



GEMEINDE KLOSTERS-SERNEUS

Botschaft

des Gemeindevorstandes zur
Konsultativ-Urnenabstimmung
vom 28. November 1982

Wintersichere Verbindung
Unterengadin/Prättigau-Davos
(Flüela-Ausbau/Vereina-Tunnel)

Stimmzettel letzte Seite

Wintersichere Verbindung Unterengadin/Prättigau-Davos (Flüela-Ausbau/Vereina-Tunnel)

- I. Ausgangslage
- II. Wintersichere Verbindung Unterengadin/Prättigau-Davos (Zusammenfassung der regierungsrätlichen Botschaft an den Grossen Rat)
- III. Auswirkungen auf die Gemeinde Klosters-Serneus
- IV. Beschlüsse des Gemeinderates und was diesen auf Behördeebene vorausgegangen war
- V. Weitere Aktivitäten innerhalb der Gemeinde
- VI. Konsultativabstimmung

I. AUSGANGSLAGE

Eine wintersichere Verbindung zwischen dem Unterengadin und dem Raum Prättigau-Davos besteht beim heutigen Zustand der Flüela-Passstrasse nicht. Eine solche Verbindung zum nördlichen Kantonsteil erscheint aber gemäss allgemeiner Beurteilung im Interesse der Einwohner dieser abgelegenen Talschaften als dringend geboten und wird vom Unterengadin-Münstertal seit langem gefordert.

Das kantonale Tiefbauamt befasst sich aus diesem Grund seit mehreren Jahren mit einem Konzept für einen wintersicheren Ausbau der Flüela-Passstrasse.

Im Jahre 1973 beschloss der Verwaltungsratsausschuss der Rhätischen Bahn, als Alternative zu einem Flüela-Strassentunnel eine Eisenbahnverbindung zwischen dem Raum Prättigau-Davos und dem Unterengadin als rollende Strasse zu untersuchen.

Der Grosse Rat des Kantons Graubünden sicherte der Rhätischen Bahn im Februar 1979 für die Projektierung einer neuen Bahnverbindung Unterengadin-Prättigau mit Vereina-Tunnel und Autoverladestationen sowie für die nötigen geologischen Abklärungen einen Beitrag von Fr. 2000000.— zu. Im massgebenden Grossratsbeschluss wird festgehalten, dass dem Kanton Graubünden bei der Projektierung des Bauwerkes ein angemessenes Mitspracherecht einzuräumen sei und dass die Projektierungsarbeiten von einer Kommission mit Vertretern der Rhätischen Bahn, des Kantons, der beiden Gemeinden Klosters-Serneus und Lavin sowie des eidgenössischen Amtes für Verkehr zu begleiten seien. Parallel dazu beauftragte der Grosse Rat die Bündner Regierung, vergleichbare Unterlagen für eine wintersichere Strassenverbindung am Flüela zu erarbeiten.

II. WINTERSICHERE VERBINDUNG UNTERENGADIN-PRÄTTIGAU/DAVOS

(Zusammenfassung der regierungsrätlichen Botschaft an den Grossen Rat)

Im Januar 1982 unterbreitete die Bündner Regierung dem Grossen Rat einen ausführlichen Bericht über das bisherige Vorgehen und die Ergebnisse der getroffenen Abklärungen bezüglich einer wintersicheren Verbindung Unterengadin-Prättigau/Davos.

1. Das Projekt «Vereina»

Die einspurig vorgesehene Vereina-Linie verbindet auf dem Schienenwege Klosters Platz mit Lavin als Ergänzung des bestehenden Meterspurnetzes der Rhätischen Bahn und erhöht damit die betriebliche Flexibilität dieser Bahnunternehmung im Verkehr mit dem Engadin.

Die Länge der Vereina-Linie zwischen den Stationen Klosters-Platz und Lavin beträgt rd. 23 km. Das Betriebskonzept sieht ein Angebot von Reisezügen, Güterzügen und Autozügen vor.

Bei den Autozügen können sowohl Personenwagen wie auch Cars und Lastwagen transportiert werden.

Das den Autotransport einschliessende Bahnkonzept hat zur Folge, dass in Klosters-Platz eine neue doppelstöckige Stationsanlage (obere Ebene, entsprechend dem heutigen Niveau, für Reisezüge der Linien Landquart-Davos und Landquart-Vereina-Tunnel-Lavin; neue unterirdische Ebene für Autoverlad) erstellt werden muss. Das Klosterser Bahnhofprojekt wurde mit der projektierten Umfahrungsstrasse (Prättigauer Talstrasse) und dem entsprechenden Anschluss an die Fraktion Platz koordiniert. So ist ein gemeinsamer Anschluss an die Umfahrungsstrasse vorgesehen.

In Lavin ist südwestlich der Ortschaft eine vollständig neue Stationsanlage mit Autoverladeeinrichtungen geplant. Für die Erstellung des Vereina-Tunnels inkl. Verladestationen ist mit einer Bauzeit von total rund 9 Jahren zu rechnen.

Die Bau- und Investitionskosten betragen — Preisbasis Februar 1981 — ca. Fr. 450000000.—.

2. Das Projekt «Flüela»

Das Ausbauprojekt der Flüela-Passstrasse zeigt die Möglichkeit auf, die Strassenverbindung zwischen dem Unterengadin und dem Prättigau ihrer Bedeutung entsprechend wintersicher auszubauen. Die neue Flüelastrasse bleibt im Ausbaugrad als zweispurige Hauptverkehrsader bestehen; ihre Linienführung wird aber wesentlich verbessert. Im Vordergrund stehen Massnahmen, welche eine ganzjährige Offenhaltung dieser Strassenverbindung ermöglichen. Im Bereiche äusserst kritischer Schnee- und Lawinenverhältnisse muss die Strasse in

Tunnels verlegt werden. An verschiedenen Orten sind Galerien und Hangverbauungen notwendig.

Die unter der Bezeichnung «mittlerer Tunnel» zur Weiterbearbeitung vorgesehene Variante sieht den Ausbau der bestehenden Strasse beidseitig bis zu einer Höhe von ca. 2100 m ü. M. und ca. 200 m unter der Passhöhe eine Tunnelverbindung von ca. 5.4 km Länge mit Nordportal im Gebiet Bardillenboden und Südportal im Hang unterhalb den Wendekehren Chant Sura vor.

Die Realisierung des Ausbauprojektes der Flüelastrasse kann in Etappen erfolgen, wobei in erster Priorität die Erstellung des Tunnels vorgeschlagen wird, die eine Bauzeit von ca. 7 Jahren erfordert. Für die weiteren zwei Etappen wird mit Bauzeiten von je 4 bis 5 Jahren gerechnet. Bei gleichzeitiger Ausführung der 3 Etappen kann das gesamte Projekt in ca. 7 Jahren realisiert werden.

Die Erstellungskosten für den ganzen Strassenbau inkl. Tunnel belaufen sich auf ca. Fr. 402000000.—.

3. Regionalwirtschaftliche und raumplanerische Auswirkungen

Aus regionalwirtschaftlicher Sicht sind die Möglichkeiten, bei der Realisierung des einen oder andern Bauvorhabens Aufträge an einheimische Firmen zu vergeben, von besonderer Bedeutung. Bei beiden Projekten entfällt ein Teil der Investitionen auf Lieferungen und Arbeiten, die für eine Vergabe an Firmen der Region nicht in Frage kommen (Schienen- und Rollmaterial, Lüftungsanlagen etc.). Beim Projekt «Flüela» kann ein grösserer Teil der Aufträge an regionale Firmen vergeben werden als beim Projekt «Vereina».

Gemäss den vom Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik an der ETH Zürich angestellten Berechnungen beläuft sich das regionale Auftragsvolumen für beide Projekte auf durchschnittlich ca. 10% der regionalen Kapazität des Baugewerbes, was erkennen lässt, dass beide Projekte eine sinnvolle Belegung des Gewerbes zur Folge hätten, ohne dass eine übermässige Aufblähung der regionalen Bauwirtschaft mit ihren negativen Folgen zu befürchten wäre. Für jede Variante wird das Steueraufkommen aus den Löhnen während der Bauzeit auf rund Fr. 12000000.— (Kantons- und Gemeindesteuern) geschätzt, wobei am kommunalen Treffnis mehrere Gemeinden partizipieren würden. Hiezu würden die Steuererträge der am Bau beteiligten Unternehmungen kommen, über deren Höhe zur Zeit noch keine Angaben gemacht werden können.

In raumplanerischer Hinsicht sind in der Bauphase insbesondere Auswirkungen beim Projekt «Vereina» zu erwarten, während bei der Variante «Flüela» die Dörfer in der Bauzeit erheblich weniger beeinträchtigt werden.

Über die langfristigen Auswirkungen nach Bauvollendung, d. h. nach Inbetriebnahme einer der wintersicheren Verbindungen, lässt sich im Gegensatz zur Bauzeit, naturgemäss viel weniger aussagen.

Bezüglich der Entwicklung der Wohnbevölkerung im Unterengadin und Münstertal darf vorausgesagt werden, dass die periphere Lage durch eine jederzeit benützbare direkte Verbindung gemildert wird. Die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten führen zu einer Vergrößerung und teilweisen Verbreiterung des Ausbildungs- und Arbeitsplatzangebotes. Damit kann eine wesentliche Voraussetzung für eine günstige Entwicklung der Wohnbevölkerung geschaffen werden.

Durch eine wintersichere Verbindung werden Unterengadin und Münstertal als Wohngebiete aufgewertet. Die Versorgungslage wird verbessert. Spürbare Verbesserungen ergeben sich auch im Bildungsangebot mit der besseren Erreichbarkeit der ausserregionalen Bildungsstätten. Dasselbe gilt für die Bereiche Gesundheitswesen, Verwaltung etc. Positiv zu werten ist auch der Umstand, dass die persönlichen, geschäftlichen, kulturellen und politischen Kontakte durch eine wintersichere Verbindung stark erleichtert werden.

In beschäftigungspolitischer Hinsicht darf festgestellt werden, dass eine gute Verkehrserschliessung erfahrungsgemäss eine günstige Voraussetzung für die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze bildet.

Direkte Einflüsse auf die Landwirtschaft sind nur in beschränktem Mass zu erwarten. Vorteile können sich durch den erleichterten Zugang zu Beschaffungs- und Absatzmärkten ergeben. Nachteilig könnte sich der zusätzliche Landbedarf infolge der Entwicklung anderer Wirtschaftszweige auswirken.

Für die Forstwirtschaft dürfen die kürzeren Transportwege Vorteile bringen.

Ausser Zweifel steht, dass Tages-, Wochenend- und Ferien-Tourismus durch jede der beiden Varianten eine ganz erhebliche Belebung insbesondere in der Region Unterengadin-Münstertal erfahren würde.

Durch die Verbesserung der Wohnqualität und -attraktivität sowie die Entwicklungsmöglichkeiten für den Fremdenverkehr werden das regionale Gewerbe unter Einschluss des Baugewerbes positiv beeinflusst werden.

4. Stellungnahme der Regierung und Beschluss des Grossen Rates

In ihrer Botschaft an den Grossen Rat vertritt die Bündner Regierung abschliessend die Auffassung, dass es namentlich wegen der momentan noch bestehenden Unsicherheit bezüglich der Finanzierung verfrüht wäre, sich für eine der beiden Varianten zu entscheiden.

Nach einer ausgiebigen Debatte, an welcher sich zahlreiche Abgeordnete beteiligten, fasste der Grosse Rat am 27. Mai 1982 folgende Beschlüsse:

«Der Grosse Rat nimmt Kenntnis vom Bericht der Regierung über das bisherige Vorgehen und über die Ergebnisse der bisherigen Abklärungen bezüglich einer wintersicheren Verbindung zwischen dem Unterengadin und dem Raum Prättigau/Davos.

Er befürwortet eine solche Verbindung und beauftragt die Regierung:

1. das Verfahren zur Verwirklichung einer wintersicheren Verbindung zwischen dem Unterengadin und dem Raum Prättigau/Davos fortzusetzen und dabei u. a. auch
 - a) die Auswirkungen der Realisierung einer Variantenwahl auf andere Verkehrsverbindungen zu untersuchen,
 - b) zu prüfen, ob und mit welchen Folgen die «rollende Strasse» als Bestandteil des Vereina-Projektes reduziert werden kann sowie
 - c) zu prüfen, ob und mit welchen Folgen das Projekt Flüelastrasse reduziert werden kann;
2. die Verhandlungen mit den Bundesbehörden im Hinblick auf eine baldige Verwirklichung des Vorhabens weiterzuführen und dabei auch die Finanzierungsmöglichkeiten für beide Varianten abzuklären;
3. anschliessend bei den interessierten Kreisen ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen und
4. dem Grossen Rat darüber Bericht und allenfalls Antrag zu unterbreiten.»

III. AUSWIRKUNGEN AUF DIE GEMEINDE KLOSTERS-SERNEUS

Es liegt auf der Hand, dass ein Bauvorhaben in der Grössenordnung und Art der beiden Projekte sowohl während der Bauzeit wie auch nach Inbetriebnahme der einen oder andern Kommunikation nachhaltige Auswirkungen auf die Gemeinde Klosters-Serneus haben wird.

Bei der Vereina-Variante stehen einigen Vorteilen, wie

— zusätzliche Beschäftigungsmöglichkeiten für das einheimische Gewerbe vor allem während der Bauzeit

— zusätzliche Steuereinnahmen während der Bauzeit

— zusätzliche Arbeitsplätze bei der Rhätischen Bahn

— vermehrte Eisenbahn-Rundfahrtmöglichkeiten und erheblich verkürzte Fahrzeiten für Einheimische und Gäste bei Fahrten ins Engadin

vermehrte Nachteile gegenüber, von denen die bedeutungsvollsten stichwortartig wie folgt umschrieben werden können:

— Immissionen im Zusammenhang mit Stationsum- und -neubau in Klosters Platz

— Immissionen während der Bauzeit

— massive Störungen durch den mehrjährigen Werkverkehr

— Immissionen insbesondere für die Fraktion Platz, resultierend aus dem Betrieb der Eisenbahnlinie Klosters-Lavin

— mehrjährige gravierende Störung des Alpbetriebes, resultierend aus dem sog. Zwischenangriff in Novai

- Verletzung der Gebote des Landschaftsschutzes im Zusammenhang mit dem Zwischenangriff in Novai und dem Strassenanschluss an die Verladestation in der Bosca

Während der Ausbau der Flüela-Passstrasse ebenfalls zusätzliche Arbeit für das lokale Gewerbe bringen wird und vom touristischen Standpunkt aus die Erhöhung der Benützbarkeit der Flüela-Route im Winter sich positiv auswirken wird, darf doch nicht übersehen werden, dass auch der Flüela-Ausbau zu einem nicht zu unterschätzenden zusätzlichen Verkehrsaufkommen auf der Prättigauer Strasse führen wird, das insbesondere auf die Fraktion Klosters Platz, deren Einwohner und Gäste nachteilige Auswirkungen haben wird. Die Anerkennung des Anspruchs der peripher gelegenen und wirtschaftlich im Hintertreffen gebliebenen Region Unterengadin-Münstertal fordert wegen des Anfalls zusätzlichen Verkehrs auf der Prättigauer Talstrasse unserer Gemeinde ein Opfer ab. Die Abwägung der Vor- und Nachteile, welche für die Gemeinde Klosters-Serneus aus der Realisierung der einen oder anderen Variante resultieren werden, lässt sich nicht ausschliesslich nach objektiven Kriterien vornehmen. Subjektive Momente werden auch für denjenigen, der sich um eine Wertung nach sachlichen Gesichtspunkten bemüht, in geringerem oder vermehrtem Masse mit in die Waagschale fallen und mancherorts den Ausschlag geben.

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen, auf das man sich im Prättigau im einen wie im anderen Falle gefasst machen muss, führt dazu, dass vom Standpunkt der Gemeinde Klosters-Serneus der Ausbau der Prättigauer Talstrasse auf der gesamten Strecke, insbesondere aber auf dem Teilstück Küblis-Klosters mit das Landschaftsbild schonenden und Immissionen tunlichst vermeidenden Dorfanschlüssen als unabdingbare Voraussetzung jeglicher wintersicheren Verbindung Prättigau-Unterengadin gefordert werden muss. Für die Erfüllung dieses mehr als nur begründeten Postulates sprechen allein schon die durch zuverlässige Verkehrszählungen erhärteten ausserordentlich hohen Frequenzen der bestehenden Prättigauer Strasse, die im Kanton ihresgleichen suchen.

IV. BESCHLÜSSE DES GEMEINDERATES UND WAS DIESEN AUF BEHÖRDEEBENE GEMEINDEINTERN VORAUSGEGANGEN WAR

Während der Ausbau der Flüelastrasse unsere Gemeinde baulich nicht direkt tangiert bzw. für diese lediglich im Zusammenhang mit dem postulierten vorgängigen Ausbau der Prättigauer Strasse von Bedeutung ist, werden das Gemeindegebiet und die Gemeindeglieder durch den Vereina-Tunnel unmittelbar betroffen. Dies ist denn auch der Grund, weshalb die mit der Projektierung dieser Verbindung Beauftragten bereits in der Projektierungsphase laufend Kontakt mit verschiedenen Exponenten und Gremien der Gemeinde hatten und diese auch zu wichtigen Fragen um ihre Meinungsäusserung ersuchten. Alternative Lösungsvarianten wurden verschiedentlich dem Gemeindevorstand zur Stellung-

nahme unterbreitet, und Anregungen dieser Behörde, die in erster Linie auf Herabsetzung der Zahl und Schwere der nachteiligen Auswirkungen für die Gemeinde gerichtet waren, wurden entgegengenommen und verarbeitet.

Die Gemeinde drängte den Kanton auch auf umfassende Orientierung der Bevölkerung unmittelbar nach Vorliegen der beiden Projekte. Diesem Begehren wurde in der Folge entsprochen, sobald die regierungsrätliche Botschaft im Januar 1982 den Grossratsmitgliedern zugestellt worden war.

Am 10. März 82 gelangte eine von der Gemeinde organisierte, ausserordentlich gut besetzte Orientierungsversammlung zur Durchführung, anlässlich welcher die beiden Projekte der Klosterser Bevölkerung präsentiert wurden. Diese Orientierungsversammlung war als Start für die öffentliche Diskussion gedacht, die in den folgenden Wochen und Monaten auch programmgemäss einsetzte.

Im Vorfeld der Beratung des regierungsrätlichen Berichtes durch den Grossen Rat in der Maisession 1982 wurde zwischen Gemeindevorstand und Klosterser Grossratsmitgliedern die komplexe Materie im Rahmen einer ausführlichen Aussprache diskutiert.

Am 6. Mai 1982 befasste sich der Gemeinderat mit dem Problemkreis der wintersicheren Verbindung Unterengadin-Prättigau und fasste am Ende der rege benützten Debatte folgende Beschlüsse:

1. Der Gemeinderat nimmt einstimmig vom Bericht der kantonalen Regierung über das bisherige Vorgehen bezüglich einer wintersicheren Verbindung zwischen dem Unterengadin und dem Raum Prättigau/Davos sowie vom schriftlichen Bericht des Vorstandes Kenntnis.
2. Ein Bedürfnis der Region Unterengadin/Münstertal auf eine bessere Verbindung zum nördlichen Kantonsteil und zur übrigen Schweiz wird anerkannt.
3. Nach Abwägung der gewaltigen Beeinträchtigung für den Ort durch beide Varianten, nämlich den Flüela-Ausbau einerseits und den Vereina-Tunnel andererseits, wird seitens der Gemeinde Klosters-Serneus eindeutig dem Flüela-Ausbau den Vorzug gegeben.

Im weiteren wurde der Vorstand vom Gemeinderat beauftragt, die Klosterser Stimmbürgerschaft in einer Konsultativabstimmung zu den beiden Verbindungsvarianten Stellung nehmen zu lassen, wobei in zeitlicher Hinsicht die Auflage gemacht wurde, diese Konsultativabstimmung bis spätestens im Herbst 1982 durchzuführen.

V. WEITERE AKTIVITÄTEN INNERHALB DER GEMEINDE

Angesichts der unbestreitbaren grossen Bedeutung, die dem Fragenkomplex der wintersicheren Verbindung Unterengadin-Prättigau/Davos zukommt, kann es nicht erstaunen, dass auch ausserhalb der behördlichen Tätigkeit innerhalb der Gemeinde weitere Aktivitäten entfaltet

wurden, die das Verbindungsproblem zum Mittelpunkt hatten. So wurde am 1. April 1982 auf private Initiative hin anlässlich einer sehr gut besuchten Interessentenversammlung die Vereinigung «Klosters bleibt Kloster» gegründet, die sich u. a. zum Ziele gesetzt hat, den Bau des Vereina-Tunnels mit rollender Strasse und die Zerstörung der Alp Novai durch einen Zwischenangriff mit Aushubdeponie zu verhindern. Die Vereinigung hat sich in der Folge mit einer Pressekonferenz in Chur und verschiedenen Publikationen in den Meinungsbildungsprozess eingeschaltet und durch ihre Aktionen eine breitere Öffentlichkeit inner- und ausserhalb der Gemeinde auf die zahlreichen Probleme aufmerksam gemacht.

Auch andere Organisationen, so u. a. der Vorstand des Kur- und Verkehrsvereins Klosters, haben die Gelegenheit genützt, sich mit den beiden Verbindungsvarianten auseinanderzusetzen, wobei, soweit bekannt, durchwegs gegen den Vereina-Tunnel Stellung bezogen worden ist.

VI. KONSULTATIVABSTIMMUNG

Wie bereits erwähnt, vertritt die Bündner Regierung die Auffassung, es sei insbesondere wegen der zur Zeit noch bestehenden Finanzierungsunsicherheit verfrüht, sich seitens des Kantons für eine der beiden Varianten zu entscheiden. Im Grossratsbeschluss vom 27. Mai 1982 ist die Durchführung eines Vernehmlassungsverfahrens bei den interessierten Kreisen auf einen späteren Zeitpunkt verschoben worden.

Was für den Kanton richtig sein mag, braucht sich nicht unbedingt auch für unsere Gemeinde aufzudrängen. Vorstand und Gemeinderat sind übereinstimmend der Meinung, dass die Klosterser Stimmbürgerschaft baldmöglichst Gelegenheit erhalten sollte, sich in repräsentativer Weise zu den beiden Verbindungsvarianten zu äussern. Nachdem seit 1969 die Landsgemeinde nicht mehr besteht und von der Gemeinde durchgeführte Orientierungsversammlungen erfahrungsgemäss nur von einem Bruchteil der Stimmbürger besucht werden, erscheint eine Meinungsäusserung im Rahmen einer Urnen-Konsultativabstimmung dabei als der richtige Weg. In der Gemeinde Klosters-Serneus wird erstmals vom Mittel der Konsultativabstimmung Gebrauch gemacht, die eine Meinungsumfrage ohne rechtliche Verbindlichkeit darstellt, den Behörden aber für das künftige Verhalten und Vorgehen einen richtungsweisenden Aufschluss geben soll.

Da der Stimmbürger aufgeboten ist, in dieser Konsultativabstimmung zu grundsätzlichen Fragen Stellung zu nehmen, kann es keine Rolle spielen, ob eines der beiden vorliegenden Verbindungsprojekte oder evtl. sogar beide gestützt auf den grossrätlichen Überprüfungsauftrag nachträglich noch umfang- und kostenmässig reduziert werden. Je nach Ergebnis dieser Redimensionierungsbemühungen ist es denkbar, dass die Klosterser Stimmbürgerinnen und Stimmbürger zu einem späteren Zeitpunkt

nochmals Gelegenheit erhalten, sich aufgrund einer neuen, mehr in die Details gehende Fragestellung zum Problemkreis der wintersicheren Verbindung Unterengadin-Prättigau zu äussern.

Der Vorstand gibt seiner Hoffnung Ausdruck, dass die Beteiligung an der Konsultativabstimmung, mit welcher, wie erwähnt, in unserer Gemeinde Neuland betreten wird, gut sein wird, so dass dem Abstimmungsergebnis auch eine entsprechende Gewichtung und repräsentative Bedeutung beigemessen werden kann.

Die Konsultativabstimmung gibt die Möglichkeit, die Befragung der Klosterser Stimmbürgerschaft nicht auf einen einzigen Abstimmungspunkt zu beschränken. Sie gestattet mehrfache Fragestellungen und bietet sogar die Möglichkeit, die eigene Meinung durch Anregungen kund zu tun.



GEMEINDE KLOSTERS-SERNEUS

Konsultativabstimmung

(Zutreffendes ankreuzen)

1. Anerkennt Ihr den Anspruch der Region Unterengadin/Münstertal auf eine wintersichere Verbindung zum nördlichen Kantonsteil?

Ja Nein

2. Seid Ihr bereit, aus Solidarität zur Region Unterengadin/Münstertal Nachteile, die sich aus der Schaffung einer wintersicheren Verbindung für die Gemeinde Klosters-Serneus ergeben, in Kauf zu nehmen?

Ja Nein

3. Befürwortet Ihr die vorliegende Projektstudie zum Vereina-Tunnel?

Ja Nein

4. Befürwortet Ihr die vorliegende Projektstudie zum Flüela-Ausbau?

Ja Nein

5. Betrachtet Ihr den Ausbau der Prättigauer Talstrasse mit Einschluss der Klosterser Umfahrung als vorrangig?

Ja Nein

6. Welche Änderungsvorschläge wollt Ihr bezüglich der beiden von der Bündner Regierung dem Grossen Rat vorgelegten Verbindungsvarianten anbringen? (stichwortartige Umschreibung)

a) **Vereina-Tunnel**

.....
.....

b) **Flüela-Ausbau**

.....
.....