

## Lokale lösungsorientierte Ereignisanalyse (LLE) Milibach, Brienz

### Protokoll der Begleitgruppen-Sitzung Nr. 5 vom 03.02.2025

Ort, Zeit: Gemeindeverwaltung Brienz, Grosses Sitzungszimmer  
19.00 – 21.15 Uhr

Teilnehmende:	Andreas Blatter Kilian Brunner Walter Candido Hannes Fankhauser Christian Grossmann Niklaus Gschwend Theres Hofmann Hansuredi Hösli Andreas Huber Anita Marisa Irniger Adrian Kehrl Bruno Lötscher Sandro Mende Heidi Rohr-Mäder Adrian Santschi Alexandra Schild Pascal Siegrist Fritz Thomann Lisa von Bergen Christine Winkelmann Bruno Zmoos Oliver Hitz (OH) Bernhard Fuchs (BF) Linda Stauffer (LS) Andrea Andreoli (AA) René Michel (RM) Daniel Zimmermann (DZ) Severin Schwab (SS) Sandra Baumgartner (SH) Jana Hess (JH)	Vertreter Bevölkerung Brienz Vertreter Direktbetroffene Vertreter Direktbetroffene Vertreter Bevölkerung Brienz Vertreter Bevölkerung Brienz Vertreter Direktbetroffene <i>(Korr. vom 11.02.25)</i> Vertreterin Direktbetroffene Vertreter Geigenbau-/Schnitzlerschule Vertreter zb Zentralbahn AG Vertreter Direktbetroffene Vertreter Bevölkerung Brienz Vertreter Direktbetroffene Vertreter Direktbetroffene Vertreterin Kirch-/Begräbnisgemeinde Vertreter Standortmarketing/Regionalentwick. Vertreterin Bürgergemeinde Vertreter Bevölkerung Brienz Vertreter Direktbetroffene Vertreterin Bevölkerung Brienz Vertreterin Direktbetroffene Vertreter GVB TBA, OIK I, Projektleiter Wasserbau Gemeinde Brienz, Gemeinderatspräsident Gemeinde Brienz, Gemeindeschreiberin Schwellenkorporation Brienz, Präsident Schwellenkorporation Brienz, Vize-Präsident Niederer+Pozzi Umwelt AG, Projektverfasser LLE Geotest AG, Projektverfasser LLE Kommunikation LLE Flussbau AG SAH, GPL/BHU LLE <i>(Nachtrag vom 06.02.25)</i>
---------------	--	--

Entschuldigte:	Arpad Boa Adrian Gschwend	Vertreter Direktbetroffene Vertreter Direktbetroffene
----------------	------------------------------	--

Verteiler:	Teilnehmende und Entschuldigte Markus Wyss (MW) Eva Gertsch (EG) Eva Amstalden (EA)	TBA, OIK I, Kreisoberingenieur Bundesamt für Umwelt (BAFU) Schwellenkorporation Brienz, Sekretariat
------------	--	---

---

Traktanden:	1	Begrüssung
	2	Rückblick Massnahmenelemente
	3	Varianten
	4	Variantenbewertung
	5	Weiteres Vorgehen
	6	Wortmeldungen der Teilnehmenden
	7	Schlusswort

---

Beilagen: [1] Präsentation BG05 (Stand 06.02.25)

---



---

## Traktanden

Zuständigkeit / Termin

### 1 Begrüssung

R. Michel begrüsst zur fünften Begleitgruppensitzung zur lokalen, lösungsorientierten Ereignisanalyse (kurz LLE) Milibach. Er stellt Bernhard Fuchs als neuen Gemeinderatspräsident und Nachfolger von Peter Zumbrunn, sowie Andrea Andreoli als Präsident der Schwellenkorporation vor. Die Begleitgruppe wird um vier neue Mitglieder ergänzt, welche aufgrund ihrer Betroffenheit durch den Korridor der Bestvariante BrienzWest zusätzlich Einsitz in die Begleitgruppe nehmen (vgl. [1], Folie 4). Deshalb wird die Rolle der Begleitgruppe kurz repetiert (vgl. [1], Folie 5).

Das Protokoll zur BG04 vom 18.11.24 (Stand 19.11.24) wird ohne Anmerkungen genehmigt. Die Ziele der Sitzung sind die Präsentation der Varianten und der Variantenbewertung, sowie deren Nachvollziehbarkeit.

---

### 2 Rückblick Massnahmenelemente

Im Rahmen der BG04 wurde aufgezeigt, dass die Massnahmen im Ober- und Mittellauf aufgrund ihrer unzureichenden Schutzwirkung und der fehlenden Verhältnismässigkeit verworfen werden mussten und Massnahmen im Unterlauf notwendig sind (vgl. [1], Folien 8 - 10). Im Unterlauf ist die Kombination der Massnahmenstrategien Durchleiten und Rückhalten oder Umleiten und Rückhalten notwendig. Sobald die Massnahmenausgestaltung im Rahmen des Vorprojektes definiert ist, wird der Bedarf von zusätzlichen Objektschutzmassnahmen und organisatorischen Massnahmen (Notfallplanung) geprüft und bei Bedarf im Schutzkonzept ergänzt.

---

### 3 Varianten

Anhand der Massnahmenelemente wurden drei verschiedene Hauptvarianten mit unterschiedlichen Linienführungen erarbeitet: Hauptvariante Milibach, Seematten und BrienzWest (vgl. [1], Folie 12). Die drei Hauptvarianten wurden zu fünf Varianten weiterentwickelt, welche anschliessend einander gegenübergestellt und verglichen wurden. Alle fünf Varianten umfassen jeweils die Optimierung des bestehenden Geschiebesammlers, so dass im Ereignisfall sichergestellt werden kann, dass das Ereignis nur im dafür vorgesehenen Korridor abfließt und Massnahmen im Bereich der Mündung in den Brienzersee, damit im Ereignisfall der Rückstau vom Sees nicht zu Ausuferungen aus dem Korridor führen. Zudem enthalten alle Varianten den Aus- resp. Neubau des Gerinnes inkl. der Ergänzung eines breiten Abflusskorridors, in welchem auch sehr seltene Ereignisse schadlos abgeleitet werden können. Für jede Variante wurde eine Grobkostenschätzung (Kostengenauigkeit +/- 30 %, vgl. [1], Folie 24) basierend auf Einheitspreisen berechnet und anschliessend eine Kostenwirksamkeit anhand der erreichbaren

Schutzwirkung im Verhältnis zu den Massnahmenkosten (vgl. [1], Folie 25) bestimmt.

Variante Milibach Plus (vgl. [1], Folien 14 - 15)

Die Variante Milibach Plus sieht nebst der Optimierung des bestehenden Geschiebesammlers, den Gerinneausbau entlang der heutigen Gerinneachse vor. Der Abflusskorridor wird westlich des Gerinnes angeordnet. Zudem sieht die Variante einen zusätzlichen Geschiebesammler oberhalb der Rybibrücke vor.

Bei einem seltenen Ereignis (Geschiebefracht 30'000 m<sup>3</sup>) ist davon auszugehen, dass sich rund 60 % der Geschiebefracht im bestehenden Geschiebesammler, rund 25 % im zusätzlichen Geschiebesammler ablagern und das restliche Geschiebe (rund 15 %) im Gerinne und im Abflusskorridor unterhalb der Zentralbahn-Querung auflandet. Bei einem sehr seltenen Ereignis (Geschiebefracht 50'000 m<sup>3</sup>) ist davon auszugehen, dass sich rund 35 % der Geschiebefracht im bestehenden Geschiebesammler, rund 15 % im zusätzlichen Geschiebesammler ablagern und das restliche Geschiebe (rund 50 %) im Gerinne und im Abflusskorridor unterhalb der Zentralbahn-Querung auflandet.

Variante Seematten (vgl. [1], Folien 16 - 17)

Die Variante Seematten sieht nebst der Optimierung des bestehenden Geschiebesammlers bis zur Zentralbahn-Querung den Gerinneausbau entlang der heutigen Gerinneachse und anschliessend eine Verlegung der Gerinneachse Richtung Westen vor. Der Abflusskorridor wird westlich resp. unterhalb der Zentralbahn-Querung mittig zum Gerinne angeordnet.

Bei einem seltenen Ereignis (Geschiebefracht 30'000 m<sup>3</sup>) ist davon auszugehen, dass sich rund 60 % der Geschiebefracht im bestehenden Geschiebesammler ablagern, rund 10 % im Gerinne und im Abflusskorridor oberhalb der Zentralbahn-Querung und das restliche Geschiebe (rund 30 %) im Gerinne und im Abflusskorridor unterhalb der Zentralbahn-Querung auflandet. Bei einem sehr seltenen Ereignis (Geschiebefracht 50'000 m<sup>3</sup>) ist davon auszugehen, dass sich rund 35 % der Geschiebefracht im bestehenden Geschiebesammler ablagern, rund 25 % im Gerinne und im Abflusskorridor oberhalb der Zentralbahn-Querung und das restliche Geschiebe (rund 40 %) im Gerinne und im Abflusskorridor unterhalb der Zentralbahn-Querung auflandet.

Variante Seematten Plus (vgl. [1], Folien 18 - 19)

Die Variante Seematten Plus sieht nebst der Optimierung des bestehenden Geschiebesammlers, bis zur Zentralbahn-Querung den Gerinneausbau entlang der heutigen Gerinneachse und anschliessend eine Verlegung der Gerinneachse Richtung Westen vor. Der Abflusskorridor wird westlich resp. unterhalb der Zentralbahn-Querung mittig zum Gerinne angeordnet. Zudem sieht die Variante einen zusätzlichen Geschiebesammler oberhalb der Rybibrücke vor.

Bei einem seltenen Ereignis (Geschiebefracht 30'000 m<sup>3</sup>) ist davon auszugehen, dass sich rund 60 % der Geschiebefracht im bestehenden Geschiebesammler, rund 25 % im zusätzlichen Geschiebesammler ablagern und das restliche Geschiebe (rund 15 %) im Gerinne und im Abflusskorridor unterhalb der Zentralbahn-Querung auflandet. Bei einem sehr seltenen Ereignis (Geschiebefracht 50'000 m<sup>3</sup>) ist davon auszugehen, dass sich rund 35 % der Geschiebefracht im bestehenden Geschiebesammler, rund 15 % im zusätzlichen Geschiebesammler ablagern und das restliche Geschiebe (rund 50 %) im Gerinne und im Abflusskorridor unterhalb der Zentralbahn-Querung auflandet.

Variante BrienzWest (vgl. [1], Folien 20 - 21)

Die Variante BrienzWest sieht nebst der Optimierung des bestehenden

Geschiebesammlers, die Verlegung und den Gerinneausbau entlang der direktesten Linienführung vom bestehenden Geschiebesammlers in den See vor. Der Abflusskorridor wird mittig zum Gerinne angeordnet.

Bei einem seltenen Ereignis (Geschiebefracht 30'000 m<sup>3</sup>) ist davon auszugehen, dass sich rund 60 % der Geschiebefracht im bestehenden Geschiebesammler ablagern und das restliche Geschiebe (rund 40 %) im Gerinne und im Abflusskorridor unterhalb der Zentralbahn-Querung auflandet resp. in den See transportiert wird. Bei einem sehr seltenen Ereignis (Geschiebefracht 50'000 m<sup>3</sup>) ist davon auszugehen, dass sich rund 35 % der Geschiebefracht im bestehenden Geschiebesammler ablagern und das restliche Geschiebe (rund 65 %) im Gerinne und im Abflusskorridor unterhalb der Zentralbahn-Querung auflandet resp. in den See transportiert wird.

#### Variante BrienzWest Plus (vgl. [1], Folien 22 - 23)

Die Variante BrienzWest sieht nebst der Optimierung des bestehenden Geschiebesammlers, die Verlegung und den Gerinneausbau entlang der direktesten Linienführung vom bestehenden Geschiebesammlers in den See vor. Der Abflusskorridor wird mittig zum Gerinne angeordnet. Zudem sieht die Variante einen zusätzlichen Geschiebesammler oberhalb der Zentralbahn-Querung vor.

Bei einem seltenen Ereignis (Geschiebefracht 30'000 m<sup>3</sup>) ist davon auszugehen, dass sich rund 60 % der Geschiebefracht im bestehenden Geschiebesammler, rund 25 % im zusätzlichen Geschiebesammler ablagern und das restliche Geschiebe (rund 15 %) im Gerinne und im Abflusskorridor unterhalb der Zentralbahn-Querung auflandet resp. in den See transportiert wird. Bei einem sehr seltenen Ereignis (Geschiebefracht 50'000 m<sup>3</sup>) ist davon auszugehen, dass sich rund 35 % der Geschiebefracht im bestehenden Geschiebesammler, rund 15 % im zusätzlichen Geschiebesammler ablagern und das restliche Geschiebe (rund 50 %) im Gerinne und im Abflusskorridor unterhalb der Zentralbahn-Querung auflandet resp. in den See transportiert wird.

#### *Diskussion:*

- H. Hösli: Wurde der künftige Unterhaltsaufwand bei der Kostenschätzung berücksichtigt? → DZ: Die Kostenschätzung enthält lediglich die Erstellungskosten (Baukosten und Planungskosten inkl. Unsicherheiten). Die Unterhaltskosten wurden dann aber bei der Variantenbewertung als Kriterium (D3) berücksichtigt.
- H. Fankhauser: Wird das heutige Gerinne bei den Varianten BrienzWest und BrienzWest Plus vollständig aufgehoben? → DZ: Ja, das Gerinne wird verlegt und am heutigen Standort vollständig zurückgebaut und rekultiviert. Voraussichtlich kann der Aushub für das neue Gerinne für die Rekultivierung des alten Gerinnes verwendet werden.
- N. Gschwend: Wurde die Kosten aus dem Projekt von 2017 (rund CHF 3.8 Mio.) und der Instandstellung des Geschiebesammlers und des Gerinnes nach dem 12.08.24 (rund CHF 2.1 Mio.) berücksichtigt? → DZ: Nein, denn diese Kosten wäre ohnehin bei allen Varianten gleichermaßen zu berücksichtigen und deshalb für den Massnahmenvergleich unbedeutend. Denn auch bei den Varianten Milibach, Seematten und Seematten Plus kann nicht auf die bestehenden Bauwerke zurückgegriffen werden und es bedarf voraussichtlich einen vollständigen Ersatz.
- F. Thomann: Bei den Varianten BrienzWest und BrienzWest Plus soll auf die Formulierung «entlang eines ehemaligen Gerinnes» verzichtet werden, da anhand der vorliegenden Quellen **nicht vollständig nachgewiesen ist werden kann**, dass der Milibach in den letzten 200 Jahren **nicht effektiv einmal**

- entlang der Linienführung der Variante BrienzWest verlief.
- H. Rohr: Im Rahmen der weiteren Projektierung soll darauf geachtet werden, dass auch im Überlastfall verhindert werden kann, dass der Friedhof erneut übersart wird. Die Begrenzung des Korridors ist entsprechend auszugestalten.
  - A. Huber: Wurden die notwendigen Werkleitungs- und Erschliessungsanpassungen bereits betrachtet? → DZ: Die Machbarkeit betr. Werkleitungs- und Erschliessungsanpassungen wurde kurz geprüft, die detaillierte Projektierung erfolgt im Rahmen des Vorprojektes.
  - W. Candido: Wie breit wird das Gerinne? → DZ: Die Breite des Gerinnes beträgt rund 10 m und wird ergänzt durch einen rund 50 m breiten Korridor umfasst. Die genaue Bemessung des Gerinnes und des Korridors erfolgt im Rahmen des Vorprojektes.
  - N. Gschwend: Warum kann lokal nicht einfach der Gerinnequerschnitt verbreitert und die Höhe des entsprechenden Querschnitts reduziert werden? → DZ: Der Geschiebetransport hängt u.a. vom Gefälle und der Gerinnebreite ab. Je steiler das Gerinne, desto grösser der Geschiebetransport und desto kleiner die Abflusstiefe. Je breiter das Gerinne bei gleichbleibendem Gefälle, desto höher die Reibung auf der Sohle und desto kleiner der Geschiebetransport. Zudem hängt der Geschiebetransport bei Durchlässen nicht nur von der Querschnittfläche, sondern aufgrund der Verklausungswahrscheinlichkeit auch von der Durchlasshöhe ab. Im Rahmen des Vorprojektes muss eine optimale Kombination austariert werden.
  - H. Hösli: Kann das Gerinne lokal bei Durchlässen abgesenkt werden, damit die grössere Durchlasshöhe erreicht werden? → DZ: Soweit es das Gesamtgefälle dies zulässt, ist eine Optimierung des Längenprofil vorgesehen.
  - B. Lötscher: Geht man davon aus, dass das Trasse der Zentralbahn angehoben wird? → DZ: Zurzeit kann davon ausgegangen werden, dass die Trassehöhe nicht angepasst werden muss. Grundsätzlich wäre es technisch möglich, aber mit hohen Kosten verbunden. Im Rahmen des Vorprojektes ist der Durchlass im Detail zu konstruieren.
  - H. Hösli: Ist bei der Variante BrienzWest die Optimierung des bestehenden Geschiebesammlers überhaupt notwendig? Wäre nicht auch nur die Strategie Durchleiten (ohne Rückhalt) möglich? → DZ: Je weniger Material im heutigen Geschiebesammler zurückgehalten wird, desto mehr Material wird Richtung See transportiert und muss im Bereich unterhalb der Zentralbahn-Querung abgelagert werden können (grösserer Korridor resp. höhere Begrenzung des Korridors). Im Rahmen des Vorprojektes ist auszutariieren, welche Massnahmen-Kombination am günstigsten (in Bezug auf die Erstellungs- und Unterhaltskosten, die Gestaltung, die Schutzwirkung, etc.) ist.

---

#### 4 Variantenbewertung

Die fünf Varianten wurden verglichen und anhand von verschiedenen Kriterien bewertet. Die Bewertungskriterien lassen sich in vier Haupt- und 18 Teilziele unterscheiden (vgl. [1], Folie 27). Die Rückmeldungen aus der BG04 sind folgendermassen in die Bewertungsmatrix eingeflossen:

- Die Möglichkeit zur Etappierung wurde unter A5 berücksichtigt.
- Das Entwicklungspotential der Siedlungsstrukturen wurde unter C1 berücksichtigt.
- Ander als im Rahmen der BG04 diskutiert, wurde betr. der Gebäudebetroffenheit nicht zwischen ständig bewohnten Gebäuden und

Ferienhäusern unterschieden (vgl. C3).

- Die Bauzeit und negativen Emissionen wurde unter C5 berücksichtigt.
- Die Bewertung der Kostenwirksamkeit anstatt der Kosten wird unter D1 berücksichtigt.

Alle fünf Varianten werden hinsichtlich der einzelnen Teilziele jeweils zwischen sehr gut und schlecht bewertet und entsprechend bepunktet. Zusätzlich wurden pro Teilziel beurteilt, ob ein grosses Projektrisiko besteht. Anschliessend wurden die Punkte mit der Gewichtung pro Teilziel multipliziert und ein entsprechender Nutzwert berechnet. Anhand des Nutzwerte und der Anzahl Projektrisiken wurde eine Rangfolge bestimmt und die Bestvariante BrienzWest begründet (vgl. [1], Folie 57).

Anschliessend wurde untersucht, wie robust die Variantenbewertung ist, indem die Gewichtung der einzelnen Teilzielen bei gleichbleibendem Nutzwert verändert wurde. Es zeigte sich, dass die Rangierung beinahe vollständig unverändert blieb und somit die Variante BrienzWest eine sehr robuste Bestvariante darstellt (vgl. [1], Folie 58).

Damit die Begleitgruppe nachvollziehen kann, wie die Bewertung erfolgte, wurden die fünf Varianten anhand von einzelnen, ausgewählten Bewertungskriterien in vier Gruppen bewertet und relativ zueinander in eine Reihenfolge gebracht. Die Bewertung der verschiedenen Gruppen der Begleitgruppe wurde im Anschluss an die BG05 der Bewertung der Projektsteuerung gegenübergestellt. Folgende Beobachtungen können festgehalten werden:

- Etappierungsmöglichkeiten (A5): Die Bewertungen durch die Begleitgruppe und die Projektsteuerung stimmen mehrheitlich überein. Lediglich die Bewertung der Variante BrienzWest differiert stark (beste Variante bei Bewertung durch Begleitgruppe, schlechteste Variante bei Bewertung durch Projektsteuerung). Die Projektsteuerung hat die Variante BrienzWest unter A5 am schlechtesten bewertet, weil zwar eine Etappierung (Neubau Gerinne vorziehen, Optimierung Geschiebesammler sobald Gerinne gebaut ist) möglich ist, diese aber nicht zu einer vorzeitigen Verringerung des Schutzdefizites führt (da erst nach der Optimierung des Geschiebesammlers das Ereignis durch den neuen Korridor abgeleitet wird). Es ist davon auszugehen, dass die Begleitgruppe bei der Bewertung die vorzeitige Verringerung des Schutzdefizites nicht mitberücksichtigt und deshalb die Variante BrienzWest anders beurteilt hat (vgl. [1], Folie 33 - 35).
- Ortsbild (B1): Die Bewertungen durch die Begleitgruppe und die Projektsteuerung sind identisch (vgl. [1], Folie 36 - 38).
- Landschaftsbild (B2): Die Bewertungen der verschiedenen Gruppen der Begleitgruppe unterscheiden sich teilweise leicht. Die Bewertungen durch die Begleitgruppe und die Projektsteuerung sind vergleichbar. Einzig die Einordnung der Varianten Milibach Plus und BrienzWest erfolgte unterschiedlich. Seitens Projektsteuerung wurde der Ausbau des bestehenden Gerinnes als geringere Einwirkung aufs Landschaftsbild eingestuft, als die Verlegung des Gerinnes. Es ist unklar, mit welcher Begründung die beiden Gruppen aus der Begleitgruppe die Variante BrienzWest betr. Landschaftsbild als Bestvariante definiert haben (vgl. [1], Folie 39 - 41).
- Siedlungsentwicklung (C1): Die Bewertungen der verschiedenen Gruppen der Begleitgruppe und die Bewertung durch die Projektsteuerung sind identisch (vgl. [1], Folie 42 - 44).
- Gebäudebetroffenheit (C3): Die Bewertungen der verschiedenen Gruppen

- der Begleitgruppe und die Bewertung durch die Projektsteuerung sind identisch (vgl. [1], Folie 45 - 47).
- Friedhof (C4): Die Bewertungen der verschiedenen Gruppen der Begleitgruppe und die Bewertung durch die Projektsteuerung sind identisch (vgl. [1], Folie 48 - 50).
  - Bauzeit/Emissionen (C5): Die Bewertungen der verschiedenen Gruppen der Begleitgruppe unterscheiden sich. Eine Bewertung durch die Begleitgruppe ist identisch mit der Bewertung durch die Projektsteuerung. Die andere unterscheidet sich v.a. bei der Bewertung der Variante Milibach Plus. Seitens Projektsteuerung wurde diese Variante als schlecht beurteilt, weil die Bautätigkeiten auf der gesamten Länge direkt entlang des dichten Siedlungsgebietes (Lärm-/Staubbelastung) stattfinden und aufgrund des zusätzlichen Geschiebesammler von einer längeren Bauzeit auszugehen ist (vgl. [1], Folie 51 - 53).
  - Unterhaltskosten (D3): Die Bewertungen der verschiedenen Gruppen der Begleitgruppe und die Bewertung durch die Projektsteuerung sind identisch (vgl. [1], Folie 54 - 56).

---

## 5 Weiteres Vorgehen

### Öffentliche Mitwirkung

Die Auflage- und Eingabefrist findet zwischen dem 10.02.25 und dem 09.03.25 statt. Am 11.02.25 (ab 19.30 Uhr) findet eine Informationsveranstaltung zur öffentlichen Mitwirkung statt. Im Rahmen der Veranstaltung werden das Mitwirkungsossier und die Möglichkeiten zur Mitwirkung vorgestellt. Am 04.03.25 bietet die Projektsteuerung zudem die Möglichkeit für eine Sprechstunde (mit Anmeldepflicht) zur Diskussion spezifischer Fragen zum Inhalt des Mitwirkungsossiers.

### Informationsveranstaltung für Grundeigentümer in der Planungszone

Am 11.02.25 (ab 18 Uhr) findet eine Informationsveranstaltung betr. der Erkenntnisse aus der TaskForce und zum weiteren Vorgehen betr. Sanierung/Wiederaufbau für die Grundeigentümer in der Planungszone statt. In diesem Zusammenhang bietet die Gemeinde Brienz am 27./28.02.25 die Möglichkeit für eine Sprechstunden (mit Anmeldung) betr. Sanierung/Wiederaufbau von Wohngebäuden an. Die Sprechstunde ist den Grundeigentümern vorbehalten, welche an ihrem Gebäude Sanierungsmassnahmen vornehmen, resp. das Haus wieder aufbauen möchten.

### Nächste Sitzungen

Folgende Begleitgruppensitzung wurde bereits terminiert:

- BG06 vom **18.03.25** (19.00 - 21.00 Uhr)  
*Thema: Auswertung öffentliche Mitwirkung/Vorprüfung, Ausblick weiteres Vorgehen, Zusammenstellung BG für Vor-/Bauprojekt*

---

## 6 Wortmeldungen der Teilnehmenden

- vgl. Traktandum 3, Diskussion

---

## 7 Schlusswort

R. Michel bedankt sich für die konstruktive Mitarbeit und schliessen die Begleitgruppensitzung Nr. 5.

11.02.25 - jh