

Regierungsratsbeschluss

vom 24. Juni 2024

Nr. 2024/1032

KR.Nr. I 0057/2024 (BJD)

Interpellation Urs Huber (SP, Obergösgen): Cargo sous terrain: Tempo um jeden Preis oder Sorgfalt und echte Mitwirkung? Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Das Projekt Cargo sous terrain (CST) nimmt planerisch immer mehr Gestalt an. Auf Bundesebene erfolgt gerade die Anhörung zum Sachplan Verkehr, Teil Unterirdischer Güterverkehr und auf Kantonsebene hat die Anhörung zur geplanten Richtplananpassung stattgefunden. Aktuell werden auf allen Ebenen, teilweise mit parallelen Verfahren im Eilzugtempo Kantone und Gemeinden mit verschiedenen Plänen konfrontiert. Diese Woche äusserten sich Vertreter und Vertreterinnen von CST dazu, ja, das sei schon speziell. Fraglich ist dabei, ob so die betroffene Bevölkerung überhaupt eine Möglichkeit bekommt, sich zu diesen Plänen angemessen äussern zu können. Und dies alles trotz vielen gewichtigen Fragen zu Cargo sous terrain, die bis heute offen sind.

Auf die Frage, warum denn die private Firma CST schneller planen können sollte als andere, antwortete der Verantwortliche von Cargo sous terrain im SRF am 22. März 2024, sie bräuchten schnelle Entscheide, damit sie Investoren bekommen. Man bekam den Eindruck, alle Stellen sollten sich prioritär um CST-Pläne kümmern und die restliche Arbeit hintenanstellen. Dies irritiert. Es handelt sich bei dieser Thematik nicht um eine Notlagen-Situation.

Von den einen als Allheilmittel für den Gütertransport angepriesen, für die anderen als Illusion wahrgenommen, die früher oder später platzen wird. So oder so muss eine sorgfältige Planung stattfinden. In diesem Kontext stellen wir der Regierung folgende Fragen:

1. In verschiedenen Dokumenten sowie in Aussagen der von Cargo sous terrain zuständigen Personen sind Erwartungen bezüglich Tempo und Abwicklung der Verfahren vorhanden. Wie ist die Einschätzung aus kantonaler Sicht? Mit welchen Aufwendungen der Gemeinden sowie der kantonalen Ämter in welcher Zeit ist zu rechnen? Können die Vorstellungen von Cargo sous terrain überhaupt eingehalten werden? Muss die Bearbeitung anderer Projekte des Kantons sowie der Gemeinden mangels Ressourcen deshalb zurückgestellt werden?
2. Wurden im bisherigen Vorgehen die von Cargo sous terrain eingereichten Pläne und Vorstellungen eins zu eins in die verschiedenen Verfahren eingegeben oder schon vorgängig geprüft?
3. Seit Beginn der Idee Cargo sous terrain ist die Grundwasserproblematik umstritten. Bis heute sind viele Wasserverantwortliche in den betroffenen Gemeinden und bei den Wasserversorgern besorgt, welche Folgen der unterirdische Bau sowie die neue Infrastruktur auf Wasserströme und Wasserqualität haben werden. CST lässt dahingehend verlauten, man umfahre die Wasserströme einfach. So einfach wird es wohl nicht sein. Welche Abklärungen wurden vom Kanton dahingehend bereits getroffen? Welche Be-

dingungen müssen wann erfüllt werden? Wie garantiert der Kanton, dass keine Probleme auftreten werden? Wie werden die betroffenen Gemeinden sowie die Wasserversorger in diesen Prozess miteinbezogen?

4. Grundsätzlich stellt sich die Frage: was ist, wenn dem Projekt, wie die meisten unabhängigen Experten und Expertinnen sowie Logistiker und Logistikerinnen erwarten, mal einfach «die Puste ausgeht»? CST ist eine 100 % private Firma, da besteht die Gefahr, das Recht, die Möglichkeit, den Betrieb jederzeit zu schliessen. Wer zahlt dann den Rückbau der bereits gebauten Infrastrukturanlagen (z.B. betreffend Dulliken)? Was passiert mit einer Gross-Deponie auf halber Strecke? Wer baut die geplante 2.5 km Transportanlage ins Rütitäl zurück? Verlangt der Bund, der Kanton von der Firma eine Sicherheit für diesen Fall? Auch für andere Standorte?
5. Nach den bisher bekannten Plänen würden alleine zwischen Wangen und Oensingen eine Fläche von ca. zwölf Fussballfeldern für die Pläne von CST benötigt. Wie sieht dadurch der Verlust an Fruchtfolgefleichen aus? Sind die bundeseigenen Richtlinien zu den Fruchtfolgefleichen noch einhaltbar?
6. Der Firma CST wurden vom Gesetzgeber umfassende Sonderrechte gegeben, erstaunlich für eine Firma mit keinerlei staatlichem Hintergrund. Insbesondere existieren sogar Enteignungsrechte. Welche Instanz würde eine solche Enteignung durchführen (z.B. im Fall des Dulliker Rütitäl)? Wie würde der Ablauf dieses Verfahrens aussehen und welches wären hierzu die Rechte der betroffenen Gemeinden sowie der Anwohner und Anwohnerinnen?
7. Es ist auch denkbar, dass CST auf kantonalen Grundstücken Bauten realisieren will. Welche Haltung würde der Kanton in solchen Fällen einnehmen? Er sollte ja als Eigentümer zuerst seine eigenen Interessen wahren, die müssen nicht zwingend mit denen der CST übereinstimmen. Welchen Einfluss auf solche Entscheide hätte der Kantonsrat? Wäre auch eine Enteignung des Kantons durch die CST denkbar und rechtlich möglich?

2. Begründung

Im Vorstosstext enthalten.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Bei Cargo sous terrain (CST) handelt es sich um ein privatwirtschaftliches Unternehmen, das ein Gesamtlogistiksystem betreiben will. Im Zentrum steht ein Tunnelsystem für den Gütertransport, das über sogenannte Hubs mit der Oberfläche verbunden ist. Mit dem Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG; SR 749.1) liegt die rechtliche Grundlage für das privat finanzierte Vorhaben vor. Es regelt den Bau und Betrieb von Anlagen für den unterirdischen Gütertransport und den Betrieb von Fahrzeugen auf diesen Anlagen. Das Bewilligungsverfahren lehnt sich weitgehend an das dasjenige für Eisenbahnen an.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

In verschiedenen Dokumenten sowie in Aussagen der von Cargo sous terrain zuständigen Personen sind Erwartungen bezüglich Tempo und Abwicklung der Verfahren vorhanden. Wie ist die Einschätzung aus kantonaler Sicht? Mit welchen Aufwendungen der Gemeinden sowie der kantonalen Ämter in welcher Zeit ist zu rechnen? Können die Vorstellungen von Cargo sous terrain überhaupt eingehalten werden? Muss die Bearbeitung anderer Projekte des Kantons sowie der Gemeinden mangels Ressourcen deshalb zurückgestellt werden?

Die Leit- und Genehmigungsbehörde für das Vorhaben CST ist das Bundesamt für Verkehr (BAV). Da das Vorhaben sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirkt, braucht es entsprechende Festlegungen in einem Sachplan des Bundes nach Art. 13 Raumplanungsgesetz (RPG; SR 700). In Abstimmung mit den Kantonen wurde geregelt, dass im Sachplan die Planungssperimeter der Hubs und der Planungskorridor des Tunnels sowie alle baunotwendigen Anlagen und projektspezifischen Materialbewirtschaftungsstandorte festgelegt werden. Die Kantone legen in ihren kantonalen Richtplänen die Hubstandorte und die Tunnellinienführung fest. Für die erste Etappe von CST vom Gäu nach Zürich wurde unter dem federführenden BAV eine Projektorganisation eingesetzt mit einem Organ für die politisch strategische Koordination (PSK), in welchem die Baudirektorinnen und Baudirektoren der betroffenen Kantone vertreten sind, und einem Gremium für die Gesamt-Koordination (GK), in welchem kantonale Fachstellen vertreten sind. CST hat Einsitz in beiden Gremien. Ziel ist die Koordination der verschiedenen Arbeiten zur räumlichen Abstimmung der ersten Etappe von CST. Dazu gehört auch ein gemeinsam festgelegter Zeitplan, da mit dem Sachplan und den kantonalen Richtplänen sowohl Bundesverfahren wie auch kantonale Verfahren betroffen sind.

Das Projekt CST stellt ein neuartiges Transportsystem dar. Die Projektbearbeitung erfolgt durch CST. Der Austausch mit CST zur Projektentwicklung sowie die Beurteilung der Unterlagen erfordert seitens Kanton Ressourcen. Dies insbesondere auch mit Blick auf die bis Ende Juni 2024 laufende Anhörung der Kantone zum Sachplan Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport. Das Gleiche gilt für die Gemeinden mit der parallel durchgeführten Anhörung.

Das Bau- und Justizdepartement (BJD) ist grundsätzlich bestrebt, die betroffenen Gemeinden und Regionen entsprechend einzubeziehen und zu informieren, um ihre Anliegen auch vorgängig zu den formellen Verfahren abzuholen. Der Austausch mit den Gemeindepräsidenten im Gäu erfolgt regelmässig über das seit Anfang 2022 bestehende Koordinationsgremium «All-Gäu». Der Aufwand muss für alle Beteiligten mit den bestehenden Ressourcen abgewickelt werden können, ohne dass dadurch andere Projekte verzögert würden. Das BJD kommuniziert dies klar gegenüber CST wie auch dem BAV.

3.2.2 Zu Frage 2:

Wurden im bisherigen Vorgehen die von Cargo sous terrain eingereichten Pläne und Vorstellungen eins zu eins in die verschiedenen Verfahren eingegeben oder schon vorgängig geprüft?

Die Projektentwicklung von CST wird in regelmässigem Austausch mit den betroffenen Kantonen besprochen: einerseits in der Gesamt-Koordination (GK) und andererseits in direkten Gesprächen zwischen CST und kantonalen Fachstellen. Dabei werden einzelne Themen wie auch Entwürfe von Berichten diskutiert. Die formelle Stellungnahme des Kantons Solothurn (inkl. Beurteilung der Umweltverträglichkeit 1. Stufe) erfolgt im derzeit laufenden Anhörungsverfahren zum Sachplan Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport des Bundes.

Das BJD hat sich bereits mit der Frage auseinandergesetzt, wie die Hubstandorte und die Tunnellinienführung im kantonalen Richtplan festgelegt werden sollen. Der Entwurf der Festlegungen war Bestandteil der Ende 2023/Anfang 2024 durchgeführten Anhörung der Richtplananpassung 2023 bei den Gemeinden und Regionalplanungsorganisationen. Da insbesondere bei den Auswirkungen auf das Grundwasser bzw. die Trinkwasserversorgung grosse Vorbehalte gegenüber dem Vorhaben bestehen und weitere grundlegende Fragen offen sind, sind die Festlegungen nicht Teil der zurzeit laufenden öffentlichen Auflage der Richtplananpassung 2023. Das Anpassungsverfahren des kantonalen Richtplans wird erst durchgeführt, wenn die stufengerechten Abklärungen vorliegen und die Planungssperimeter der Hubs und der Planungskorridor des Tunnels im Sachplan des Bundes in der Abstimmungskategorie Festsetzung festgelegt sind.

3.2.3 Zu Frage 3:

Seit Beginn der Idee Cargo sous terrain ist die Grundwasserproblematik umstritten. Bis heute sind viele Wasserverantwortliche in den betroffenen Gemeinden und bei den Wasserversorgern besorgt, welche Folgen der unterirdische Bau sowie die neue Infrastruktur auf Wasserströme und Wasserqualität haben werden. CST lässt dahingehend verlauten, man umfahre die Wasserströme einfach. So einfach wird es wohl nicht sein. Welche Abklärungen wurden vom Kanton dahingehend bereits getroffen? Welche Bedingungen müssen wann erfüllt werden? Wie garantiert der Kanton, dass keine Probleme auftreten werden? Wie werden die betroffenen Gemeinden sowie die Wasserversorger in diesen Prozess miteinbezogen?

Der Regierungsrat teilt bezüglich der Grundwasserproblematik die Bedenken der Interpellanten. Die Linienführung für den Tunnel wurde im Verlauf der Projektierung zwar laufend optimiert und ist nun zu einem grossen Teil in tieferliegenden Felsschichten unterhalb der Grundwasserleiter geplant. Dennoch kommen die Tunnellinienführung auf einer Länge von rund 4 km von Neuendorf bis auf Höhe Gunzgen, die Hubs Neuendorf, Härkingen, Rickenbach und der Zwischenangriff Neuendorf vollständig sowie der Zwischenangriff Bornfeld und die Unterhaltsstelle Dulliken teilweise in die Schottergrundwasserleiter zu liegen. Das Vorhaben CST stellt damit im Kanton Solothurn einen grossen Eingriff ins Grundwasser dar. Besonders betroffen sind die für die Trinkwasserversorgung von mehr als 100'000 Einwohnerinnen und Einwohnern genutzten Grundwasservorkommen im Gäu und im Niederamt. Diese stehen bereits heute stark unter Druck und weisen Probleme hinsichtlich der Grundwasserqualität auf (Nitrat- und Chlorothalonil-Belastung, schleichende klimabedingte Temperaturerhöhung).

Es ist unabdingbar, dass CST die gesetzlichen Vorgaben in Bezug auf die Grundwasserqualität und das Speichervolumen sowie den Grundwasserdurchfluss einhalten muss. Insbesondere darf das Vorhaben nicht zu einer weiteren Erwärmung des Grundwassers führen. Zudem muss während der Bau- sowie der Betriebsphase der Betrieb der Wasserfassungen im Abstrom der verschiedenen Baustellen jederzeit gewährleistet sein (Primat der Trinkwasserversorgung).

Das Amt für Umwelt (AfU) nimmt im Rahmen des Sachplanverfahrens zum Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) 1. Stufe Stellung und wird sich auch im darauffolgenden Plangenehmigungsverfahren zum UVB 2. Stufe äussern. Zur Beantwortung der Frage, ob die Machbarkeit des Vorhabens im Hinblick auf das Grundwasser zum heutigen Zeitpunkt bereits als gegeben betrachtet werden kann, hat das AfU bei der Arbeitsgruppe «Angewandte und Umweltgeologie» der Universität Basel ein Gutachten in Auftrag gegeben, welches in die Beurteilung zum UVB 1. Stufe einfließt.

Im Rahmen des Sachplanverfahrens sind die Gemeinden anzuhören und die Bevölkerung muss in geeigneter Weise mitwirken können (Art. 19 Raumplanungsverordnung, RPV; SR 700.1). Das dafür zuständige kantonale Amt für Raumplanung (ARP) hat wie vom BAV empfohlen vom 1. März 2024 bis am 17. Mai 2024 die interessierten regionalen und kommunalen Stellen angehört und die Bevölkerung zur Mitwirkung eingeladen. Die betroffenen Gemeinden wurden mit

Brief des ARP vom 22. Februar 2024, die Öffentlichkeit mit der Publikation im kantonalen Amtsblatt vom 1. März 2024 darüber informiert. Die während der Frist eingegangenen Rückmeldungen fliessen sofern von kantonalem Interesse in die kantonale Stellungnahme ein bzw. werden in der Beurteilung des AfU zum UVB mitberücksichtigt. Alle Stellungnahmen werden zudem dem BAV weitergeleitet.

3.2.4 Zu Frage 4:

Grundsätzlich stellt sich die Frage: was ist, wenn dem Projekt, wie die meisten unabhängigen Experten und Expertinnen sowie Logistiker und Logistikerinnen erwarten, mal einfach «die Puste ausgeht»? CST ist eine 100 % private Firma, da besteht die Gefahr, das Recht, die Möglichkeit, den Betrieb jederzeit zu schliessen. Wer zahlt dann den Rückbau der bereits gebauten Infrastrukturanlagen (z.B. betreffend Dulliken)? Was passiert mit einer Gross-Deponie auf halber Strecke? Wer baut die geplante 2.5 km Transportanlage ins Rütitäl zurück? Verlangt der Bund, der Kanton von der Firma eine Sicherheit für diesen Fall? Auch für andere Standorte?

Beim Vorhaben CST handelt es sich um eine nationale Infrastruktur, welche gestützt auf eine nationale Gesetzgebung erstellt werden soll. Entsprechende Regelungen zum Rückbau sind im UGüTG in Abschnitt 3: Planung, Bau, Betrieb und Rückbau festgelegt (vgl. Art. 24 UGüTG): Wird der Bau oder der Betrieb der Anlagen endgültig eingestellt, so sind die Anlagen auf Kosten des Eigentümers zu entfernen oder zu sichern. Die zuständige Behörde entscheidet, inwieweit der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen ist. Das BAV verlangt angemessene Sicherheiten. Diese sind im Plangenehmigungsverfahren zu erbringen. Die Plangenehmigung wird nur erteilt, wenn das Unternehmen finanziell leistungsfähig ist (Art. 9 Abs. 6 Bst. b UGüTG).

Der Regierungsrat teilt diese Bedenken und nimmt sie in seine Stellungnahme im Rahmen des Sachplanverfahrens auf: Er erwartet, dass der Bund entsprechende Rückstellungen einfordert und Kontrollmechanismen festlegt, und fordert, dass der Kanton, die Gemeinden sowie betroffene Grundeigentümerschaften in jedem Fall schadlos zu halten seien.

3.2.5 Zu Frage 5:

Nach den bisher bekannten Plänen würden alleine zwischen Wangen und Oensingen eine Fläche von ca. zwölf Fussballfeldern für die Pläne von CST benötigt. Wie sieht dadurch der Verlust an Fruchtfolgeflächen aus? Sind die bundeseigenen Richtlinien zu den Fruchtfolgeflächen noch einhaltbar?

Für die Planung von CST gilt, dass Kulturland und insbesondere Fruchtfolgeflächen (FFF) zu berücksichtigen und Eingriffe möglichst zu vermeiden sind. Die Prüfung von Alternativen ist durch CST aufzuzeigen. Auf dieser Grundlage erfolgt die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Gemäss Sachplan FFF des Bundes sind bei einem Verbrauch von FFF bei der Realisierung von Bundesvorhaben alle definitiv beanspruchten FFF mit Unterstützung der betroffenen Kantone zu kompensieren. Das Kompensationsprojekt ist Teil der Plangenehmigungsunterlagen. Für temporäre Beanspruchungen hat der Kanton Solothurn keine Kompensationspflicht vorgesehen. Der Kanton Solothurn hat aber den vom Bund vorgegebenen Mindestumfang von 16'200 ha FFF dauerhaft sicherzustellen. Stand heute würden im Kanton Solothurn durch CST insbesondere beim Zwischenangriff Dulliken FFF dauerhaft beansprucht.

3.2.6 Zu Frage 6:

Der Firma CST wurden vom Gesetzgeber umfassende Sonderrechte gegeben, erstaunlich für eine Firma mit keinerlei staatlichem Hintergrund. Insbesondere existieren sogar Enteignungsrechte. Welche Instanz würde eine solche Enteignung durchführen (z.B. im Fall des Dulliker Rütitäl)? Wie würde der Ablauf dieses Verfahrens aussehen und welches wären hierzu die Rechte der betroffenen Gemeinden sowie der Anwohner und Anwohnerinnen?

Wie bereits in Antwort zu Frage 4 aufgeführt sind im UGüTG in Abschnitt 3 (Art. 8 bis 24) Planung, Bau, Betrieb und Rückbau geregelt. Mit der Plangenehmigung durch das BAV werden sämtliche erforderlichen Bewilligungen erteilt (Art. 9 Abs. 4 UGüTG). Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen, also auch das Dulliker Rütitäl. Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVG; SR 172.021). Betreffend Enteignungen finden die Vorschriften des Bundesgesetzes über die Enteignung (EntG; SR 711) Anwendung.

Nach der Genehmigung des Sachplans Unterirdischer Gütertransport durch den Bundesrat kann CST das Plangenehmigungsgesuch mit den erforderlichen Unterlagen beim BAV einreichen. Die betroffenen Kantone werden durch das Bundesamt zur Stellungnahme eingeladen. Das Gesuch ist in den Publikationsorganen der betroffenen Kantone und Gemeinden zu publizieren und während 30 Tagen öffentlich aufzulegen. Die öffentliche Auflage hat den Enteignungsbann zur Folge. Wer Partei ist, kann während der Auflagefrist bei der Genehmigungsbehörde (BAV) Einsprache erheben. Die betroffenen Gemeinden wahren ihre Interessen mit Einsprache. Mit der Plangenehmigung entscheidet das BAV gleichzeitig über die Einsprachen.

3.2.7 Zu Frage 7:

Es ist auch denkbar, dass CST auf kantonalen Grundstücken Bauten realisieren will. Welche Haltung würde der Kanton in solchen Fällen einnehmen? Er sollte ja als Eigentümer zuerst seine eigenen Interessen wahren, die müssen nicht zwingend mit denen der CST übereinstimmen. Welchen Einfluss auf solche Entscheide hätte der Kantonsrat? Wäre auch eine Enteignung des Kantons durch die CST denkbar und rechtlich möglich?

CST hat Interesse an einem kantonalen Grundstück und ist bereits seit einigen Monaten in Verhandlung mit dem Kanton Solothurn, vertreten durch das Bau- und Justizdepartement (Hochbauamt). Es betrifft ein Grundstück im Finanzvermögen.

Die rechtliche Grundlage über das Finanzvermögen bildet das Gesetz über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung (WoV-G; BGS 115.1). Gestützt auf § 41 Absatz 3 WoV-G besteht das Finanzvermögen aus jenen Vermögenswerten, die ohne Beeinträchtigung der Erfüllung öffentlicher Aufgaben veräussert werden können. Gemäss § 41 Absatz 5 WoV-G entscheidet der Regierungsrat über das Finanzvermögen, d.h. die Zuständigkeit liegt abschliessend bei ihm.

Weitere Grundlagen für Immobilienentwicklungen im Finanzvermögen bilden u.a. die Immobilienstrategie des Hochbauamtes, welche vom Regierungsrat am 8. Dezember 2003 (RRB Nr. 2003/2268) genehmigt wurde sowie der Legislaturplan 2017-2021 (KRB Nr. SGB 0188/2017). Unter Kapitel B Politische Schwerpunkte bzw. B1 Standortattraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Kantons stärken wird unter Punkt B.1.2.3 Liegenschaften im Finanzvermögen zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes nutzen das Handlungsziel wie folgt erläutert: Liegenschaften im

Finanzvermögen dienen nicht unmittelbar einem Verwaltungszweck. Mit diesen sollen marktübliche Erträge erwirtschaftet werden. Mit einer sorgfältigen Entwicklung und Bewirtschaftung des Immobilienportefeuilles des Finanzvermögens soll jedoch nicht bloss ein Ertrag erwirtschaftet, sondern langfristig zum Gedeihen des Wirtschaftsstandortes beigetragen werden.

Wie in Antwort zu Frage 6 aufgeführt, finden betreffend Enteignung die Vorschriften des Bundesgesetzes über die Enteignung (EntG; SR 711) Anwendung. Enteignungen dürfen nur für Werke von übergeordnetem Interesse sowie für andere im öffentlichen Interesse liegenden Zwecke erfolgen (beispielsweise für den Bau von Strassen, Eisenbahnen). Zudem muss die Enteignung verhältnismässig sein, das heisst, es muss geprüft werden, ob mildere Mittel zur Erreichung des Ziels ausreichen. Der betroffene Grundeigentümer hat Anspruch auf eine volle Entschädigung, die den Verkehrswert des enteigneten Grundstücks abdeckt. Vor der Enteignung muss das Plangenehmigungsverfahren durchlaufen werden, das unter anderem die Möglichkeit der Einsprachen und die Prüfung durch zuständige Behörden umfasst.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Raumplanung
Amt für Umwelt
Hochbauamt
Amt für Verkehr und Tiefbau
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat