

# Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster **Mitwirkung Abschnitt Grynaustrasse–Rotfarb**

Informationsveranstaltung  
Uznach, 29. März 2023

# Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster

## Ablauf der Veranstaltung

- |                                 |                    |
|---------------------------------|--------------------|
| 1. Begrüssung und Einleitung    | Félix Brunschwiler |
| 2. Ausgangslage/Planungsprozess | Marcel John        |
| 3. Variantenstudium             | Manfred Huber      |
| 4. Knotenstudium                | Jan Hug            |
| 5. Mitwirkung                   | Manfred Huber      |
| 6. Haltung Region/Gemeinden     | Diego Forrer       |
| 7. Fragen und Antworten         | Alle / Peter Göldi |





# Einleitung

## Aktuelle Situation

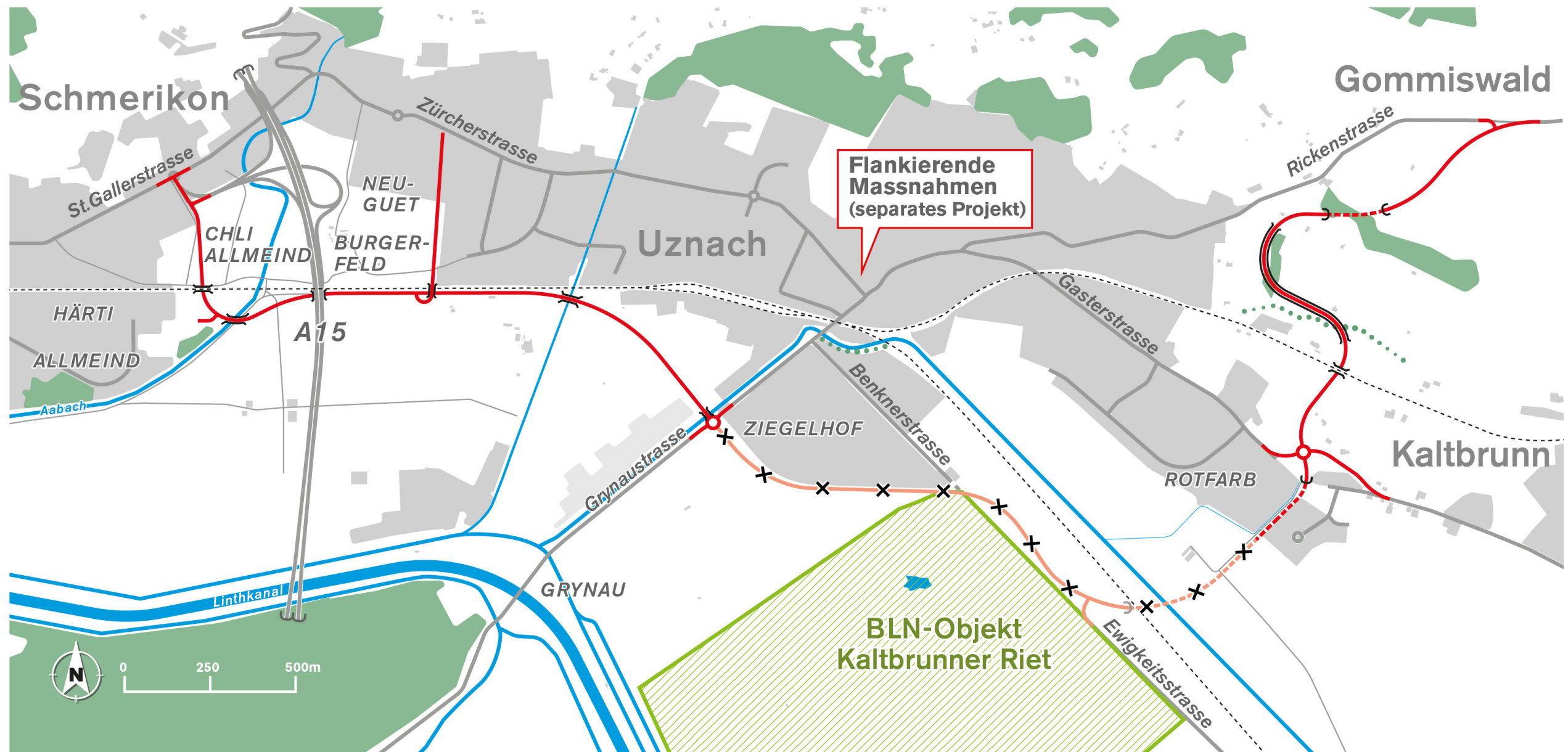
- Bis zu 19'000 Fahrzeuge pro Tag im Städtchen Uznach
- Hohes Verkehrsaufkommen mindert Lebensqualität und beeinträchtigt regionales Strassennetz
- Taktverdichtung SBB führt zu längeren Barriereschliessungszeiten in Uznach und Schmerikon und zu Rückstau auf Hauptverkehrsachse





# Einleitung

## Die RVS A15-Gaster bringt Entlastung



# Einleitung

## Projektziele

Mit dem Projekt Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster werden folgende Ziele erreicht:

- Aufwertung der Siedlungsgebiete
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verträgliche regionale Strassenverbindungen
- Verbesserte Erreichbarkeit Entwicklungsgebiete (Uznach West/Schmerkner Industriegebiet)

# Einleitung

## Vorgeschichte

- 1996: Projekt Kernumfahrung Uznach
  - Uznach lehnt Kantonsprojekt an Urne ab
  - Begründung: Keine Entlastung für Zufahrtsstrassen, unbefriedigende Lösung für Langsamverkehr, Projekt verunmöglicht Zentrumsentwicklung
- 2000: Kommunales Verkehrskonzept/Massnahmenpaket
  - Bauliche, betriebliche und gestalterische Massnahmen im Strassenraum, Ausbau und Optimierung Fuss- und Radwegnetz, Ausbau öV
  - Massnahmen zeigen kaum Auswirkungen auf Verkehrsaufkommen und Stau
- 2007: Machbarkeitsstudie Bahnunterführung Uznach
  - Fazit: Bahnunterführung führt zu Mehrverkehr im Städtchen, zu Umwegen und Anschlussverschlechterungen
  - Technische Machbarkeit wird stark in Frage gestellt

# Einleitung

## Vorgeschichte

- 2011: Projekt  
Industrieerschliessung  
Schmerikon
  - Gemeinde Schmerikon bringt  
kommunales Projekt für  
Industriezubringer Härti/Allmeind  
zur Baureife
  - Infolge Projektierungsstart RVS  
A15-Gaster sistiert Schmerikon  
das kommunale Projekt





# Einleitung

## Stand des Projekts

- Genehmigungsprojekt für RVS A15-Gaster liegt vor
- Gutachten ENHK bestätigte 2022 negative Folgen auf das BLN-Gebiet Kaltbrunner Riet
- Beschluss Tiefbauamt St. Gallen / Region Zürichsee-Linth:
  - Am Gesamtprojekt wird im Grundsatz festgehalten
  - Abschnitt Grynaustrasse–Rotfarb wird grundlegend überarbeitet
- Das Tiefbauamt hat für den betreffenden Abschnitt ein erneutes Variantenstudium durchgeführt
- Mitwirkung startet am 3. April 2023

# Einleitung

## Referenten und Ansprechpartner



**Marcel John**  
Kantonsingenieur SG



**Manfred Huber**  
Projektleiter TBA SG



**Félix Brunschweiler**  
Präsident RZL



**Diego Forrer**  
GP Uznach



**Peter Göldi**  
GF Region Zürichsee-Linth



**Jan Hug**  
Verkehrsplaner ewp

# Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster

## Ablauf der Veranstaltung

- |    |                                     |                    |
|----|-------------------------------------|--------------------|
| 1. | Begrüssung und Einleitung           | Félix Brunschwiler |
| 2. | <b>Ausgangslage/Planungsprozess</b> | <b>Marcel John</b> |
| 3. | Variantenstudium                    | Manfred Huber      |
| 4. | Knotenstudium                       | Jan Hug            |
| 5. | Mitwirkung                          | Manfred Huber      |
| 6. | Haltung Region/Gemeinden            | Diego Forrer       |
| 7. | Fragen und Antworten                | Alle / Peter Göldi |





# Ausgangslage

## Veranstaltungsziele

- Der Bevölkerung den Stand des erneuten Variantenstudiums aufzeigen
- Verständnisfragen klären
- Den Puls der Bevölkerung spüren: Wie beurteilen die Einwohner/-innen die Lösungsansätze?
- Start Mitwirkungsverfahren (3. April bis 14. Mai 2023)



# Ausgangslage

## Rickenstrasse – RVS A15-Gaster



# Ausgangslage

## Rickenstrasse – RVS A15-Gaster

- Die beiden Projekte sind geografisch und verkehrlich voneinander unabhängig
- Weder der Bau der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster noch die Umfahrungsprojekte führen auf der Rickenstrasse zu einer spürbaren Verkehrsverlagerung

# Planungsprozess

## Meilensteine

- Neustart mit Zweckmässigkeitsbeurteilung (2011)
- KR-Beschluss zum 16. Strassenbauprogramm (2014–2018)
  - Kantonsrat verschiebt Vorhaben im Jahr 2013 von der 2. Priorität in die 1. Priorität: Projektstart auf Basis Bestvariante 19 SR
- KR-Beschluss zum 17. Strassenbauprogramm (2019–2023)
  - Auftrag Kantonsrat 2018: Abschluss Projektierung im 17. Strassenbauprogramm
- Mitwirkungsprozess (2014–2015)
  - Öffentliche Mitwirkungsworkshops auf Basis Bestvariante 19 SR
  - Optimierungen Linienführung Cluster West (Anbindung Industrie), Cluster Süd (Anschluss Grynaustrasse, Burgerriet), Cluster Ost (Gebiet Rotfarb)
- Vorprojekt (2017–2021)
- Optimierung Linienführung Grynaustrasse–Rotfarb (2023)
  - Nachbesserung zum Schutz des Kaltbrunner Riets aufgrund Gutachten ENHK



# Planungsprozess

## Meilensteine



# Planungsprozess

## Variantenstudium Grynaustrasse–Rotfarb

- An der Bestvariante aus der ZMB wird festgehalten
  - Entscheid Bau- und Umweltdepartement
  - Entscheid Lenkungsausschuss
- Beschränkung auf Abschnitt Grynaustrasse–Rotfarb
- Runder Tisch Landwirtschaft (17. März 2023)
  - Austausch mit Vertretern Bauernverband See-Gaster, betroffenen Landwirten sowie interessierten Kantonsrätinnen und Kantonsräten
- Technische und umweltrechtliche Abklärungen liegen grob vor
- Rolle ENHK ist noch zu klären

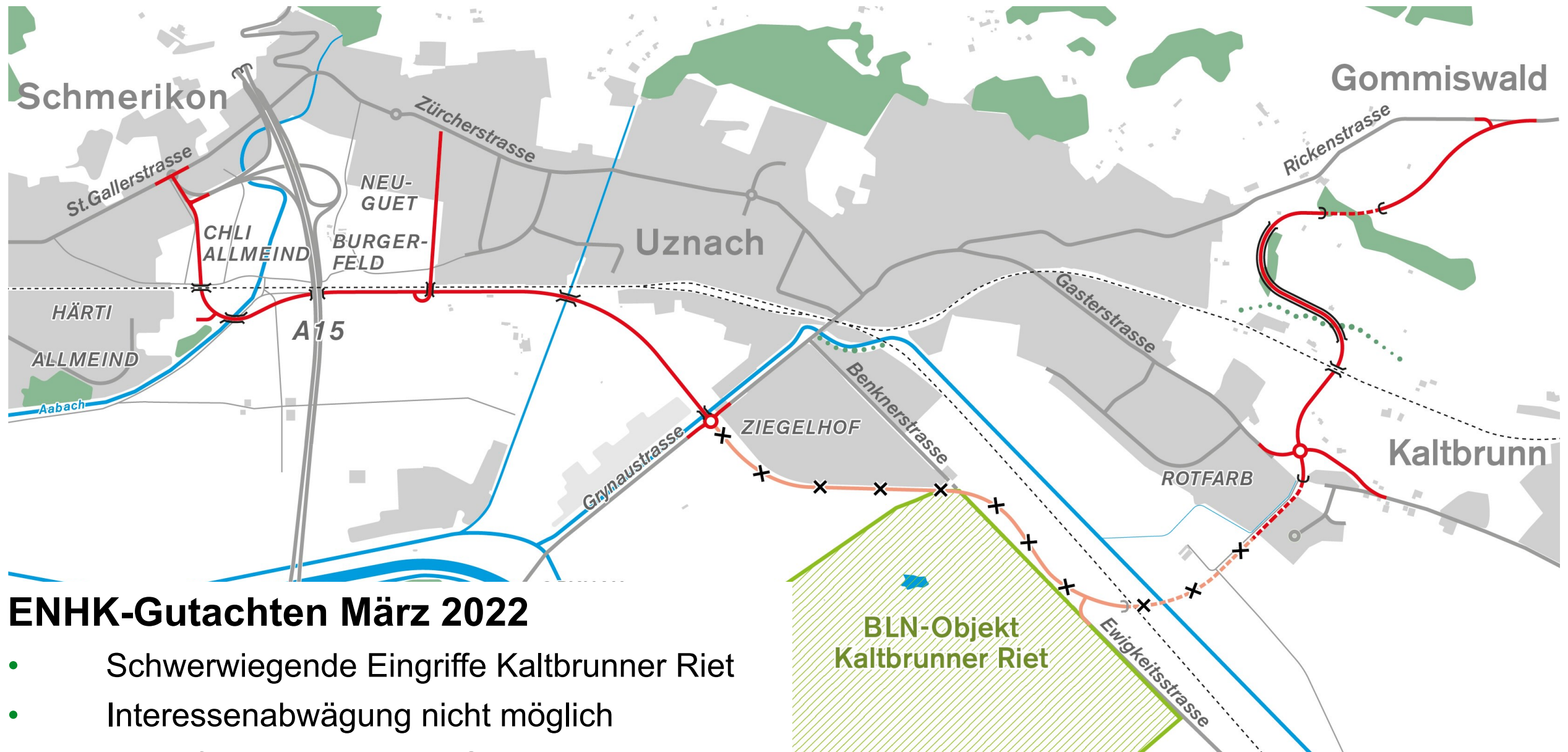
# Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster

## Ablauf der Veranstaltung

- |    |                              |                      |
|----|------------------------------|----------------------|
| 1. | Begrüssung und Einleitung    | Félix Brunschwiler   |
| 2. | Ausgangslage/Planungsprozess | Marcel John          |
| 3. | <b>Variantenstudium</b>      | <b>Manfred Huber</b> |
| 4. | Knotenstudium                | Jan Hug              |
| 5. | Mitwirkung                   | Manfred Huber        |
| 6. | Haltung Region/Gemeinden     | Diego Forrer         |
| 7. | Fragen und Antworten         | Alle / Peter Göldi   |

# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

## Perimeter



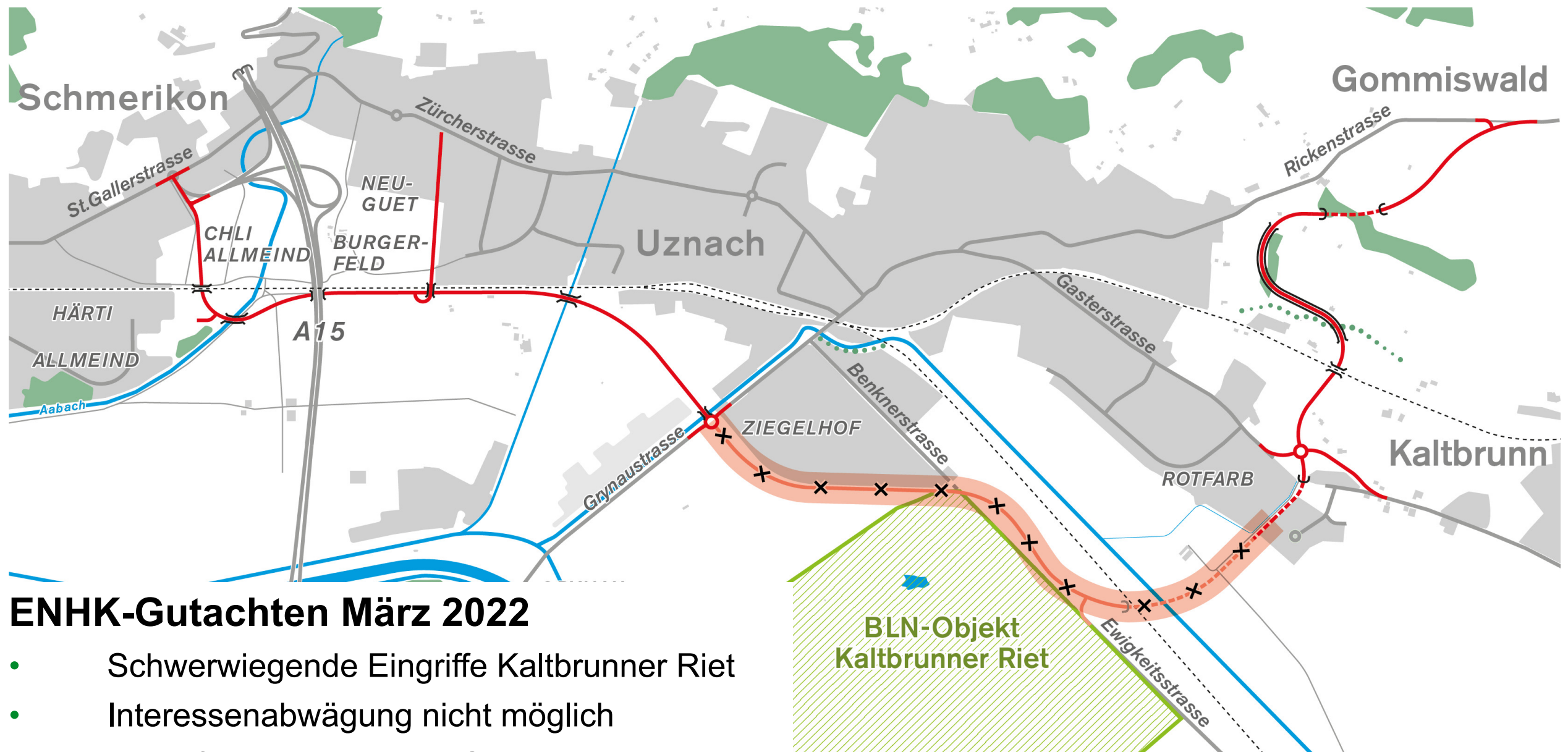
### ENHK-Gutachten März 2022

- Schwerwiegende Eingriffe Kaltbrunner Riet
- Interessenabwägung nicht möglich
- Linienführung Abschnitt Grynaustrasse bis Kreisel Rotfarb nicht bewilligungsfähig



# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

## Perimeter

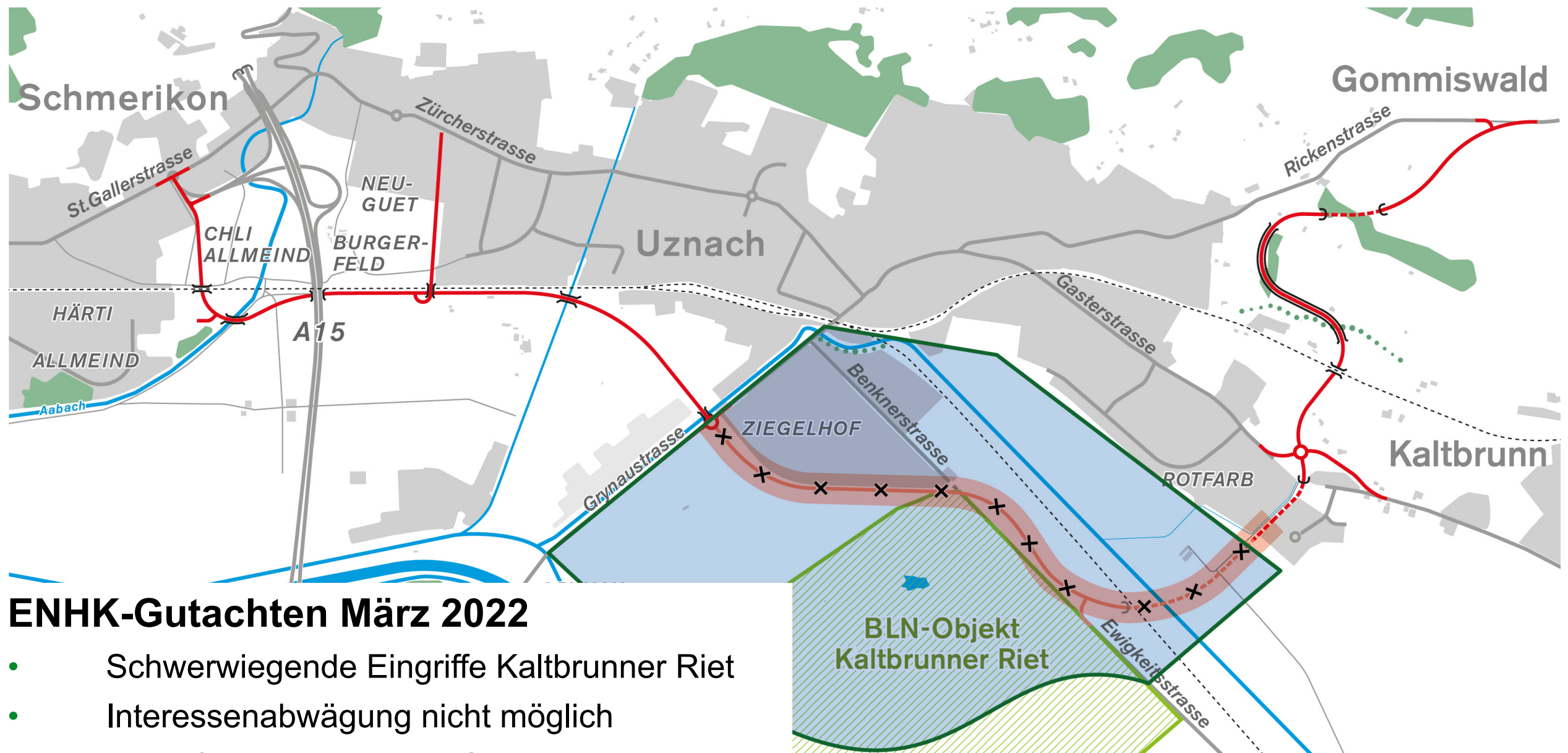


### ENHK-Gutachten März 2022

- Schwerwiegende Eingriffe Kaltbrunner Riet
- Interessenabwägung nicht möglich
- Linienführung Abschnitt Grynaustrasse bis Kreisel Rotfarb nicht bewilligungsfähig

# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

## Perimeter



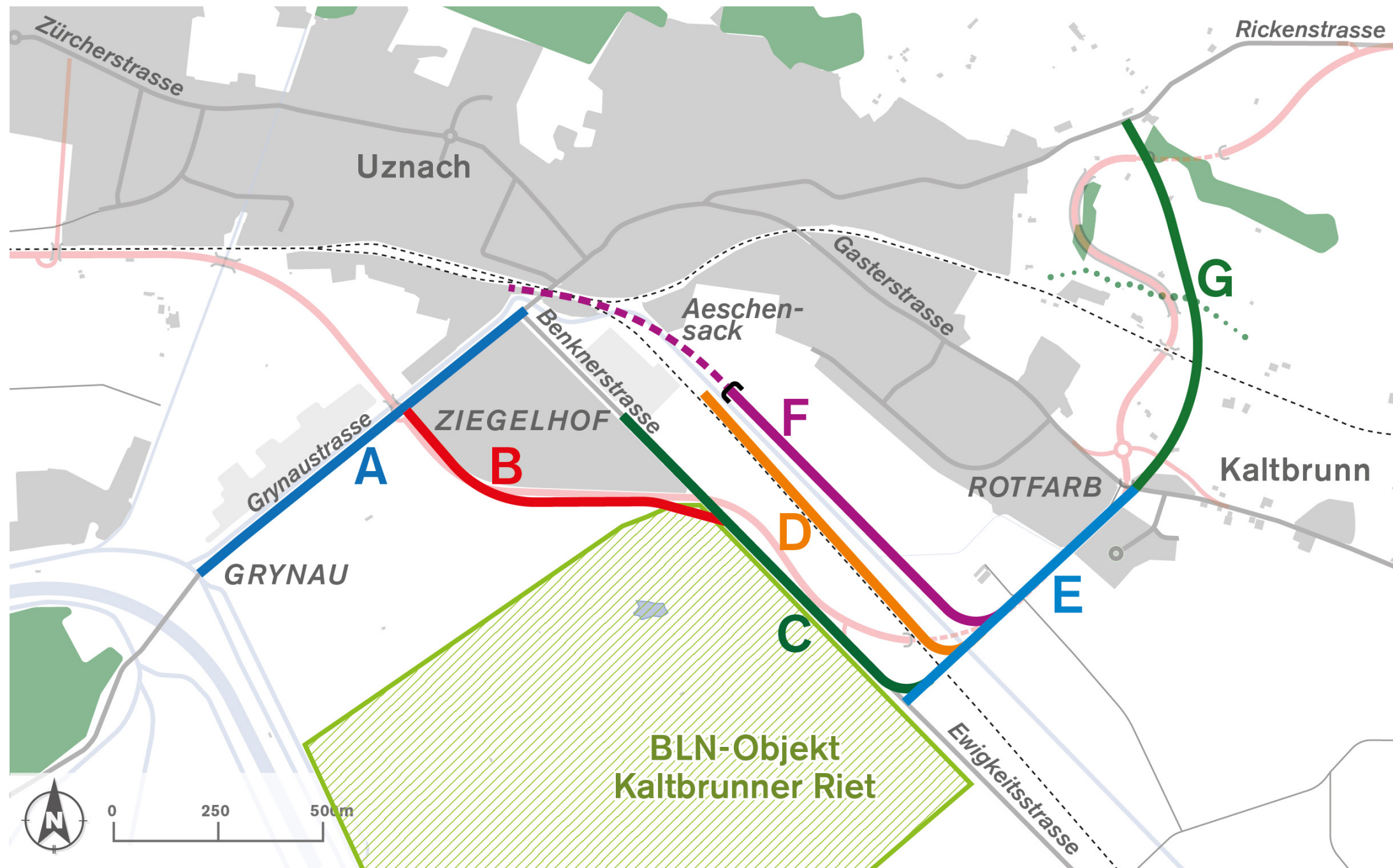
### ENHK-Gutachten März 2022

- Schwerwiegende Eingriffe Kaltbrunner Riet
- Interessenabwägung nicht möglich
- Linienführung Abschnitt Grynaustrasse bis Kreisel Rotfarb nicht bewilligungsfähig



# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

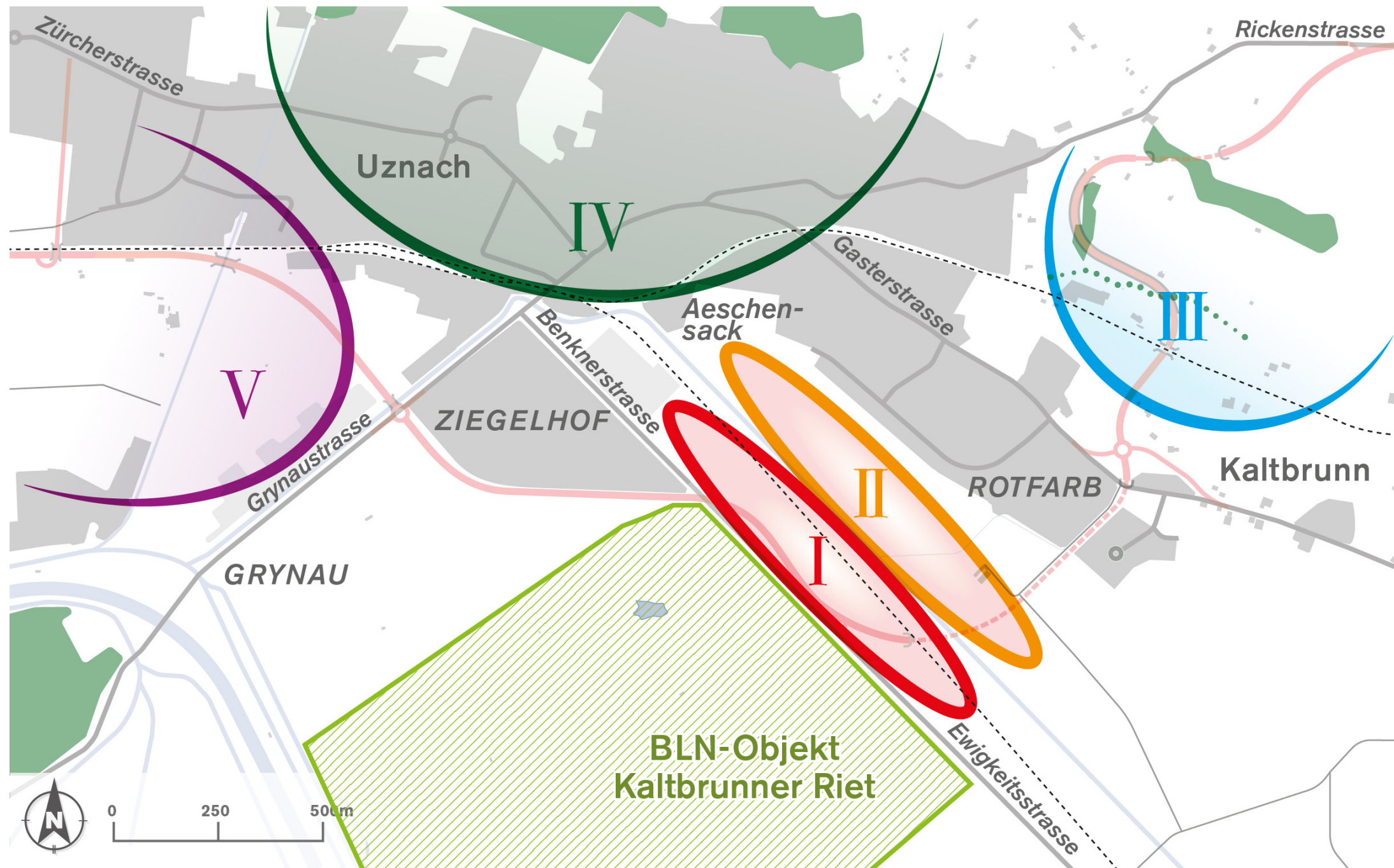
## Variantenstudium (Sicht Umwelt)





# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

## Variantenstudium (Sicht Umwelt)





# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

## Variantenstudium (Aeschensack)

Kommunale Schutzverordnung: «Aeschensack» als Objekt im Inventar Natur- und Landschaftsschutz 2014/2015



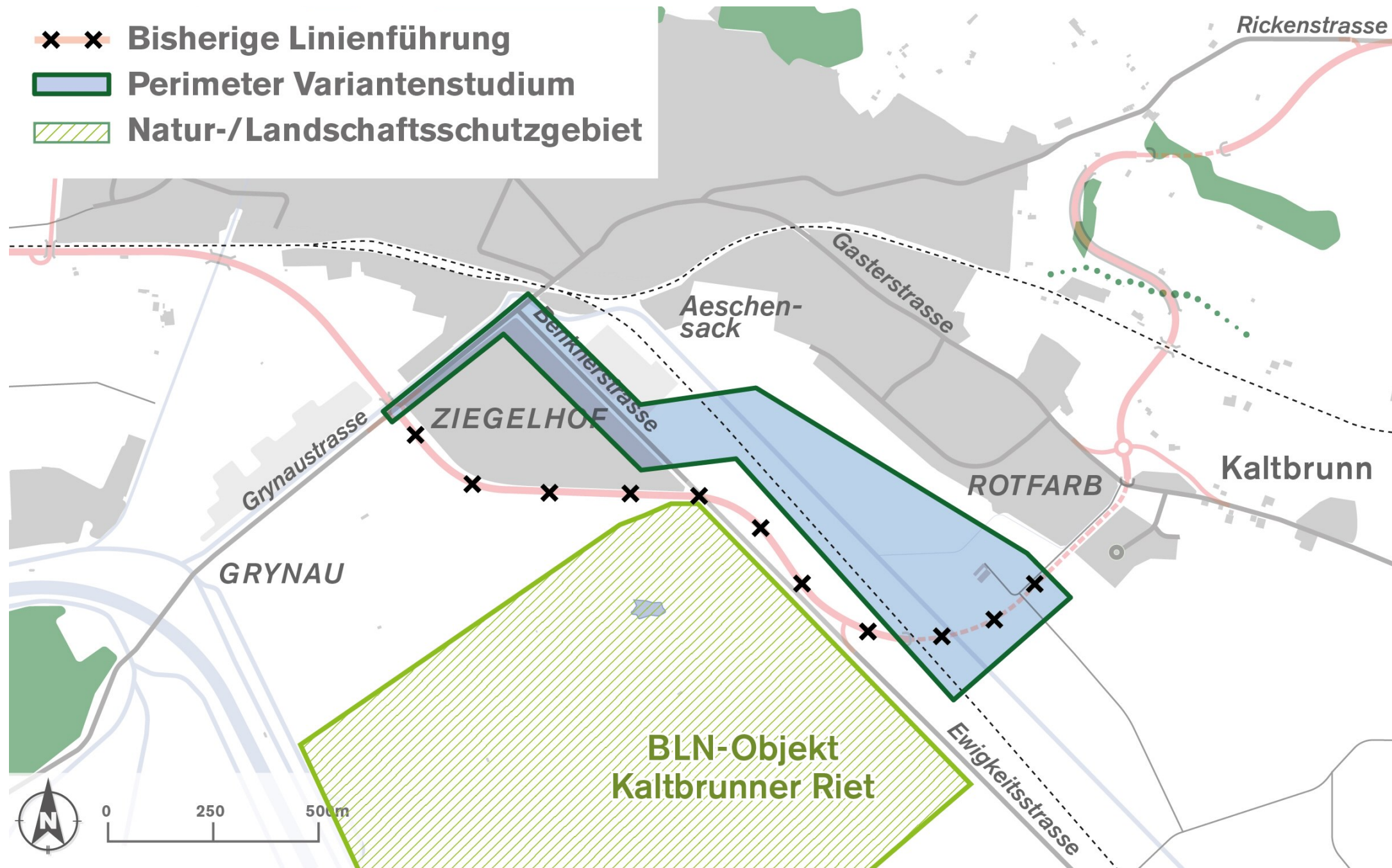
### Beschreibung

Feuchtgebiet, umgeben von einem vielfältigen Strauch- und Baumgürtel. Landwirtschaftlich intensive Bewirtschaftung bis direkt an die Rietwiese. Typische Flachmoorvegetation, hoher Schilfrohranteil.



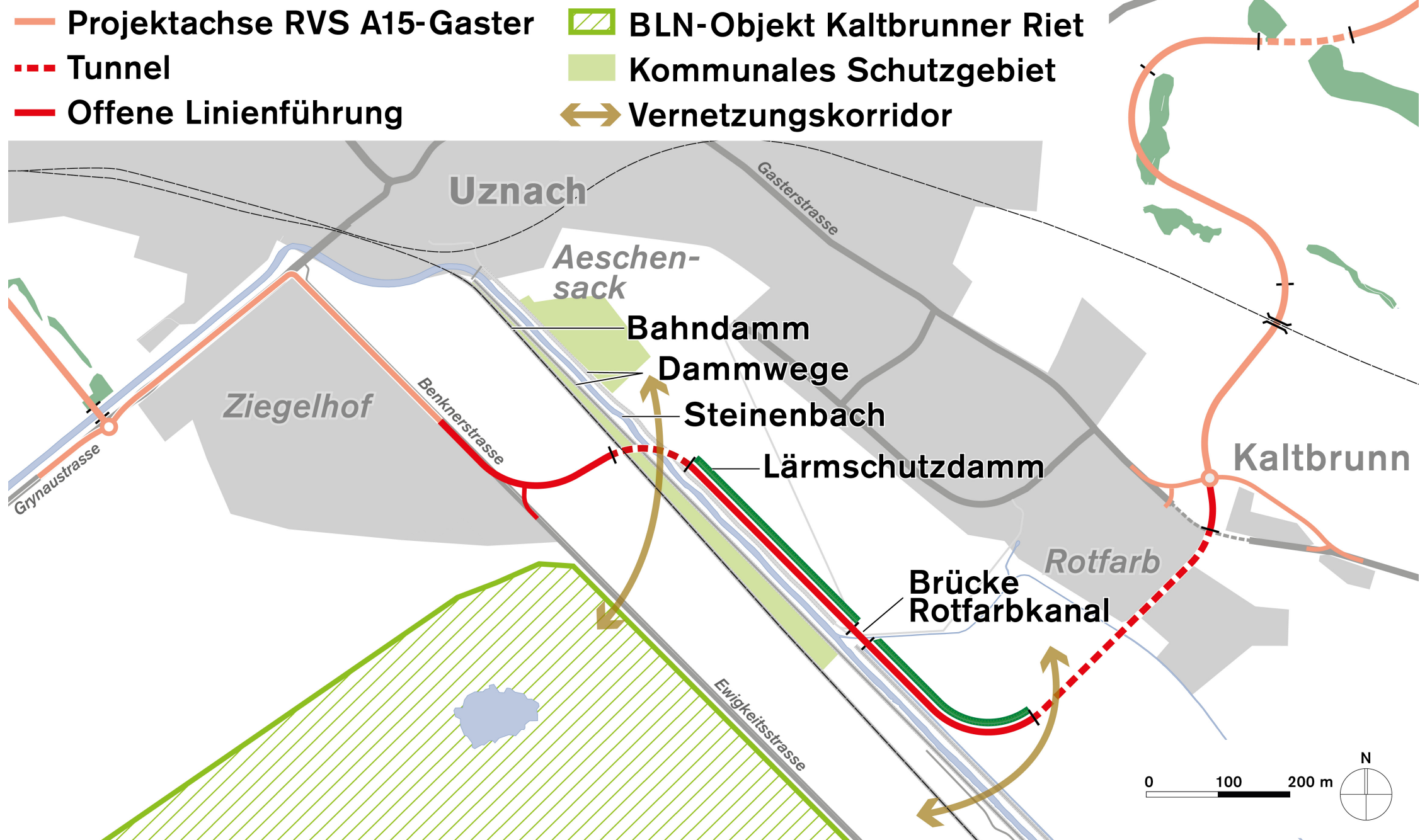
# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

## Mögliche Linienführungen



# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

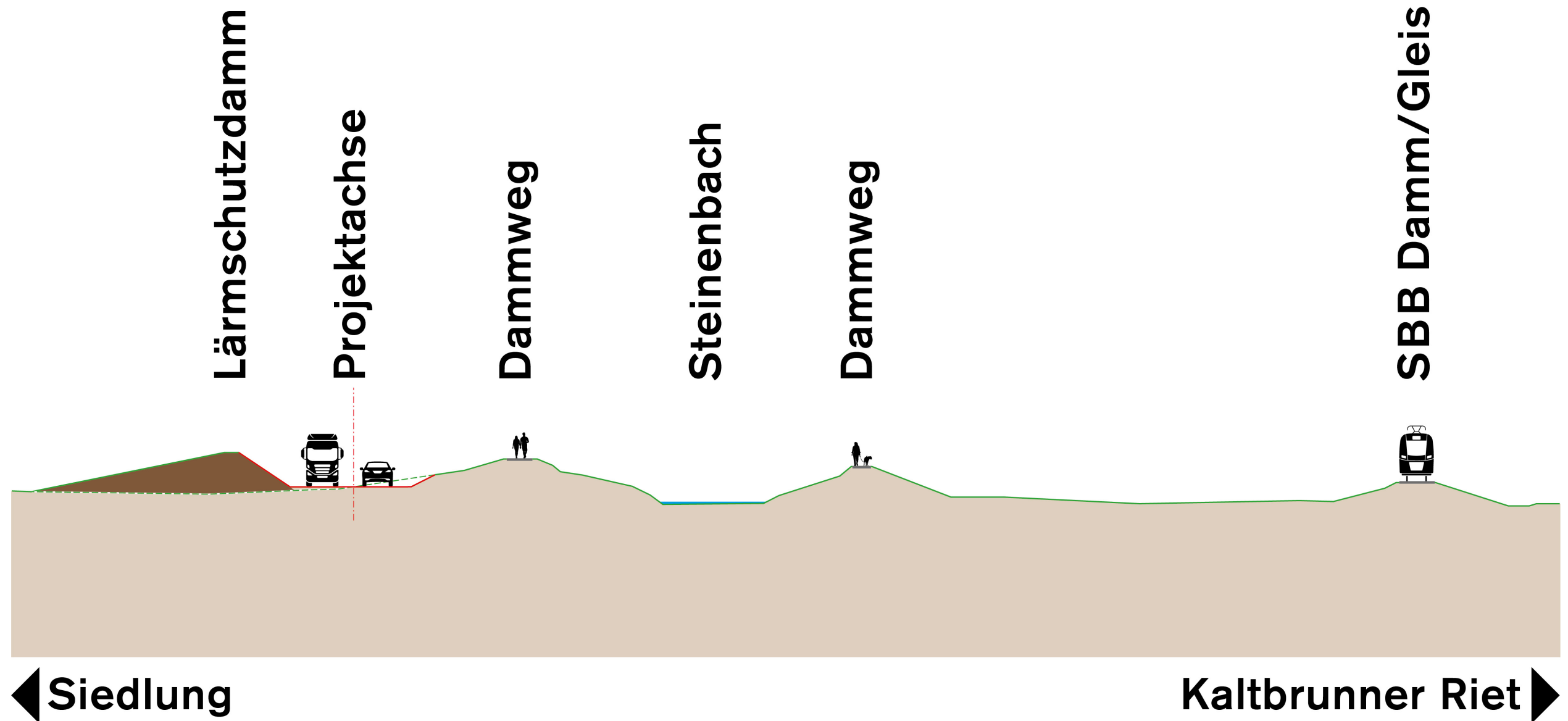
## Variante A





# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

## Variante A



# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

## Variante A

- **Vorteile**

- Klare Linienführung entlang vorhandener Strukturen (Bündelung der Infrastrukturanlagen)
- Kurze Tunnel
- Im Vergleich zu Tunnelvarianten relativ tiefe Erstellungs- und Betriebs- und Unterhaltskosten
- Vernetzung (Aeschensack und Wildtierkorridor) gewährleistet
- Teilweise auf bestehender Strasseninfrastruktur (Gryнау-/Benknerstrasse)

- **Nachteile**

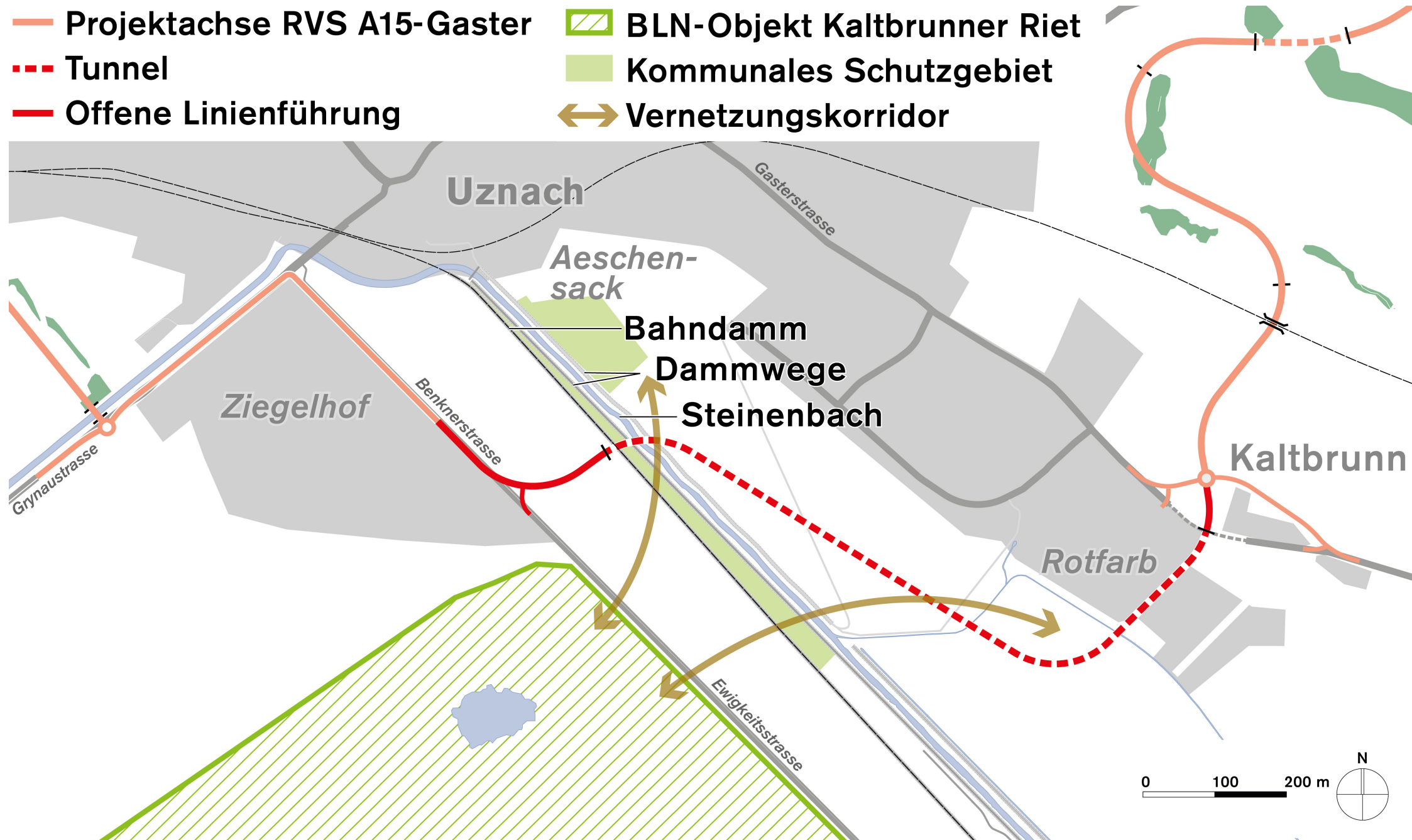
- Lärm und Nähe zur Siedlung
- Parallelführung zu Gewässer
- Überquerung Rotfarbkanal in grosser Höhenlage (3 Meter über Terrain)
- Nähe zum Naherholungsgebiet

- **Risiken**

- Fehlende Akzeptanz bei Bevölkerung

# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

## Variante B





# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

## Variante B

- Vorteile
  - Abschirmung zu Siedlung mit Tunnel
  - Kein Konflikt mit Querung Rotfarbkanal
  - Vernetzung (Aeschensack und Wildtierkorridor) gewährleistet
  - Teilweise auf bestehender Strasseninfrastruktur (Gryнау-/Benknerstrasse)
- Nachteile
  - Hohe Erstellungskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten
  - Tunnelbaustelle in Siedlungsnähe
  - Lüftung mit Kaminöffnungen, Notausstiege

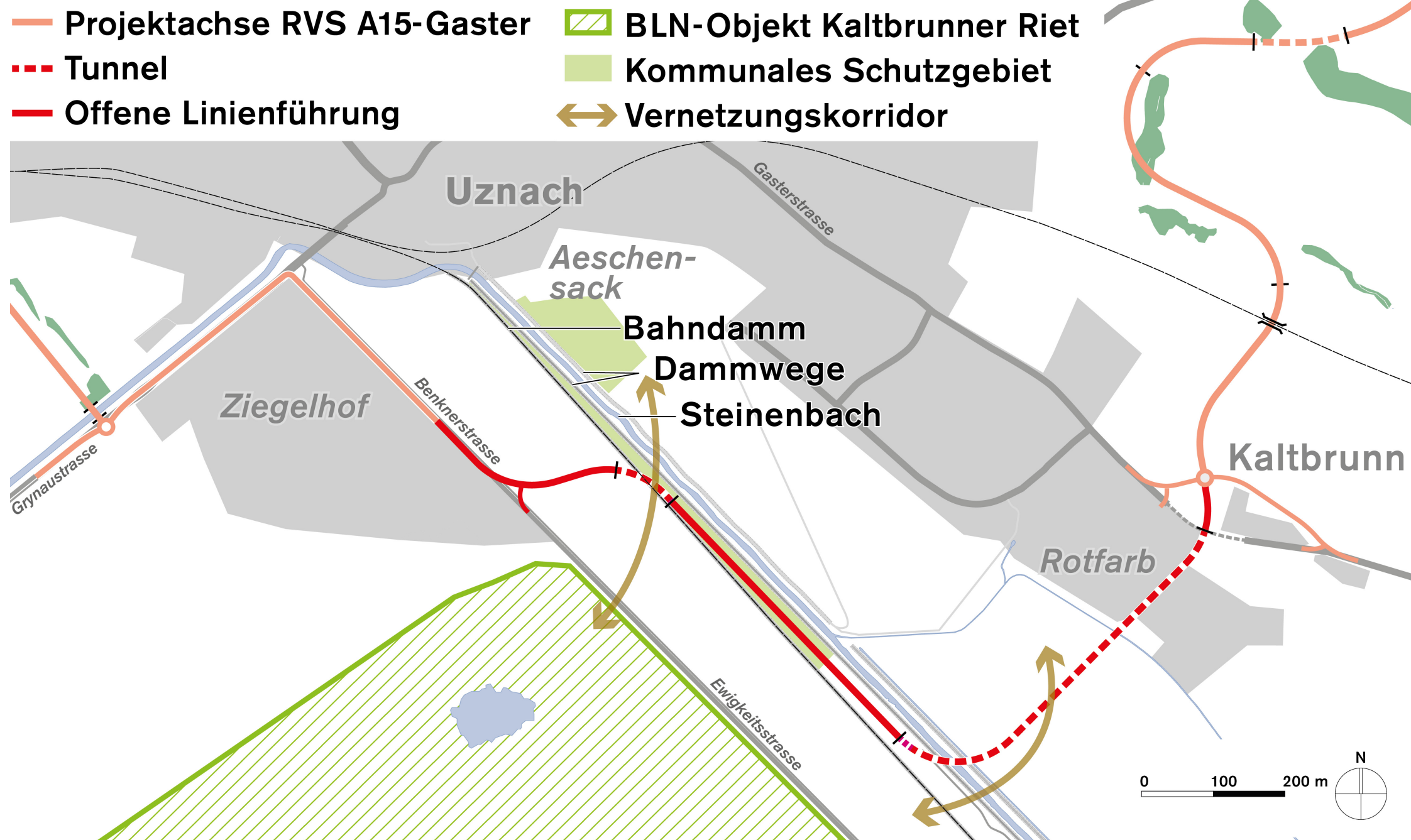
# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

## Variante B

- Risiken
  - Kosten (Bau und Betriebs-/Unterhaltskosten)
  - Grundwasser
  - Ungeschmälerter Erhalt der nationalen Schutzziele BLN-Objekt Nr. 1416 Kaltbrunner Riet (Gutachten ENHK)
    - Negativer Einfluss auf Wasserhaushalt Kaltbrunner Riet (Flachmoor) kann nicht ausgeschlossen werden

# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

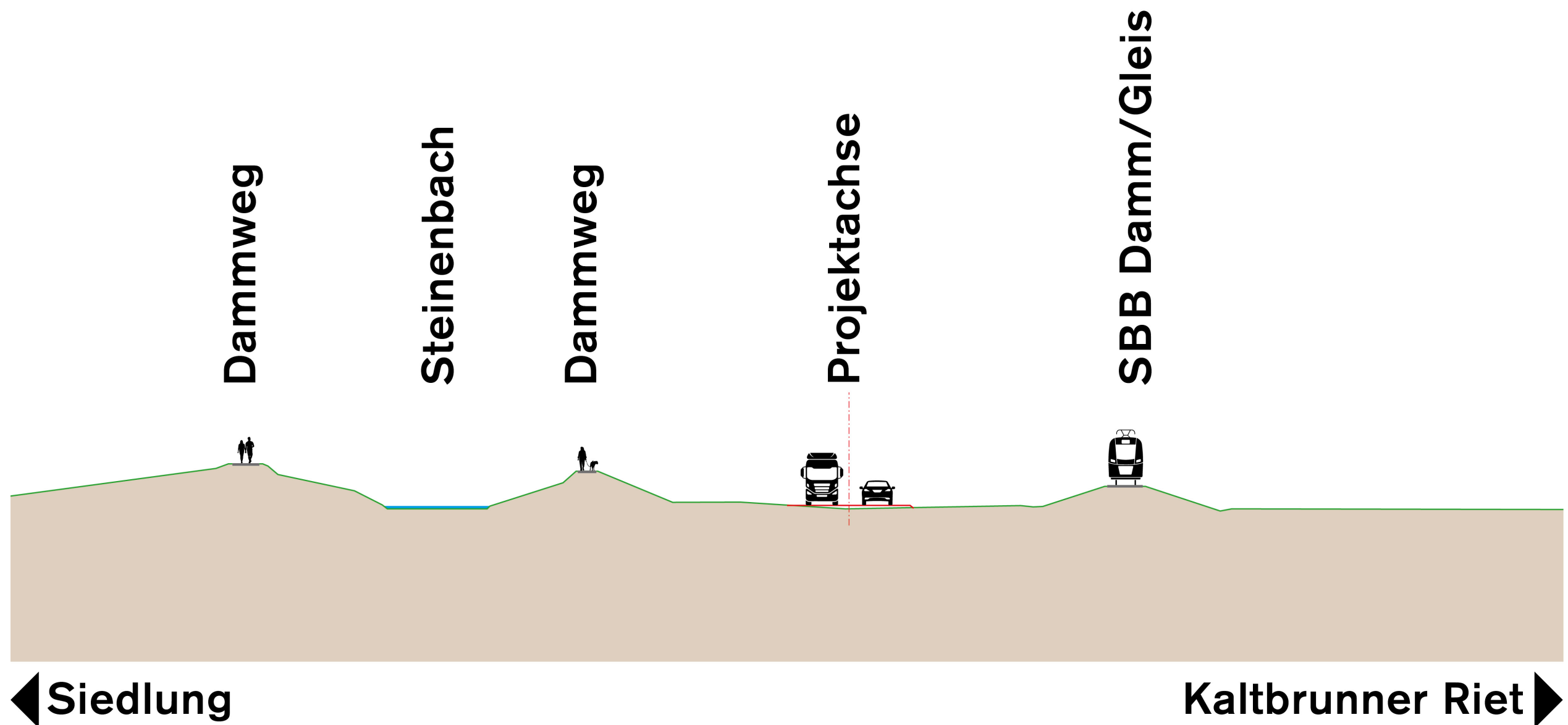
## Variante C





# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

## Variante C



# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

## Variante C

- Vorteile
  - Klare Linienführung entlang vorhandener Strukturen (Bündelung der Infrastrukturanlagen)
  - Kurze Tunnel
  - Im Vergleich zu Tunnelvarianten relativ tiefe bis mittlere Erstellungskosten
  - Vernetzung (Aeschensack und Wildtierkorridor) gewährleistet
  - Strasse nach Norden durch bestehenden Damm natürlich abgeschirmt
  - Teilweise auf bestehender Strasseninfrastruktur (Gryнау-/Benknerstrasse)
- Nachteile
  - Zwei Tunnel zur Unterquerung SBB und Steinenbach
  - Parallelführung zu Gewässer
  - Kommunales Naturschutzgebiet zwischen SBB und Steinenbach tangiert
  - Naherholungsgebiet tangiert
  - Bau sehr anspruchsvoll (SBB/Gewässer)

# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

## Variante C

- Risiken
  - Ungeschmälerter Erhalt der nationalen Schutzziele BLN-Objekt Nr. 1416 Kaltbrunner Riet (Gutachten ENHK)
    - Lärm- und Lichtemissionen auf Vogelwelt können nicht ausgeschlossen werden
  - Grundwasser
  - Technische Machbarkeit (Bau und Gewässerraum) in Frage gestellt



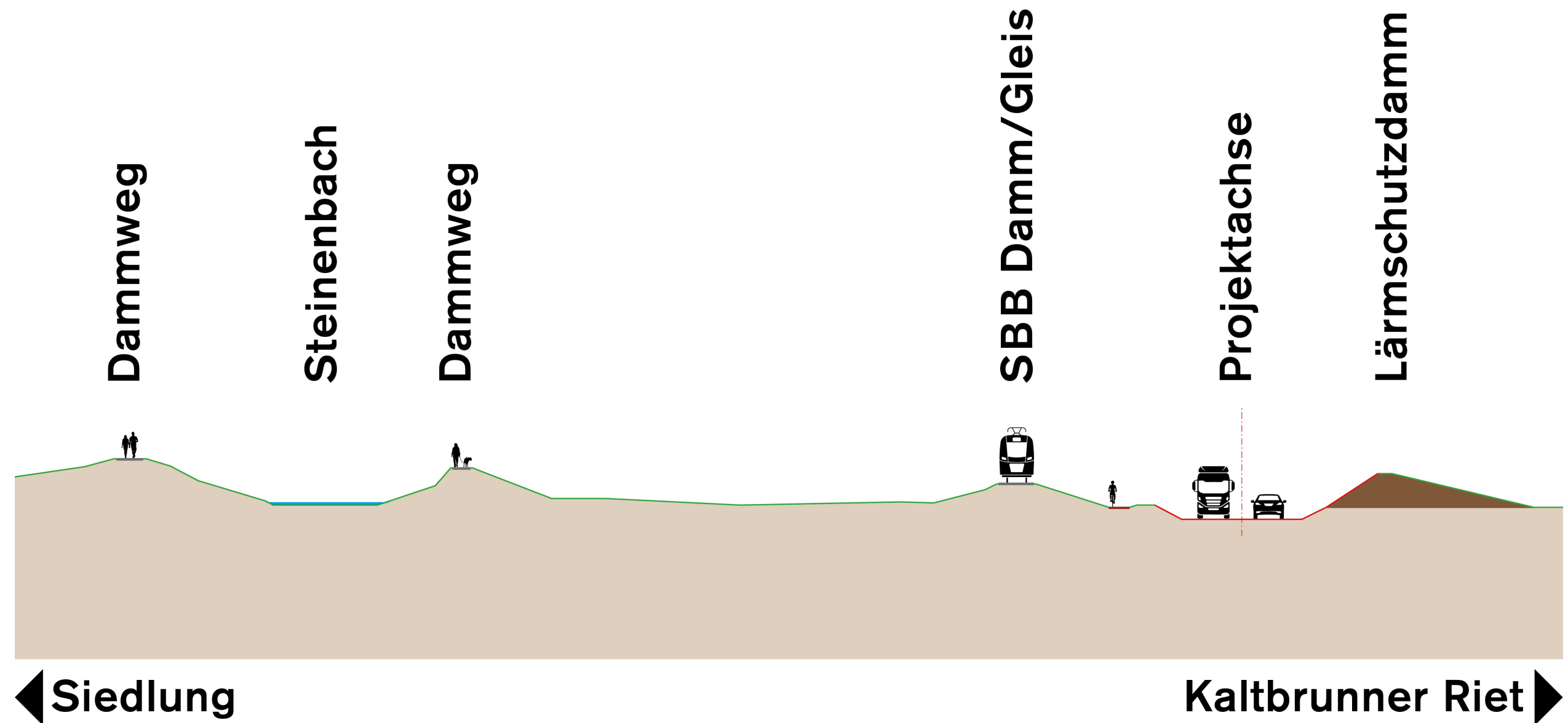
# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

## Variante D



# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

## Variante D



# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

## Variante D

- **Vorteile**

- Klare Linienführung entlang vorhandener Strukturen (Bündelung der Infrastrukturanlagen)
- Mittlerer Tunnel mit Länge 775 m
- Vernetzungskorridor Aeschensack / Riet (Wildtierbrücke)
- Verbesserung für Riet durch Wegfall Benknerstrasse
- Verbesserung für Landwirtschaft durch Wegfall Benknerstrasse
- Strasse nach Norden natürlich abgeschirmt (durch bestehenden Damm)
- Keine Lärmkonflikte mit Siedlung
- Teilweise auf bestehender Strasseninfrastruktur (Gryнау-/Benknerstrasse)

- **Nachteile**

- Eher hohe Erstellungskosten (aber geringer als lange Tunnelvarianten)
- Kein Anschluss von Benken Richtung Gommiswald (Teilanschluss)

# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

## Variante D

- Risiken
  - Ungeschmälerter Erhalt der nationalen Schutzziele BLN-Objekt Nr. 1416 Kaltbrunner Riet (Gutachten ENHK)
    - Lärm- und Lichtemissionen auf Vogelwelt können nicht ausgeschlossen werden



# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

## Variante E



# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

## Variante E

- Vorteile
  - Kaum Beeinträchtigung Siedlung
  - Verbesserung für Riet durch Wegfall Benknerstrasse
  - Vernetzung (Aeschensack und Wildtierkorridor) gewährleistet
  - Teilweise auf bestehender Strasseninfrastruktur (Gryнау-/Benknerstrasse)
- Nachteile
  - Hohe Erstellungskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten
  - Tunnel tangiert Grundwasser
  - Lüftung mit Kaminöffnungen, Notausstiege

# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

## Variante E

- Risiken
  - Kosten (Bau und Betriebs-/Unterhaltskosten)
  - Grundwasser
  - Ungeschmälerter Erhalt der nationalen Schutzziele BLN-Objekt Nr. 1416 Kaltbrunner Riet (Gutachten ENHK)
    - Negativer Einfluss auf Wasserhaushalt Kaltbrunner Riet (Flachmoor) kann nicht ausgeschlossen werden
  - Mehrjährige Bauphase in unmittelbarer Nähe zum BLN-Objekt Nr. 1416, Lärm- und Lichtimmissionen auf Vogelwelt (Gutachten ENHK)

# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

## Bestvariante: Variante D





# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

## Ist-Zustand





# Variantenstudium Abschnitt Grynaustr.–Rotfarb

## Variante D





# Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster

## Ablauf der Veranstaltung

- |                                 |                    |
|---------------------------------|--------------------|
| 1. Begrüssung und Einleitung    | Félix Brunschwiler |
| 2. Ausgangslage/Planungsprozess | Marcel John        |
| 3. Variantenstudium             | Manfred Huber      |
| <b>4. Knotenstudium</b>         | <b>Jan Hug</b>     |
| 5. Mitwirkung                   | Manfred Huber      |
| 6. Haltung Region/Gemeinden     | Diego Forrer       |
| 7. Fragen und Antworten         | Alle / Peter Göldi |





planen • projektieren • beraten

# Variantenentscheid Knotenstudium RVS A15-Gaster

28.03.23





## Situation 2030 ohne RVS

### Problemstellung



- Bei Schliessung Bahnübergang lange Rückstaus auf beide Seiten
- Abfluss nach Öffnung Bahnschranke nur langsam möglich



## Situation 2030 mit neuer RVS

### Problemstellung

- Die neue Linienführung belastet den Knoten Grynau-/Benknerstrasse zusätzlich
- Bei geschlossenem Bahnübergang führt dies zu Rückstau auf der RVS

→ Heutige Probleme verschärfen sich





## Situation 2030 mit neuer RVS

### Lösungsvarianten

Wendekreis auf Benknerstrasse



Sperrung Bahnübergang





## Lösungsvariante 1: Wendekreisel auf Benknerstr.

### Führungsprinzip



- Verboten von Grynaustr. direkt Richtung Städtli/Bahnhof zu fahren
  - Umleitung über «Wendekreisel»
  - 450m Abbiegespur auf Benknerstr. für Rückstau
- Verkehrsmenge über BÜ wird reduziert aufgrund angepasster Routenwahl

 Umweg Grynaustr. – Bahnübergang

 Buspriorisierung

## Lösungsvariante 1: Wendekreisel auf Benknerstr.

### Erschliessung Liegenschaften und Parkplatz

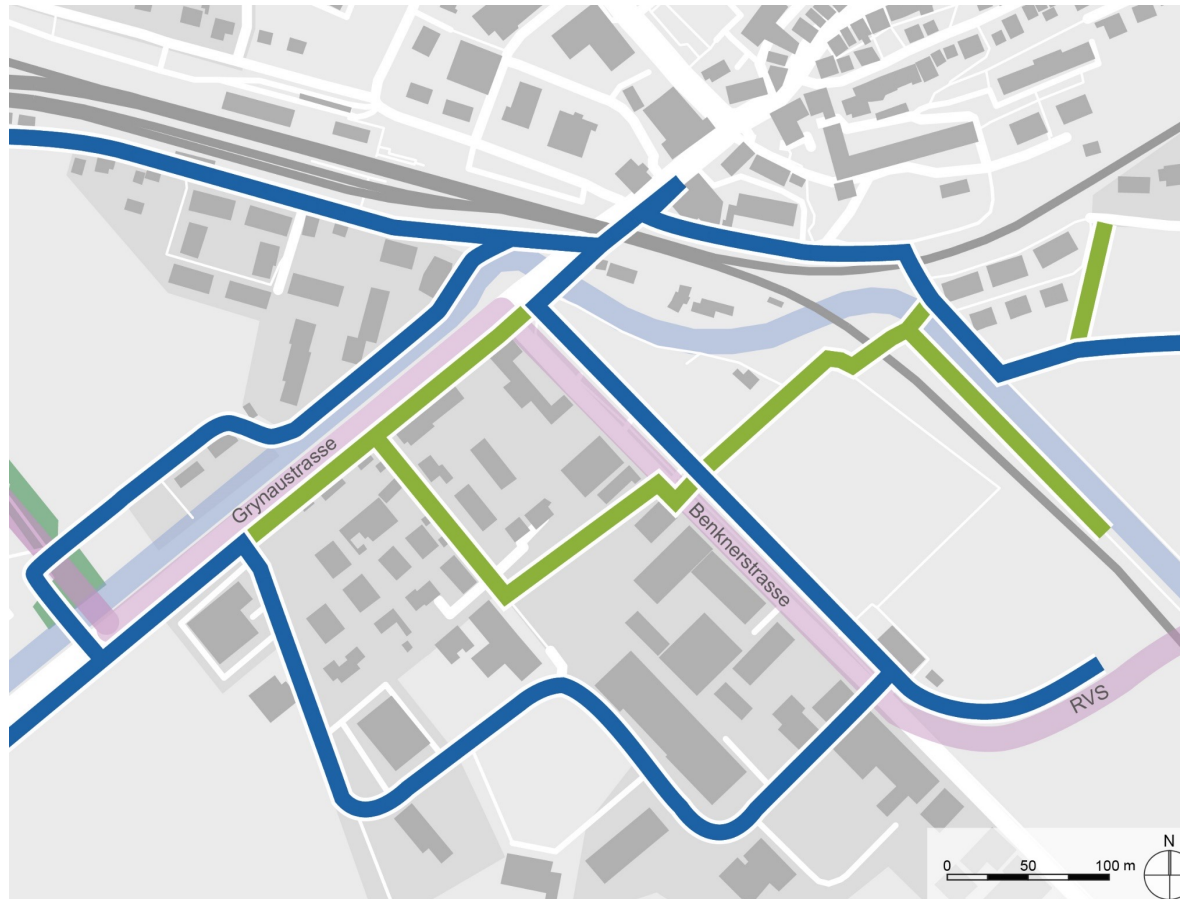


- Erschliessung der Liegenschaften südlich der RVS wie heute gewährleistet
- Erschliessung des Parkplatzes in der Nähe der Fussball- und Tennisplätze offen
- Evtl. rückwärtige Erschliessung prüfen

 Ausfahrtsrichtung

## Lösungsvariante 1: Wendekreisel auf Benknerstr.

Fuss- und Fahrradverkehr



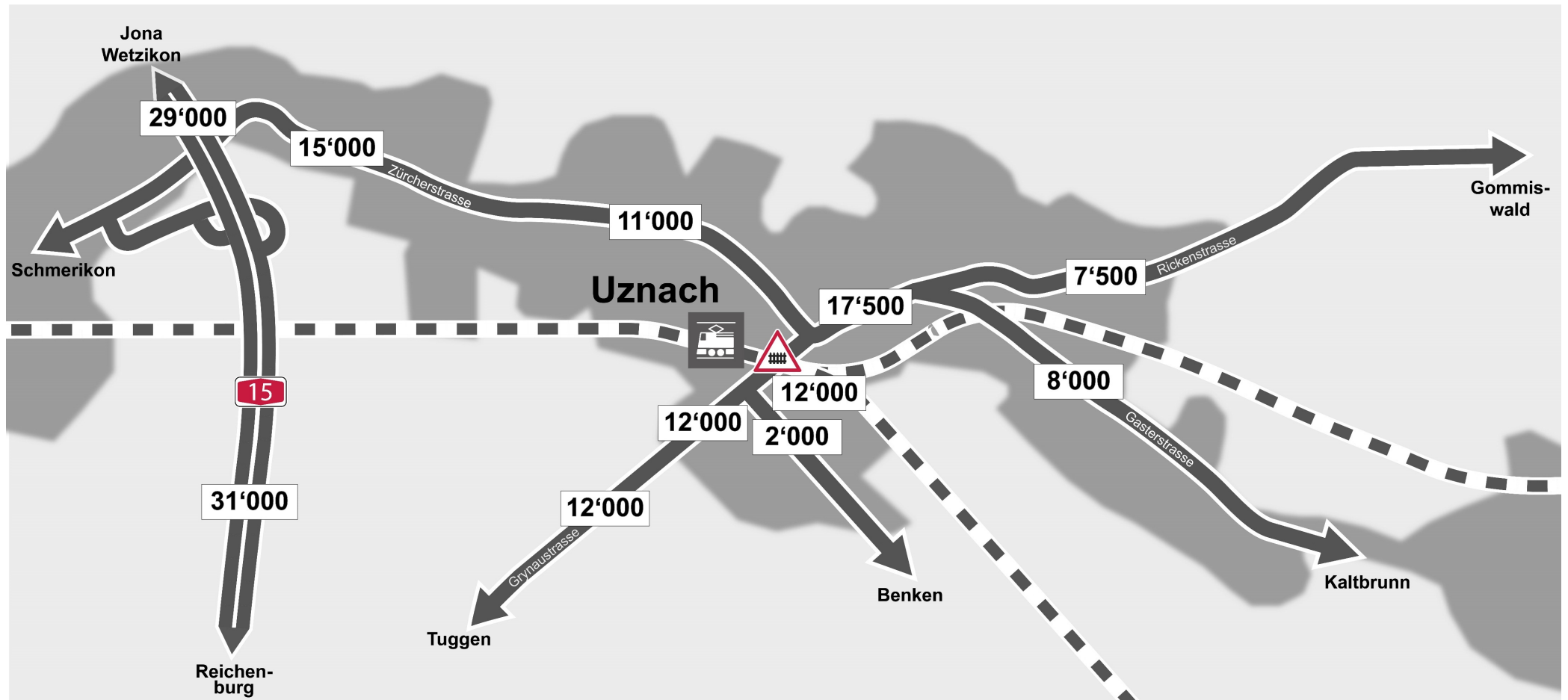
- Radweg auf westlicher Seite Steinenbach

 Fuss- und Fahrradverkehr  
 Fussverkehr



## Situation 2030 ohne RVS

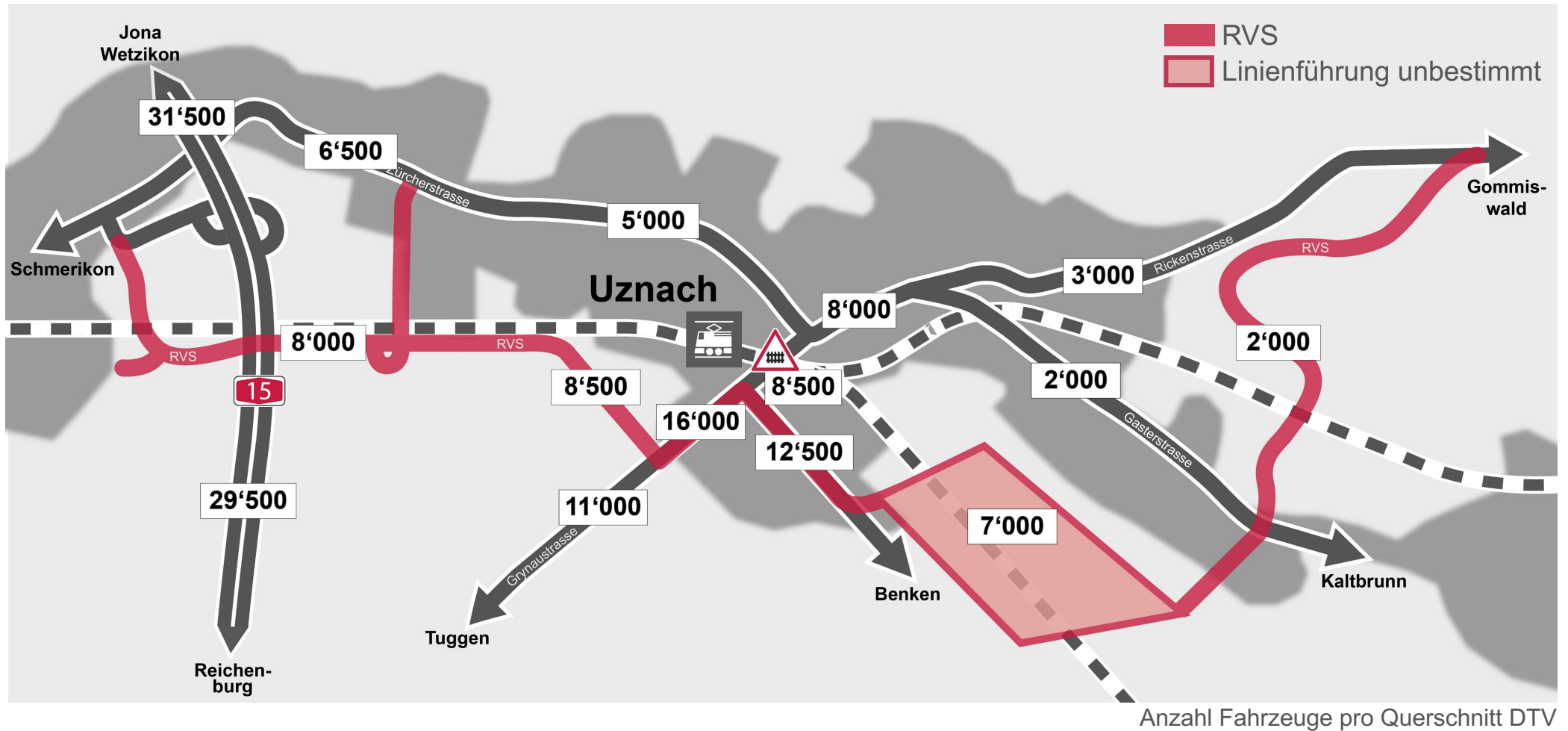
### Verkehrsbelastung 2030 ohne RVS



Anzahl Fahrzeuge pro Querschnitt DTV

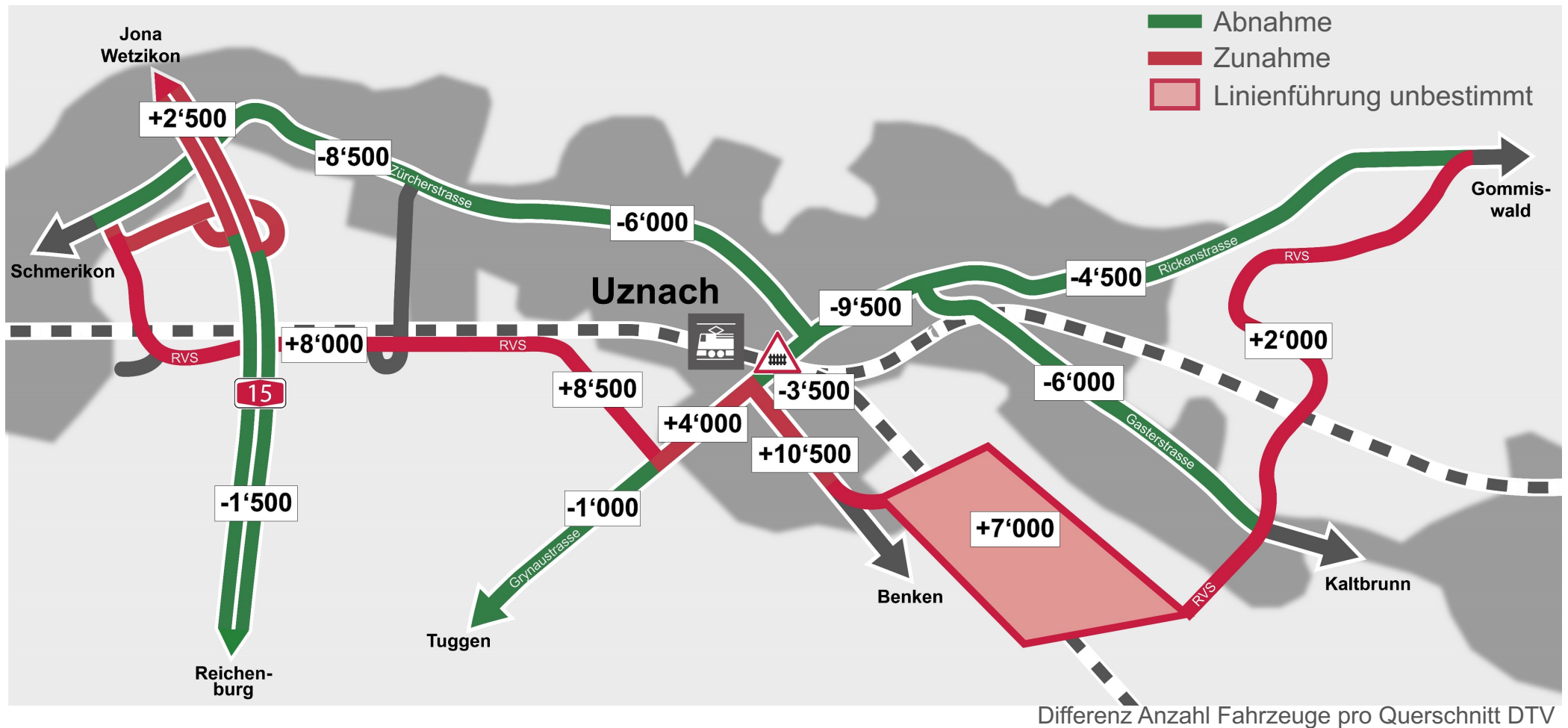
## Lösungsvariante 1: Wendekreisel auf Benknerstr.

## Verkehrsbelastung 2030 mit Wendekreisel auf Benknerstr.



## Lösungsvariante 1: Wendekreisler auf Benknerstr.

Verkehrsverlagerung gegenüber 2030 ohne RVS





## **Lösungsvariante 1: Wendekreis auf Benknerstr.**

### **Vor- und Nachteile**

#### **Vorteile:**

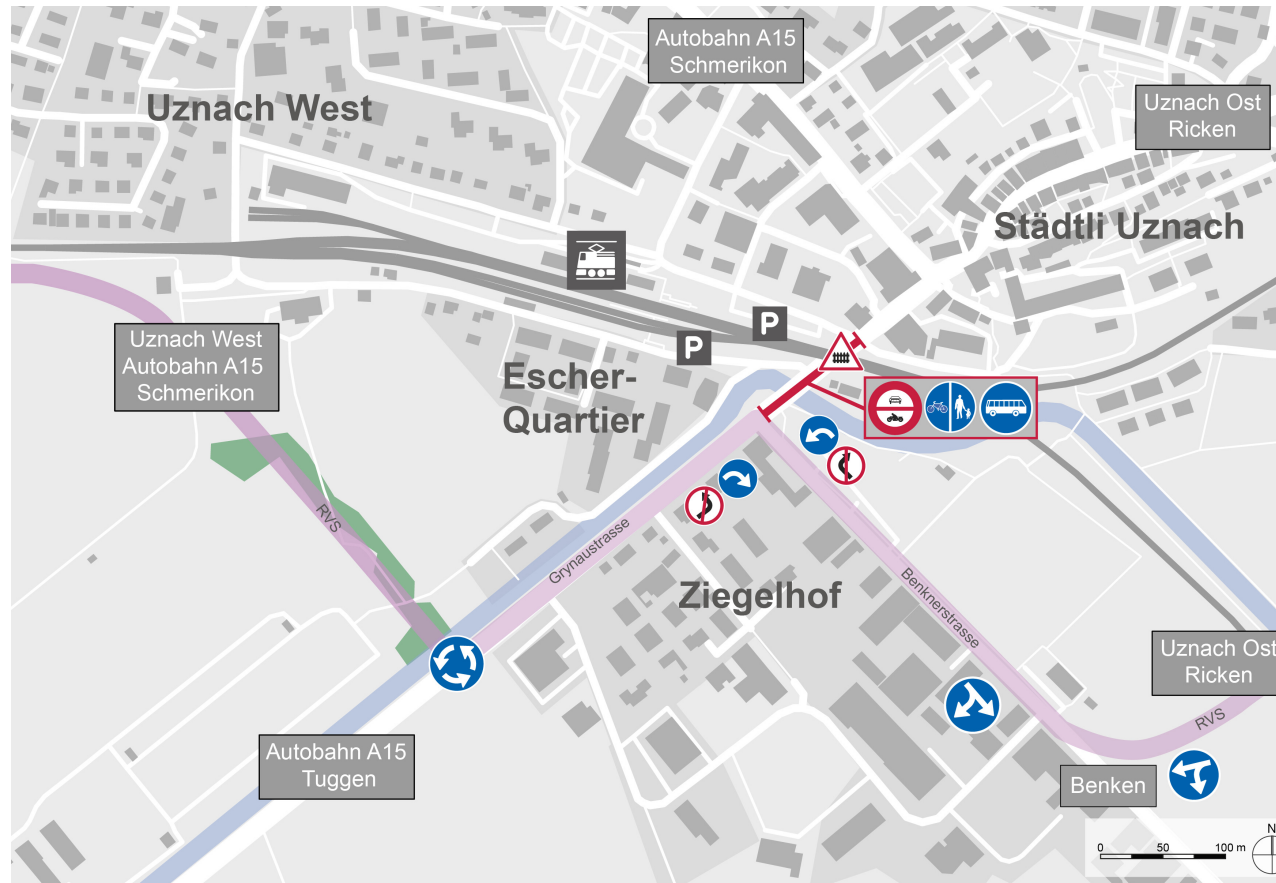
- Kein Rückstau südlich des Bahnübergangs auf RVS
- Bahnübergang bleibt in beide Richtungen befahrbar
- Starke Verkehrsreduktion Zürcherstrasse
- Indirekte Linienführung Grynaustr.-Wendekreis-Bahnübergang hält Durchgangsverkehr vom Städtli ab

#### **Nachteile:**

- Rückstauproblematik im Städtli nicht vollständig entschärft
- 450m lange Abbiegespur entlang Benknerstrasse nötig (Landverbrauch/-erwerb)
- Erschliessung Fussball- und Tennisplätze muss angepasst werden

## Lösungsvariante 2: Sperrung Bahnübergang

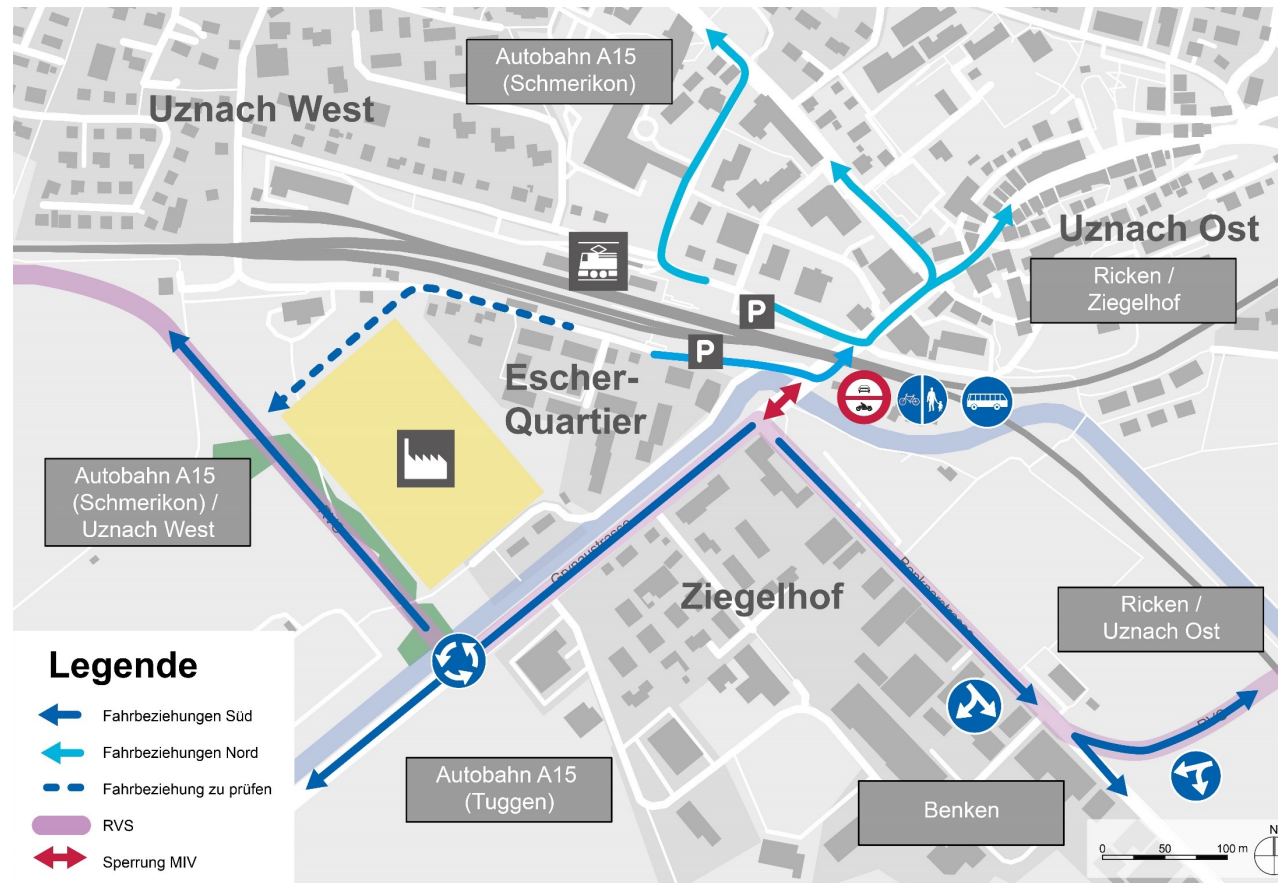
### Führungsprinzip



- Nur Bus, Fuss- und Fahrradverkehr dürfen Bahnübergang queren
- Genaues Verkehrsregime und Erschliessung Escher-Quartier zu klären

## Lösungsvariante 2: Sperrung Bahnübergang

### Mögliche Erschliessung

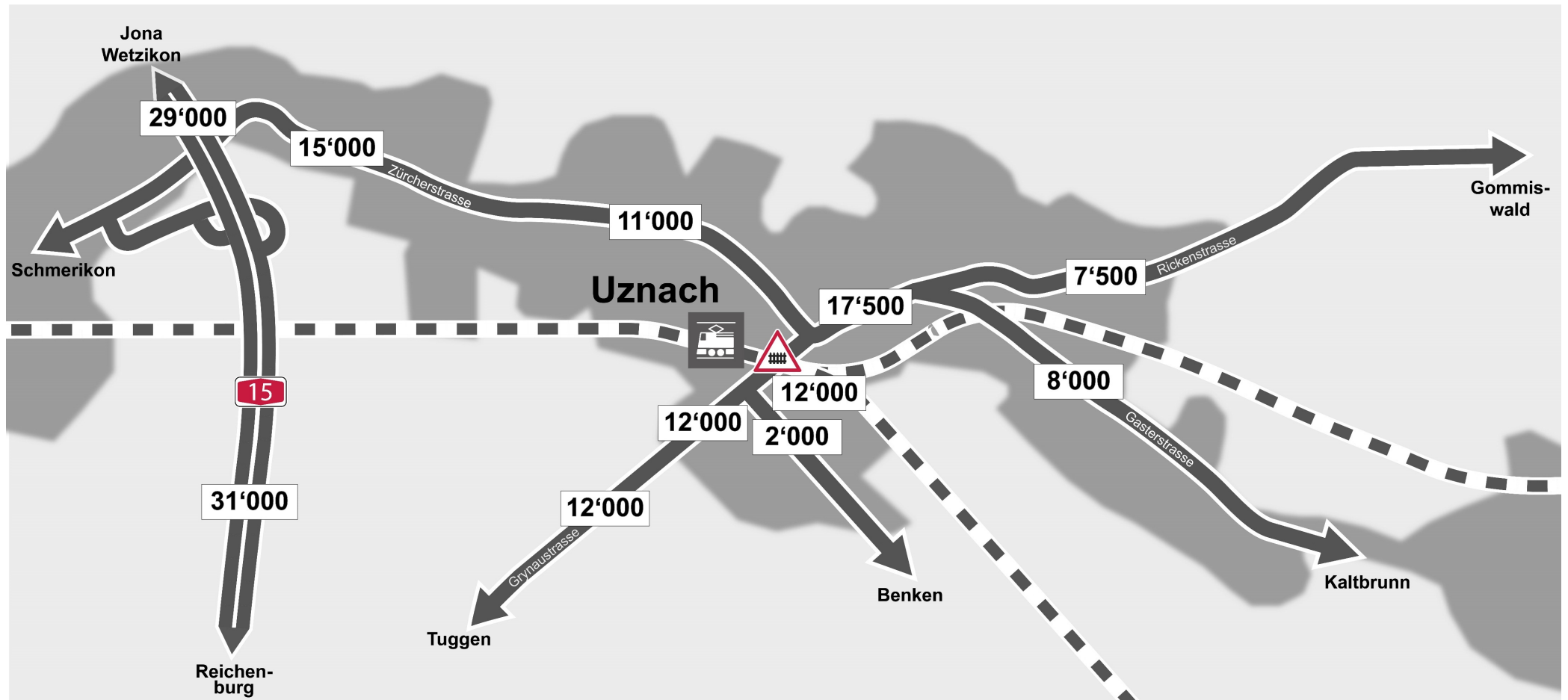


- Neue Erschliessung über Escher-Quartier möglich
- Schleichverkehr durch Escher-Quartier muss unterbunden werden



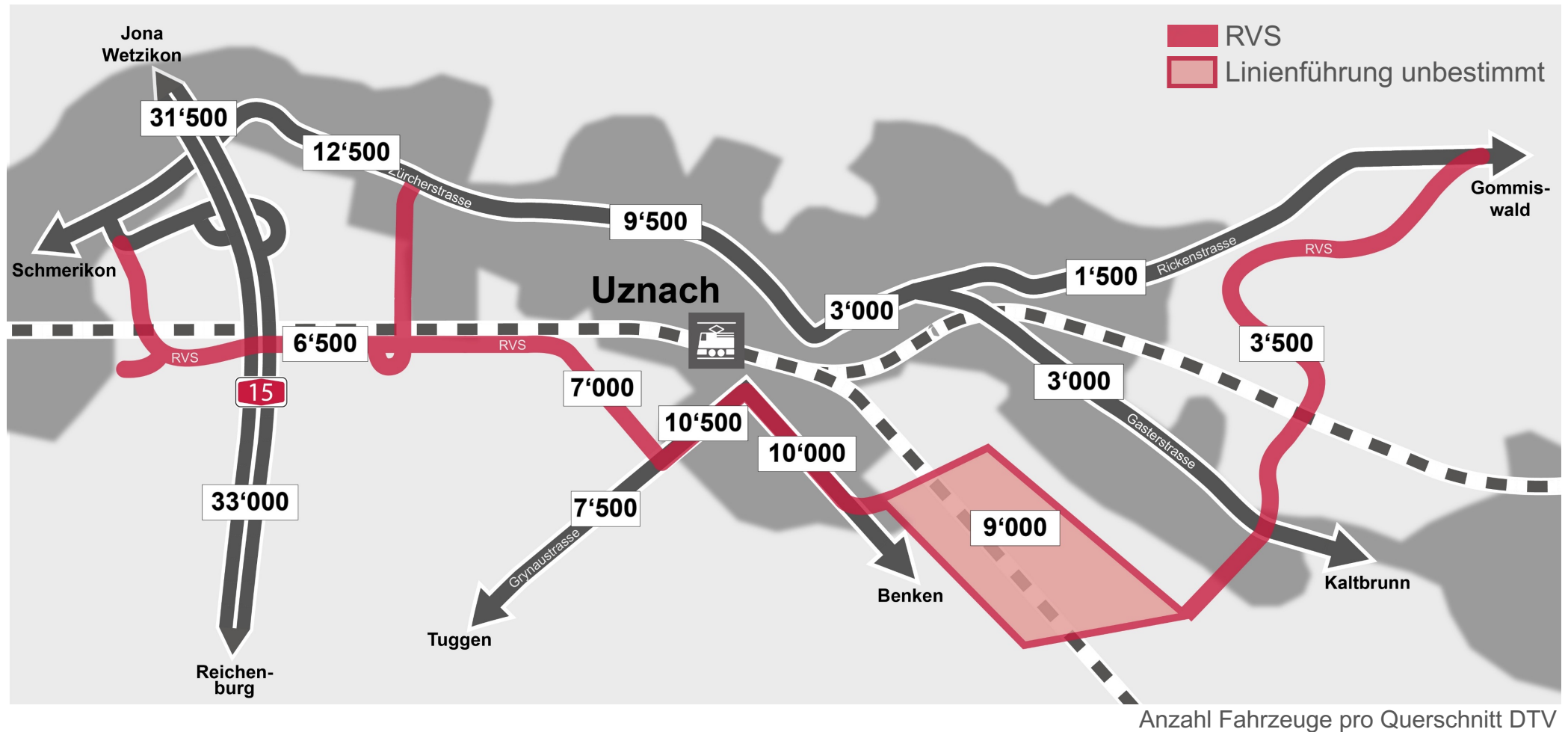
## Situation 2030 ohne RVS

### Verkehrsbelastung 2030 ohne RVS



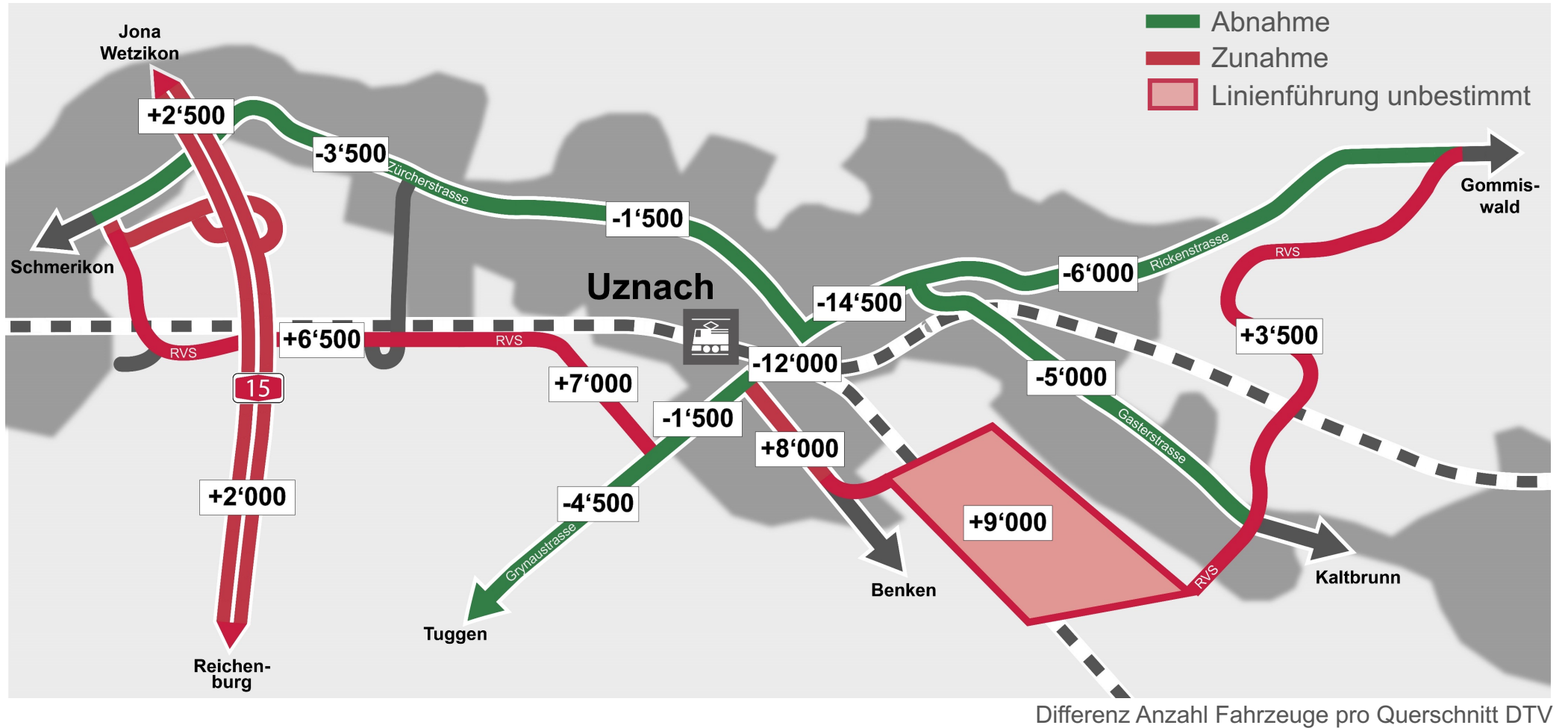
## Lösungsvariante 2: Sperrung Bahnübergang

# Verkehrsbelastung 2030 mit Sperrung Bahnübergang



## Lösungsvariante 2: Sperrung Bahnübergang

## Verkehrsverlagerung gegenüber 2030 ohne RVS





## **Lösungsvariante 2: Sperrung Bahnübergang**

### **Vor- und Nachteile**

#### **Vorteile:**

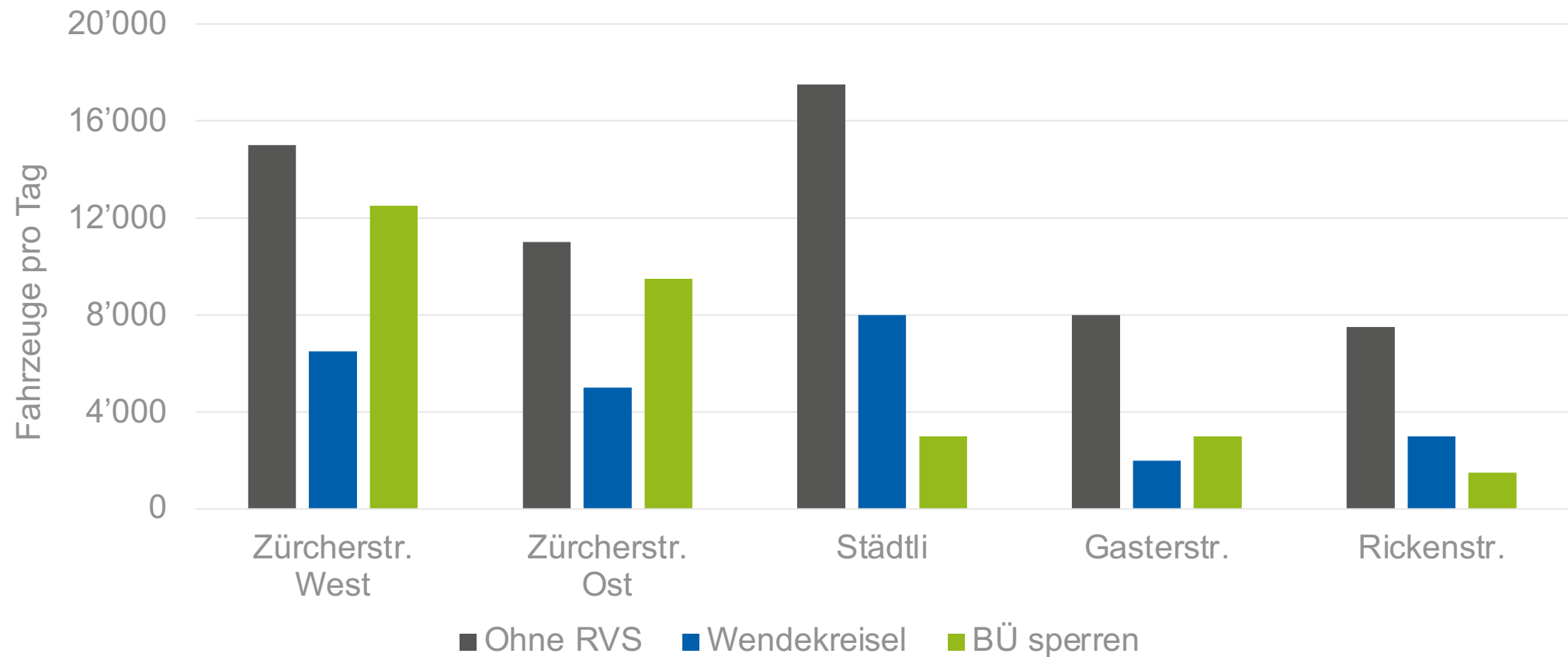
- Maximale Verkehrsreduktion im Städtli
- Weder auf die RVS noch ins Städtli Rückstau vom Bahnübergang
- Kein Landverbrauch/-erwerb für Abbiegespur nötig
- Erschliessung entlang Benknerstrasse kann erhalten bleiben

#### **Nachteile:**

- Geringere Verkehrsreduktion auf Zürcherstrasse
- MIV im südlichen Siedlungsgebiet ist vom Städtli getrennt

## Variantenvergleich

### Verkehrsbelastung Uznach



# Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster

## Ablauf der Veranstaltung

- |           |                                |                      |
|-----------|--------------------------------|----------------------|
| 1.        | Begrüssung und Einleitung      | Félix Brunschwiler   |
| 2.        | Ausgangslage / Planungsprozess | Marcel John          |
| 3.        | Variantenstudium               | Manfred Huber        |
| 4.        | Knotenstudium                  | Jan Hug              |
| <b>5.</b> | <b>Mitwirkung</b>              | <b>Manfred Huber</b> |
| 6.        | Haltung Region / Gemeinden     | Diego Forrer         |
| 7.        | Fragen und Antworten           | Alle / Peter Göldi   |





# Mitwirkung

## Eckdaten

- Öffentliches Mitwirkungsverfahren  
**vom 3. April bis 14. Mai 2023**
- E-Mitwirkung:  
sg.ch → Bauen → Tiefbau → Mitwirkung Kantonsstrassenprojekte
- <https://www.sg.ch/bauen/tiefbau/mitwirkung-kantonsstrassenprojekte.html>



# Terminplanung

## Nächste Schritte

- 29. März 2023: Öffentlicher Informationsanlass
- April/Mai 2023: Mitwirkung optimierte Linienführung Grynaustrasse–Rotfarb
- Sommer 2023: Kommunikation Mitwirkungsergebnisse
- 2023/2024: Projektüberarbeitung
- Ab Mitte 2024: Vernehmlassung der politischen Gemeinden nach Art. 35 StrG

# Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster

## Ablauf der Veranstaltung

- |                                      |                     |
|--------------------------------------|---------------------|
| 1. Begrüssung und Einleitung         | Félix Brunschwiler  |
| 2. Ausgangslage / Planungsprozess    | Marcel John         |
| 3. Variantenstudium                  | Manfred Huber       |
| 4. Knotenstudium                     | Jan Hug             |
| 5. Mitwirkung                        | Manfred Huber       |
| <b>6. Haltung Region / Gemeinden</b> | <b>Diego Forrer</b> |
| 7. Fragen und Antworten              | Alle / Peter Göldi  |





# Haltung Region Zürichsee-Linth/Gemeinden



# Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster

## Ablauf der Veranstaltung

- |                                   |                           |
|-----------------------------------|---------------------------|
| 1. Begrüssung und Einleitung      | Félix Brunschwiler        |
| 2. Ausgangslage / Planungsprozess | Marcel John               |
| 3. Variantenstudium               | Manfred Huber             |
| 4. Knotenstudium                  | Jan Hug                   |
| 5. Mitwirkung                     | Manfred Huber             |
| 6. Haltung Region / Gemeinden     | Diego Forrer              |
| <b>7. Fragen und Antworten</b>    | <b>Alle / Peter Göldi</b> |



# Fragen und Antworten



# Danke für Ihre Teilnahme!

