

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

Sitzung vom 13. Januar 2010

### **39. Baulinienrevision (Konzept Aufarbeitung und Bewirtschaftung; Finanzierung)**

#### **A. Ausgangslage**

Mit der Verordnung über die amtliche Vermessung vom 18. November 1992 (VAV; SR 211.432.2) hat der Bund neue gesetzliche Grundlagen für die amtliche Vermessung (AV93) erlassen. Mit § 5 lit. c der kantonalen Verordnung über die amtliche Vermessung vom 17. Dezember 1997 (KVAV; LS 255) wurden auch die Baulinien zum Inhalt der amtlichen Vermessung erklärt. Die Vermessungsdaten müssen als Grundlage für den Aufbau und den Betrieb von Landinformationssystemen dienen und für öffentliche und private Zwecke verwendet werden können (Art. 1 Abs. 2 VAV). Dazu werden die Daten in EDV-gerechter, numerischer Form benötigt.

Am 1. Juli 2008 sind das Bundesgesetz über Geoinformation (GeoIG; SR 510.62) und die zehn dazugehörigen Ausführungsverordnungen in Kraft getreten. Im GeoIG ist die Schaffung eines Katasters der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen (ÖREBK) vorgesehen. Kantonale Baulinien sollen als kantonale eigentümerverbindliche Geobasisdaten ebenfalls in diesen Kataster aufgenommen werden (Art. 16 Abs. 3 GeoIG und Art. 3 lit. b ÖREBK).

Diese Aufnahme bedingt die Aktualisierung und Erfassung der kantonalen Baulinien in einem den gesetzlichen Anforderungen entsprechenden Planwerk. Ein Grossteil der aufgrund der AV93 bereits digitalisierten Baulinien entspricht nicht dem heutigen Stand und kann angesichts der Publizitätswirkung des Katasters nicht in diesen überführt werden.

Grundlage für die Raumsicherung mittels kantonalen Verkehrsbaulinien sind die regionalen Richtpläne Verkehr und der kantonale Richtplan Verkehr, der mit Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 festgesetzt wurde (Vorlage 4222). Sämtliche in den Verkehrsrichtplänen eingetragenen Festlegungen sind grundsätzlich ausreichend mit Baulinien zu sichern. Zuständig hierfür ist heute gemäss § 108 des Planungs- und Baugesetzes (PBG; LS 700.1) in Verbindung mit § 38 des Gesetzes über die Organisation des Regierungsrates und der kantonalen Verwaltung (OG RR; LS 172.1) sowie Anhang 1 der Verordnung über die Organisation des Regierungsrates und der kantonalen Verwaltung (VOG RR; LS 172.11) die Volkswirtschaftsdirektion. Für die Raumsicherung von Strassen mit überkommunaler Bedeutung in den Städten

Zürich und Winterthur sind aufgrund der umfassenden Delegation im Strassenwesen gemäss den §§ 43 ff. des Strassengesetzes (LS 722.1) diese Städte selber zuständig.

Die kantonalen Verkehrsbaulinien sind heute uneinheitlich und unübersichtlich in teilweise über 100-jährigen Plänen dargestellt. Zur Ermittlung der bestehenden Verkehrsbaulinien für eine Strasse müssen teilweise mehrere, in Massstab und Darstellung nicht übereinstimmende Pläne herbeigezogen werden. Dies führt zu Rechtsunsicherheiten sowohl für die Grundeigentümeinnen und Grundeigentümer als auch für den Kanton.

In den vergangenen Jahrzehnten wurden die Verkehrsbaulinien zudem nicht systematisch bewirtschaftet. Es muss angenommen werden, dass dies mitunter in der gesetzlichen Regelung begründet ist. Während Bau und Unterhalt der öffentlichen Strassen im Strassengesetz abschliessend geregelt sind, findet sich die Rechtsgrundlage für die Raum Sicherung der Strasseninfrastruktur in den §§ 96 ff. PBG. Planende Behörden, Festsetzungsverfahren und Rechtsmittelinstanzen sind dabei verschieden. Bei Anpassungen, Änderungen und Neubauten von Staatsstrassen im Verfahren nach Strassengesetz (Strassenprojekt nach §§ 12 ff. Strassengesetz) unterblieb deshalb oft die entsprechende Nachführung der bestehenden Baulinien. Zusätzlich mag hierfür ausschlaggebend gewesen sein, dass das gemäss Planungs- und Baugesetz vorgeschriebene Verfahren auch in diesen Fällen demjenigen der Neufestsetzung von Baulinien entspricht und somit aufwendig und teuer gewesen wäre.

Die bestehenden, teilweise über 100 Jahre alten Baulinien entsprechen aus diesen Gründen in weiten Teilen nicht dem Strassenverlauf und genügen vielfach nicht mehr den heute geltenden Strassenprojektierungsgrundsätzen (§ 14 Strassengesetz) sowie dem Grundsatz der behälterischen Nutzung des Bodens (Art. 1 Abs. 2 lit. a und Art. 3 Abs. 2 des Raumplanungsgesetzes [RPG; SR 700]). Teilweise widersprechen sie vorgehenden Nutzungsplanungen. So kollidieren bestehende Verkehrsbaulinien in Kernzonen sowie teilweise auch in Quartiererhaltungs- und Zentrumszonen oft mit neueren, vorgehenden kommunalen Bauvorschriften nach §§ 50, 50a und 51 PBG.

Sämtliche Verkehrsbaulinien an Staatsstrassen im Kanton Zürich (mit Ausnahme der Städte Zürich und Winterthur) müssen daher überprüft, aufgearbeitet und bereinigt werden. Dies mit dem Ziel, ein vollständiges zeitgemässes Baulinienwerk zu erhalten, das inskünftig mit vernünftigem Aufwand fortlaufend bewirtschaftet werden kann und für die Betroffenen klar und einfach verständlich ist. Das vorliegende Konzept legt die Grundsätze fest, nach denen die Baulinien an die heutigen Bedürfnisse angepasst werden sollen. Zudem sollen die finanziellen und organisatorischen Folgen aufgezeigt werden.

## **B. Festsetzungsgrundsätze**

Die Sicherung des Raumes für die Strasseninfrastruktur und damit auch die Festlegung des Abstandes von Gebäuden und Anlagen gegenüber Strassen erfolgt ordentlich und vorrangig mit Verkehrsbaulinien. Dies gilt für geplante und für ausgebaute Strassen. Entsprechend der übergeordneten Richtplanung dienen die Baulinien der langfristigen Sicherung der Bedürfnisse des Verkehrs und der Wohnhygiene. Baulinien sind ein wichtiges Instrument der Verkehrs- und Erschliessungsplanung. Sie halten das für die Erstellung neuer und den Ausbau und die Korrektur bestehender Verkehrsflächen benötigte Land vor Überbauung frei und drängen bereits bestehende, zu nahe am Strassenraum liegende Bebauungen zurück. Mit der Definition des Strassenraums erfüllen Baulinien teilweise auch orts- und städtebauliche Funktionen, indem die Siedlung strukturiert und Vorgartenbereiche ausgedehnt werden können.

Die Sicherung des erforderlichen Raums für Strasseninfrastruktur ist eine öffentliche Aufgabe, die mit der Erfüllung weiterer öffentlicher Aufgaben wie zum Beispiel Natur- und Heimatschutz, Orts- und Stadtplanung sowie Umweltschutz zu vereinbaren ist. Welcher Aufgabe der Vorrang zukommt, ist im Rahmen einer Interessenabwägung einzelfallweise zu entscheiden. Ebenso sind die Interessen des Kantons als Strasseneigentümer und der Gemeinden einerseits sowie der privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer andererseits sorgfältig gegeneinander abzuwägen.

Der Strassenraum soll in allen Gemeinden nach einheitlichen Kriterien gesichert werden. Dabei sind die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse und ortsplanerischen Überlegungen zu berücksichtigen. Eine bestehende Bebauung an Staatsstrassen soll nicht verdrängt, sondern im Zuge der Erneuerung der Bausubstanz auf einen verhältnismässigen und zweckmässigen Abstand zurückgesetzt werden, wo dies nötig ist.

### ***1. Ausgebaute oder nahezu ausgebaute Strassen***

Auch an ausgebauten oder nahezu ausgebauten Strassen bilden Baulinien das ordentliche und vorrangige Instrument zur Sicherung des Strassenraums für die Bestimmung des Abstands von Bauten und Anlagen zur Staatsstrasse.

Damit wird eine umfassende und einheitliche Planung und Bewirtschaftung des Strassenraums ermöglicht. Anders als mit dem unflexiblen, grenzgenauen Strassenabstand nach §§ 265 ff. PBG steht mit der Baulinie ein Instrument zur Verfügung, mit dem unerwünschte Absätze oder kleinere Verschiebungen im Verlauf der Strassengrenze ausgeglichen werden können. Damit wirken sich solche Grenzverläufe nicht

auf die Überbauungsstruktur aus. Sodann sind auch an nach Planungsrecht ausgebauten Strassen bisweilen lokale Anpassungen und Korrekturen erforderlich (Bushaltestellen, Fussgängerquerungen mit Anpassung der Fahrbahn usw.). Innerhalb eines genügend bemessenen Baulinienbands ist dies ohne Einfluss auf die zulässige, bestehende Überbauung möglich. Somit schaffen Baulinien auch Rechtssicherheit für die Grundeigentümerin und den Grundeigentümer. Im Gegensatz dazu führte die Anwendung des unflexiblen Strassenabstands bei jeder Änderung im Grenzverlauf der Strasse automatisch zu einer Veränderung des erforderlichen Abstands.

Weiter können örtliche Besonderheiten und topografische Verhältnisse (extreme Hanglagen, Fluss- oder Bachverläufe, Eisenbahnlinien usw.) mit einem angepassten Baulinienverlauf berücksichtigt werden. Das Instrument des Strassenabstands bietet hierfür keine Handhabe.

Grundsätzlich wird an ausgebauten Strassen (einschliesslich Trottoir und Radstreifen/-weg) eine Baulinie im Abstand von sechs Metern zur Strasse festgesetzt. Dieses Mass orientiert sich am Strassenabstand gemäss § 265 PBG und sichert erfahrungsgemäss genügend Raum an einer Staatsstrasse, um die Zwecke und Ziele der Strasseninfrastruktur und der angrenzenden Bebauung zu sichern. Bauten und Anlagen haben also einen Abstand von sechs Metern zur Strasse einzuhalten. Kleine lokale Anpassungen im Strassenraum haben keinen Einfluss auf diesen Abstand. Erst bei grundsätzlichen Änderungen (neues Strassenprojekt) ist allenfalls eine Anpassung der Baulinie erforderlich und damit eine Änderung der Abstandsregelung denkbar.

Abweichungen von diesem Grundabstand von sechs Metern sind unter gewissen Umständen möglich. Vor allem bei der rückblickenden Aufarbeitung der veralteten Baulinien an ausgebauten Strassen ist in bebauten Gebieten mit sehr strassennaher Bebauung den örtlichen Verhältnissen vermehrt Rechnung zu tragen. Die Durchsetzung des Grundabstands von sechs Metern kann sodann in besonderen Lagen der Grundstücke (Hanglage, dahinterliegende bauliche oder natürliche Hindernisse, die nicht mit einem Quartierplan beseitigt werden können, wie Eisenbahnlinien, Flussverläufe und Ähnliches) zur Unüberbaubarkeit von Grundstücken führen. Auch hier ist eine differenzierte Interessenabwägung vorzunehmen und in solchen Ausnahmesituationen allenfalls der Grundabstand zugunsten der Überbaubarkeit der Grundstücke anzupassen, wenn aus Sicht der Verkehrsinfrastruktur nicht zwingende Gründe ein Festhalten an der ordentlichen Dimensionierung gebieten. Diese Zielsetzung liegt im volkswirtschaftlichen Interesse. Sie schont das Privateigentum und sichert einen massvollen Eingriff in die Grundrechte. Entschädigungsansprüche, die bei einer

Unüberbaubarkeit von Grundstücken durch Baulinien anfallen können (materielle Enteignung, Heimschlag), können so auf das zwingend notwendige Mass vermindert werden.

## **2. Ungenügend ausgebaute Strassen**

Bei noch nicht genügend ausgebauten Strassen ist der erforderliche Raum gemäss den einschlägigen Normen und Richtlinien (VSS, kantonale Richtlinien, Strassenstandards) für das Ausbauvorhaben zu sichern. Staatsstrassen erfordern je nach Bedeutung und unter Berücksichtigung von Radstreifen pro Fahrspur drei bis fünf Meter, für beidseitige Trottoire je zwei bis zweieinhalb Meter und für den beidseitigen Abstand von Bauten und Anlagen zur Verkehrsanlage je sechs Meter. Je nach Richtplanvorgabe und konkreter Ausgestaltung kann zusätzlich Raum für den Langsamverkehr (abgesetzte Radwege oder kombinierte Fuss- und Radwege) oder für den öffentlichen Verkehr im Strassenraum (separate Busspur, Bahnanlage innerhalb des Strassenraums nach Art. 18t des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957, EBG; SR 742.101) erforderlich sein.

## **3. Trasseesicherung**

Auch für geplante, erst im Richtplan festgelegte Strassen ist der erforderliche Raum grundsätzlich mittels Baulinien zu sichern. Für solche sogenannten Trasseesicherungen sind aufgrund des geringen Planungsstands teilweise erheblich grössere Baulinienbänder erforderlich. Der parzellengenaue Verlauf der Strassen ist in diesem Stadium noch nicht festgelegt und die Planungsfreiheit für die bestmögliche Variante soll nach Möglichkeit gewahrt bleiben. Die Eigentumsrechte der privaten Grundeigentümerin bzw. des privaten Grundeigentümers werden durch solche Trasseesicherungen unter Umständen stark tangiert. Die Baulinien sind angesichts dessen unter Berücksichtigung des jeweiligen Planungsstands auf das erforderliche Mindestmass zu beschränken. Zeichnet sich ab, dass ein Vorhaben nicht verwirklicht werden kann, ist der Richtplan zu ändern und die Trasseesicherung baldmöglichst aufzuheben. Bei der Beurteilung von Bauvorhaben, die den Baulinienbereich solcher Trassees betreffen, ist der lange Realisierungshorizont des Strassenbauvorhabens zu berücksichtigen. Die Beanspruchung des Raums kann unter Umständen mehr als 20 oder 30 Jahre in der Zukunft liegen. Gesuche für provisorische oder leicht zu entfernende Bauten innerhalb solcher Trasseesicherungen sind daher in Anwendung von § 100 Abs. 3 PBG vermehrt auch vor dem Hintergrund des konkreten Planungsstands des Strassenbauvorhabens zu prüfen.

Für die Sicherung von Strassenbauvorhaben kennt das kantonale Recht keine Sicherungsmöglichkeit ähnlich der Projektierungszone gemäss Nationalstrassen- oder Eisenbahngesetz. Einzelfallweise kann der

Erlass einer Planungszone nach Art. 27 RPG bzw. §346 PBG geprüft werden. Insbesondere für die im Richtplan mit einem langfristigen Realisierungshorizont bezeichneten Strassenbauvorhaben liegen teilweise noch keine exakten Planungen vor. Dem hier bestehenden Bedürfnis der Planer nach einer eher grosszügigen Raumsicherung widerspricht die Stärke des Eingriffs, den Baulinien für betroffene Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer bedeuten. Die Sicherung mittels Baulinien kann sich in diesen Fällen als unzweckmässig erweisen. Im Rahmen der Überarbeitung der gesetzlichen Grundlagen ist daher zu prüfen, ob für die langfristige Raumsicherung von geplanten Strassen andere Instrumente erforderlich sind.

#### ***4. Kernzonen; Quartiererhaltungszonen; Zentrumszonen***

In Kernzonen und Quartiererhaltungszonen sind die Gemeinden gemäss den §§ 50 und 50a PBG zu detaillierten Regelungen zur Erhaltung schutzwürdiger Bausubstanz und des Ortsbilds befugt. In Zentrumszonen kann die Gemeinde gemäss § 51 PBG Regelungen zur verdichteten Bebauung erlassen. Diese kommunalen Vorschriften beeinflussen den Abstand von Bauten und Anlagen zu Staatsstrassen. Die verkehrlichen Interessen treten in diesem Umfang hinter die orts- und städtebaulichen Interessen zurück. Die grosse Mehrzahl der Gemeinden hat in den Kernzonenbestimmungen von diesen Möglichkeiten Gebrauch gemacht. Die überholten Verkehrsbaulinien sind daher in allen Kernzonen ersatzlos aufzuheben. In Kernzonen werden grundsätzlich keine Baulinien mehr festgesetzt. Bei Fehlen entsprechender kommunaler Vorschriften wird subsidiär der kantonrechtliche Strassenabstand nach § 265 in Verbindung mit § 267 PBG angewendet.

In den Quartiererhaltungs- und Zentrumszonen wird dort auf die Festsetzung von kantonalen Baulinien verzichtet bzw. werden überholte Baulinien aufgehoben, wo die Gemeinden entsprechende kommunale Festsetzungen erlassen haben.

#### ***5. Nichtbauzonen***

Bei ausgebauten oder nahezu ausgebauten Strassen in Nichtbauzonen ist das Erfordernis von Baulinien beschränkt. Der Strassenraum wird wegen fehlender baulicher Tätigkeit nicht berührt. Hier ist der kantonrechtliche Strassenabstand in aller Regel ausreichend (§ 265 Abs. 1 i.V. mit § 267 PBG). Auf die Festsetzung von Baulinien kann in diesen Fällen verzichtet werden.

#### **C. Ständige Anpassung und gesetzgeberischer Handlungsbedarf**

Die Aktualität der Baulinien in der amtlichen Vermessung und im Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen muss sichergestellt werden. Für die Anpassung und Änderung von bestehen-

den Baulinien muss ein angemessenes Verfahren geschaffen werden. Auf den Fortbestand von Baulinien haben Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer keinen Rechtsanspruch. Das heute in §108 PBG vorgeschriebene Festsetzungsverfahren mit öffentlicher Auflage und schriftlicher Mitteilung an sämtliche Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie Genehmigung ist bei Aufhebungen und Änderungen oft zu schwerfällig, aufwendig und teuer. Damit ist die effiziente Bewirtschaftung der Baulinien nicht möglich. Es ist durch eine Anpassung der gesetzlichen Grundlagen im Planungs- und Baugesetz ein vereinfachtes Verfahren für die Nachführung von Baulinien einzurichten. Diese Änderung soll, wenn möglich, im Zuge einer ohnehin anstehenden Gesetzesrevision erfolgen. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, zusammen mit der Baudirektion die Revision der massgeblichen Gesetzesbestimmungen zu prüfen und dem Regierungsrat eine Änderungsvorlage zu unterbreiten.

Damit die Aktualität der Baulinien gewährleistet ist, ist sicherzustellen, dass sämtliche für die Baulinien massgeblichen Vorgänge der Festsetzungsbehörde zur Kenntnis gebracht werden und eine Baulinienrevision ausgelöst werden kann. Dies ist der Fall bei Änderungen der Richtplanung, der Nutzungsplanung (Bau- und Zonenordnung) oder aus Gründen des Natur- und Heimatschutzes (Unterschützstellungen).

Ebenso ist sicherzustellen, dass der Ausbau von bestehenden Strassen, der über lokale Anpassungen hinausgeht, auch zu einer Überarbeitung und gegebenenfalls Anpassung der Baulinien führt. Hierzu sind Festlegungen im Festsetzungsverfahren für Strassenprojekte erforderlich.

Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, unter Mitwirkung der Baudirektion die Abläufe der Anpassung der kantonalen Baulinien festzulegen und den Bedarf für eine Änderung des Strassengesetzes zu prüfen.

Bis alle kantonalen Baulinien auf den heutigen Stand gebracht worden sind, werden Bauvorhaben an Staatsstrassen in Anwendung von §234 und §264 PBG projektierten Baulinien entgegengehalten. Die projektierten Baulinien zeigen den künftigen Baulinienverlauf an, wie er aufgrund der vorstehend beschriebenen Festsetzungsgrundsätze erwartet werden darf. Eine betroffene Grundeigentümerin bzw. ein betroffener Grundeigentümer kann diesfalls gemäss §235 PBG die Festsetzung der Baulinien innert dreier Jahre verlangen.

#### **D. Vorgehen und Kosten der Baulinienrevision**

Die Bearbeitung der Baulinien soll nach Gemeinden erfolgen. Für eine erste Abschätzung der Gesamtkosten und zur Ermittlung der Festsetzungs- und Plandarstellungskriterien wurden 2005 das Pilotprojekt

«Bewirtschaftung von Verkehrsbaulinien an Staatsstrassen» in den vier Gemeinden Bubikon, Wallisellen, Langnau a. A. und Adliswil und 2007 die Aufarbeitung einer Nullserie mit 16 Gemeinden beschlossen. 2008 wurde eine weitere Gemeinde in die Nullserie aufgenommen. In den Pilotgemeinden und in den Gemeinden der Nullserie sind die revidierten Baulinien festgesetzt; einzelne Rechtsmittel sind hängig.

Die Hochrechnung für den ganzen Kanton Zürich beruht auf den Daten der Nullserie. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass im Zusammenhang mit Rechtsmittelverfahren Überarbeitungen und Neuauflagen von Plänen erforderlich sein können. Aus diesem Grund ist eine ausreichende Position für Unvorhergesehenes einzusetzen.

Die Kosten der Revision sind gemäss Hochrechnungen wie folgt veranschlagt:

	in Franken
Honorare	2 700 000
Planauflagen	700 000
Unvorhergesehenes rund 12%	400 000
Gesamtkosten	3 800 000

Die Sicherung des in den Richtplänen festgelegten Strassennetzes ist eine gesetzliche Aufgabe der Verwaltung. Sodann schreibt das eingangs aufgeführte Bundesrecht die elektronische Nachführung vor. Die hierfür erforderlichen Ausgaben sind gemäss § 37 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung vom 9. Januar 2006 (CRG; LS 611) gebunden. Für die Verwirklichung des Vorhabens ist daher eine gebundene Ausgabe von Fr. 3 800 000 zulasten der Erfolgsrechnung des Amtes für Verkehr, Konto 5205 3130, Dienstleistungen Dritter für Bau- und Niveaulinien, zu bewilligen. Diese Kosten sind im Budget 2010 (Fr. 500 000) und im KEF 2010–2013 (Fr. 500 000 pro Jahr) enthalten. Der Restbetrag von 1,8 Mio. Franken wird im folgenden KEF zu berücksichtigen sein.

Baulinien sind von der Grundeigentümerin und vom Grundeigentümer in der Regel entschädigungslos zu dulden. Eine Vergütung ist nur geschuldet, wenn die Belastung durch die Baulinie zu einer materiellen Enteignung führt (BGE 110 Ib 359 mit Verweisen). Je nach Gewichtung der zu erfüllenden öffentlichen Aufgaben und der Interessenabwägung im Einzelfall können bei der Durchsetzung der Baulinien zusätzliche Kosten aus den sich ergebenden Eigentumsbeschränkungen (Enteignung, Heimschlag) anfallen. In Anwendung der genannten Grundsätze soll wenn möglich vermieden werden, dass Entschädigungstatbestände geschaffen werden. Die Kosten für Entschädigungen sind vorliegend deshalb nicht mitgerechnet. Wo diese Kosten im Zuge der Baulinienüberarbeitung im Einzelfall dennoch anfallen, sind sie gesondert zu bewilligen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Dem Konzept für die Revision der Baulinien an Staatsstrassen wird zugestimmt.

II. Für die Aktualisierung und Erfassung der Baulinien wird eine gebundene Ausgabe von Fr. 3 800 000 zulasten der Erfolgsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5205, Amt für Verkehr, bewilligt.

III. Die Volkswirtschaftsdirektion (federführend) wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Baudirektion dem Regierungsrat die für die Anpassung der Baulinien gemäss Bst. C der Erwägungen erforderlichen Gesetzesänderungen vorzulegen.

IV. Mitteilung an die Finanzdirektion, die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:

**Husi**