bülach sind nicht vertreten, da alle ihre Gemeinden am Runden Tisch teilnehmen.

Der Runde Tisch befasst sich seit jeher vorwiegend mit betrieblichen und operationellen Fragestellungen im Bereich Flughafen und Luftverkehr bzw. mit der sich daraus ergebenden Fluglärmproblematik. Diese Problemfelder sind es denn auch, die den Kreis der in diesem Gremium vertretenen Gemeinwesen im Wesentlichen bestimmen. Am Runden Tisch sollen, so die Zielsetzung des Regierungsrates, diejenigen Gemeinwesen vertreten sein, die von den negativen Auswirkungen des Flugbetriebes, allen voran von Fluglärm, besonders betroffen sind oder in Zukunft betroffen sein könnten. Diese Betroffenheit richtet sich indes nicht nach den (Fluglärm-)Belastungsgrenzwerten des Bundes; am Runden Tisch sind vielmehr auch Gemeinden vertreten, die ausserhalb der Planungswertkurven liegen bzw. in Zukunft mutmasslich liegen werden, die aber neu oder vermehrt überflogen werden könnten. Die seit mehr als zwei Jahre andauernden Arbeiten am Objektblatt Flughafen Zürich zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und die bevorstehenden Arbeiten am neuen Betriebsreglement legen eine derartige weite Auslegung der Betroffenheit nahe. Eine weiter gehende oder abschliessende Festlegung der Kriterien, die zur Einsitznahme am Runden Tisch berechtigen, wäre jedoch wenig sinnvoll, da damit die Berücksichtigung von ausgewiesenen Spezialfällen verunmöglicht würde.

Am Runden Tisch hat jeder Vertreter und jede Vertreterin eine Stimme. Eine Gewichtung z. B. gestützt auf die Einwohnerzahl des betreffenden Gemeinwesens findet nicht statt. Dies mag auf den ersten Blick unbefriedigend erscheinen, doch gilt es zu bedenken, dass die grösseren Städte wie Zürich und Winterthur nicht als Ganzes, sondern vielmehr quartierweise überflogen werden und die Fluglärmbelastung mit zunehmendem Abstand zum Flughafen abnimmt. Eine Beurteilung der Zweckmässigkeit der Organisation und heutigen Form des Runden Tisches wird nach Abschluss des SIL-Koordinationsverfahrens vorgenommen werden.

Im Zuge der Phase II des Runden Tisches wurden Ad-hoc-Arbeitsausschüsse (AS) ins Leben gerufen, deren Aufgabe es ist, genau umschriebene Problemkreise vertieft abzuklären. An der Plenumsitzung des Runden Tisches vom 9. September 1999 wurde der AS 1 («Fluglärm-

management und neues Betriebsreglement») beauftragt, ein Modell für ein Fluglärmmanagement als Beurteilungsinstrument für das neue Betriebsreglement zu erarbeiten. Nachdem die Flughafen Zürich AG (FZAG) Ende Oktober 2001 dem Runden Tisch und der Öffentlichkeit verschiedene mögliche Betriebsszenarien für die umhüllende Fluglärmkurve des SIL-Objektblattes Flughafen Zürich vorgestellt hatte, wurde der AS 1 beauftragt, diese Szenarien zu beurteilen. Im Laufe dieser Arbeiten äusserte der Runde Tisch den Wunsch, selber mögliche Betriebsvarianten zu entwickeln. Die Volkswirtschaftsdirektion kam diesem Wunsch nach Absprache mit dem Regierungsrat nach und beauftragte damit den AS 1. Dieser zog in der Folge flughafeninterne Experten (vor allem im Hinblick auf die Beachtung operationeller und flugsicherungsrelevanter Aspekte), aber auch externe Fachleute (vor allem für die Berechnung der fluglärmässigen Auswirkungen) bei. Die Kosten für die letztgenannten Arbeiten wurden in Anwendung von § 4 lit. b des Flughafenfondsgesetzes vom 20. August 2001 (LS 748.3) aus dem Flughafenfonds beglichen und dem Konto 3180, Entschädigungen für Dienstleistungen Dritter, der Volkswirtschaftsdirektion belastet.

Über Aufgaben und Organisation des Runden Tisches wie auch über die Mitglieder des Steuerungsausschusses und der AS wurden Medien und Öffentlichkeit Ende September 1999 anlässlich der Einführung von Phase II ebenso ausführlich informiert wie z.B. über den im Mai 2001 erfolgten Einbezug aller Bezirke (Medienmitteilungen der Volkswirtschaftsdirektion vom 29. September 1999 und 17. Mai 2001). Im Zusammenhang mit den Arbeiten am SIL-Objektblatt Flughafen Zürich bzw. den diesem zu Grunde liegenden möglichen Betriebsvarianten wurden immer wieder Medienmitteilungen (MM) verbreitet oder Medienkonferenzen (MK) abgehalten, sodass die Öffentlichkeit über dieses wichtigste, vom Runden Tisch in den vergangenen zwei Jahren bearbeitete Dossier ausführlich ins Bild gesetzt werden konnte (z.B. MM vom 13. Juni 2001: Verabschiedung der Eckwerte des Runden Tisches für das neue Betriebsreglement; MM vom 5. November 2001: Ankündigung der vom AS 1 erarbeiteten eigenen Betriebsvariante; MM vom 20. Dezember 2001: Präsentation der vom AS 1 erarbeiteten Betriebsvariante, Beurteilung der Betriebsvarianten der FZAG und Stellungnahme des politischen Ausschusses hierzu; MK vom 29. Januar und MK vom 14. Juni 2002: Ergebnisse der Beratung der Betriebsvarianten durch das Plenum). Im Übrigen nutzt die Volkswirtschaftsdirektion im Rahmen von öffentlichen Referaten zu jeweils aktuellen flughafenpolitischen Themen die Gelegenheit, die Bevölkerung über die Tätigkeit des Konsultativorgans des Regierungsrates in Flughafenfragen zu informieren. Gewisse Informationen, die dem Runden Tisch

weitergegeben werden und die für dessen Beratung von Bedeutung sind, unterliegen indessen auch der Vertraulichkeit, sei es grundsätzlich oder vorläufig. Deshalb entscheidet der Vorsitzende in Absprache mit dem Steuerungsausschuss nach jeder Plenumsitzung über die Information der Medien. Diesem Vorgehen hat der Runde Tisch seinerzeit zugestimmt. Die Information der Öffentlichkeit über die am Runden Tisch behandelten Geschäfte ist damit sichergestellt.

Die möglichen künftigen Betriebsvarianten, welche die umhüllende Lärmbelastungskurve des SIL-Objektblattes Flughafen Zürich bilden und, wie erwähnt, auch am Runden Tisch eingehend beraten wurden, sind zweifellos auch unter planungsrechtlichen Aspekten von Bedeutung. Die Bearbeitung von Sachplänen findet auf Grund der Zuständigkeiten auf Bundesebene indessen in erster Linie auf Behördenstufe statt. Der vom Bundesrat genehmigte kantonale Richtplan stellt eine wichtige Grundlage für die ausstehenden Entscheide des Bundesrates dar. Insbesondere die darin bezeichneten Zentrumsgebiete sowie der Grundsatz der Erhaltung und Weiterentwicklung der bestehenden Siedlungsstruktur setzen Randbedingungen, die vom Bund nicht leichtfertig übergangen werden können. Erst nach der Festsetzung des SIL-Objektblattes Flughafen Zürich durch den Bundesrat kann beurteilt werden, welche konkreten raumplanerischen Auswirkungen der SIL hat und ob der kantonale Richtplan an neue Vorgaben des Bundes anzupassen ist. Sollten Differenzen zum geltenden Richtplan bestehen bleiben, wäre dieser durch den Kantonsrat anzupassen oder aber es wäre das für solche Fälle gesetzlich vorgesehene Bereinigungsverfahren durchzuführen. Die Kommission des Kantonsrates für Planung und Bau (KPB) wurde im Juni 2001 durch die zuständigen Bundes- und kantonalen Stellen ausführlich über die Bedeutung des SIL, über den Koordinationsprozess, die daran beteiligten Parteien sowie über die zeitlich nachgeschaltete Erarbeitung des Betriebsreglements informiert und mit allen erforderlichen Dokumenten bedient. Es war aber aus zeitlichen Gründen sowie angesichts der Zuständigkeiten auf Bundesebene nie vorgesehen, den Kantonsrat direkt in den SIL-Prozess und in die Entscheidungsfindung für das neue Betriebsreglement einzubinden. Die demokratische Mitwirkung kommt erst zum Tragen, wenn das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich vom Bundesrat festgesetzt ist, Richtplananpassungen eingeleitet werden müssten und das Betriebsreglement im Anhörungsverfahren beanstandet werden kann.

Die Empfehlungen des Runden Tisches (Plenum) zu den von der Flughafen Zürich AG gegen Ende Oktober 2001 präsentierten möglichen Betriebsvarianten und zu den vom AS 1 des Runden Tisches erarbeiteten Varianten sind für den Regierungsrat als Entscheidungs-

grundlagen von Interesse. Dasselbe gilt für die Vernehmlassung, die bei allen 171 Gemeinden im Kanton Zürich durchgeführt wurde und mit deren Ergebnissen sich der Regierungsrat ebenso auseinandergesetzt hat. So wichtig diese Empfehlungen und Stellungnahmen sind, sie entbinden den Regierungsrat nicht von der Pflicht, eine eigene Beurteilung der Sach- und Rechtslage vorzunehmen. Die Stellungnahmen der Gemeinden – insgesamt haben sich 130 vernehmen lassen – füllen mehrere hundert Seiten. Allein schon deshalb ist eine Veröffentlichung in vollem Wortlaut nicht angezeigt. Die von der Volkswirtschaftsdirektion erstellte Zusammenfassung gibt jedoch einen guten Überblick über die eingegangenen Stellungnahmen.

In seiner Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 371/2001 hat der Regierungsrat ausgeführt, dass die Konsultation des Runden Tisches von Fall zu Fall auf Grund eines Auftrages des Regierungsrates erfolge. Darüber hinaus können aber auch zeitliche Kriterien darüber entscheiden, ob ein Geschäft dem Runden Tisch unterbreitet wird oder nicht. Die (definitive) Haltung des Regierungsrates zum Staatsvertrag Schweiz/Deutschland wurde bekanntlich mit der Stellungnahme zu einem entsprechenden, für dringlich erklärten Postulat kommuniziert (KR-Nr. 91/2001). Da die Regierung zu dringenden Postulaten innert vier Wochen schriftlich und begründet Stellung nehmen muss (§ 24a. Abs. 1 des Kantonsratsgesetzes, LS 171.1), hätte die Zeit für eine Konsultation des Runden Tisches gefehlt.

Mit Beschluss vom 6. Februar 2002 hat der Regierungsrat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ersucht, die notwendigen Schritte für eine Revision der Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.4) einzuleiten, mit dem Ziel, die unverhältnismässigen Auswirkungen der Berechnungsweise für die erste Nachtstunde (22.00 bis 23.00 Uhr) zu minimieren. Dieses Gesuch erfolgte in erster Linie zur Sicherung der übergeordneten Absicht, dass die Sperrzeit für den Flugbetrieb im künftigen Betriebsreglement von fünf auf sieben Stunden ausgedehnt werden kann, d. h., dass inskünftig zum Schutz der Bevölkerung zwischen 23.00 und 6.00 Uhr keine geplanten Starts und Landungen durchgeführt werden dürfen. Damit der Runde Tisch zu wichtigen Flughafenfragen ergiebig und zeitgerecht Stellung nehmen kann, müssen entsprechende Entscheidungsgrundlagen von der Regierung vorbereitet werden. Mit dem Antrag an den Bundesrat, die notwendigen Schritte für eine Revision der LSV einzuleiten, wurde entsprechend verfahren. Nachdem das UVEK das Gesuch abgelehnt hat, ist dieses Thema zurzeit kein Traktandum für den Runden Tisch. Im Falle einer wohlwollenden Prüfung des Gesuches wäre der Einbezug dieses Gremiums durch die Volkswirtschaftsdirektion um-

gehend eingeleitet worden, und es hätten im Rahmen des Rechtsetzungsverfahrens genügend Möglichkeiten bestanden, alle massgebenden Kreise sachgerecht in die definitive Entscheidungsfindung, insbesondere in das Vernehmlassungsverfahren, einzubeziehen.

In seiner Antwort auf die Interpellation KR-Nr. 192/2002 führte der Regierungsrat aus, dass die FZAG die mögliche Verlängerung der Piste 10 und 28 erst im Laufe der Optimierung der verschiedenen Betriebsvarianten aufgegriffen hatte. Am Runden Tisch war von diesen Pistenverlängerungen erstmals anlässlich der Plenumsitzung vom 22. Mai 2002 die Rede; damals wurden den Teilnehmerinnen und Teilnehmern allerdings keine entsprechenden Unterlagen abgegeben. Solche erhielten die Mitglieder des politischen Ausschusses im Anschluss an die Sitzung vom 3. Juni 2002, anlässlich welcher sie von Vertretern der FZAG über die optimierten Betriebsvarianten und die Pistenverlängerungen informiert wurden. Am 11. Juni 2002 wurde auch der AS 1 über dieselben Themenkreise orientiert. Im Zuge der Vernehmlassung zu den möglichen Betriebsvarianten, die bei allen Zürcher Gemeinden durchgeführt wurde, erhielten auch die Vertreterinnen und Vertreter der am Runden Tisch sitzenden Gemeinden und Bezirke mit Schreiben der Volkswirtschaftsdirektion vom 3. Juni 2002 alle entsprechenden Unterlagen, darunter auch einen Infrastrukturplan samt ausführlicher Beschreibung der möglichen Pistenverlängerungen. An der Plenumsitzung vom 19. Juni 2002 wurden unter dem Traktandum «Orientierung über die überarbeiteten Betriebsvarianten» bezüglich der möglichen Pistenverlängerungen weder weitere Informationen verlangt noch zusätzliche Fragen an die Adresse der FZAG gestellt.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**