

Herausgeber:

Neues Forum
Domleschg-Heinzenberg
7415 Rodels

Fotos:

SWISSAIR
Hans Hartmann, Chur

1 AUTOMOBIL - VERKEHR - N 13

Die explosionsartige Zunahme der privaten Verkehrsmittel in den letzten Jahrzehnten hat den kommunalen, kantonalen und nationalen Behörden eine Fülle schwerwiegender Probleme gestellt. In tragischem Widerspruch droht das Automobil, das zum Zwecke der rascheren Fortbewegung des Menschen entwickelt wurde, sich selbst ein Hindernis und eine Gefahr für das menschliche Leben überhaupt zu werden. Die zunehmende Zerstörung von notwendigem Lebensraum, die Zahl der Verkehrstoten, der Lärm und die fortgeschrittene Luftverschmutzung sind nur einige Beispiele dafür, und welche Vorteile stehen diesen Opfern gegenüber? Je mehr Strassen wir bauen, desto mehr Autos können und werden zirkulieren. Man weiss heute mit Sicherheit, dass auch die bestausgebauten und "schnellsten" Strassen den Verkehr der Zukunft nicht mehr bewältigen werden. Konsequenz: man wird auf andere Verkehrssysteme umstellen müssen.

Es kann sich hiermit aber nicht um die grundsätzliche Ablehnung des Baues der N 13 auf der Strecke von Reichenau bis Thusis handeln. Dies ist eine unbedingt zu lösende Aufgabe, die es jedoch viel kritischer zu verfolgen gilt als bisher.

Stand der Dinge

Der gegenwärtige Stand der Dinge betreffend N 13 im Raume Reichenau-Thusis zeigt sich so: Die Bündner Regierung hat ihr eigenes, rechtsrheinisches Projekt für die vierspurige Nationalstrassenstrecke dem Eidg. Amt für Strassen- und Flussbau zur Genehmigung durch den Bundesrat überwiesen. Mit dem Bau soll gemäss Antrag der Nationalstrassenkommission 1973 begonnen werden, welcher vom Bundesrat

allerdings erst genehmigt werden muss. Die Kosten des kantonalen Projektes belaufen sich voraussichtlich auf ca. 127 Mio. Franken.

Die Domleschger Bevölkerung - ist sie mit der Linienführung einverstanden?

Auf Grund der Verlautbarungen der Bündner Regierung und von Presseberichten ist der Eindruck entstanden, dass die Einwohner des «betroffenen Gebietes», also des Domleschgs, dem kantonalen Projekt zustimmten. In Wirklichkeit ist jedoch ein grosser Teil der Bevölkerung mit diesem Projekt nicht einverstanden. Dies beweisen unter anderem die Einsprachen der Gemeinden beim Vernehmlassungsverfahren, die fast geschlossen eine Routenführung unmittelbar dem Rhein entlang verlangten. Sie wurden von der Regierung abgelehnt. Die Problematik des kantonalen Projektes wird im folgenden ausführlich dargestellt und diskutiert.

Foto des Domleschgs

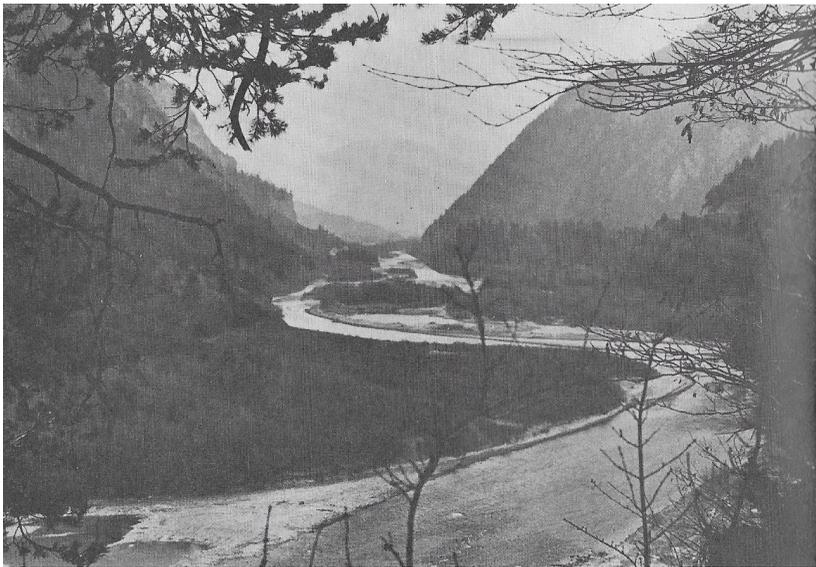
Linienführung des kantonalen. Projektes im Domleschg. Die mit einem Ring bezeichneten Abschnitte (A,B,C,D) bilden die kritischen Punkte des kantonalen Projektes, die im folgenden kommentiert werden.



2. DARSTELLUNG UND KRITIK DER BEIDEN PROJEKTE

Das kantonale Projekt

A. Ravetg und Rheinebene zwischen Rothenbrunnen und Rhäziüns



Routenführung:

Tunnel unter Sogn Gieri - Überquerung des Rheinbettes mit einer Brücke - Weiterführung auf dem rechten Rheinufer. Der Rhein wird damit praktisch kanalisiert. Auf den entstehenden Damm kommt die Autobahn zu liegen.

Kritik:

- Mit der Rheinschlucht zwischen Rhäzüns und Rothenbrunnen wird eine Landschaft von kantonaler, hinsichtlich ihrer Seltenheit von nationaler Bedeutung zerstört. Dies bevor die verantwortlichen Instanzen ausreichend geprüft haben, ob eine andere, der unbedingt zu erhaltenden Landschaft angepasste Variante technisch realisierbar wäre. Es wurden lediglich kostenmässige Vergleiche gezogen, die einen Mehrkostenaufwand von ⁴⁵ Mio, für ein besseres Projekt zu ergeben schienen. Es fehlen überprüfbare Berechnungsgrundlagen, welche diese Mehrkosten beweisen. Die Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission hat diese fraglichen Mehrkosten überprüft und ist zum Schluss gekommen, "dass der Kostenvergleich sehr summarisch und zugunsten der kant. Variante erstellt worden ist. Sie weist die Verlautbarungen der Bündner Regierung (45 Mio. Mehrkosten) als nicht begründet zurück." Die tatsächlichen Mehrkosten für den Abschnitt Reichenau - Rothenbrunnen belaufen sich, laut Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission, auf 3 - 5 Mio. Franken. Sie fallen also nicht ins Gewicht. Und auch wenn eine echte Alternative teurer wäre:

Ist der Schutz dieser Landschaft 3 - 5 Mio. Franken Mehrkosten nicht wert? Es genügt einfach nicht mehr, wenn sich heute bei Millionenbauten der Landschaftsschutz in "kosmetischen" Massnahmen, wie Bepflanzung der Böschungen oder Tarnung von Stützmauern erschöpft.

- Bei Ravetg wird das noch intakte rechte Ufer (siehe Foto) zerstört, welches seltenes, im Kanton einziges Biotop (natürlich geschaffener Lebensraum für eine Gemeinschaft von z.T. seltenen Pflanzen und Tieren) beherbergt, das nicht nur für Biologen., sondern auch für Erholungssuchende interessant ist.

Als Vergleich dazu diene das Gebiet zwischen Maienfeld und Untervaz, wo ebenfalls die N 13 durchführt:

Zwischen 1953 bis 1963 sind von 18 Biotopen 12 zerstört worden, also rund 2/3 der Biotope innerhalb von 10 Jahren, d.h., dass z.B. Erdkröten- und Grasfroschpopulationen in wenigen Jahren ausgerottet worden sind, entweder indem ihre Laichplätze zugeschüttet wurden, oder die wandernden Tiere wurden auf der Betonstrasse überfahren (bis zu 108 in einer Nacht). Darf man es wirklich zulassen, dass uns dieses einzigartige Gebiet für immer zerstört wird?

- Das Dorf Rothenbrunnen wird künftig unter sehr starkem Lärmeinfluss zu leiden haben und deshalb als Wohnort auf lange Sicht hinaus kaum mehr attraktiv sein. (Zu beachten gilt hier die Echowirkung der Felsen!)

In Rothenbrunnen befindet sich das einzige Altersheim des Domleschgs. Was also bleibt für unsere älteren Generationen? Nichts als Lärm und Gestank einer auch dort lebensfeindlichen Umwelt.

- Der Anschluss Rothenbrunnen verschlingt mit seinem Kreisel eine grosse Fläche landwirtschaftlich nutzbaren Bodens, Einige Landwirte müssen dafür bis zu 8 ha Wiesland abtreten. Was dies für einen landwirtschaftlichen Betrieb bei der heutigen Bodenpreislage bedeutet, muss nicht weiter erläutert werden,

B. Rothenbrunnen - Pardisla - Rodels/Pratval

Routenführung:

Anschlusswerk in den Wiesen südwestlich von Rothenbrunnen - Weiterführung in einem weiten Bogen gegen die Felsen von Ortenstein und St. Lorenz nach Rodels/Pratval - im Sand dann in gewissem Abstand parallel zum Rhein.

Kritik:

- Pardisla, eine der wenigen unberührten Landschaften des Domleschgs und deshalb ein wichtiger, lebensnotwendiger Erholungsraum, dessen Bedeutung erst in Zukunft richtig eingeschätzt werden kann (falls die N 13 nicht gebaut wird) wird durch den vorgesehenen Bogen gegen Ortenstein/St. Lorenz zerschnitten. Das widerspricht dem raumplanerischen Prinzip der sparsamen Verwendung unseres Lebensraumes: Bündelung von Leitungen, Strassen und Eisenbahnen.

Der geplante Bogen gegen die beiden Felsen hin müsse aus Sicherheitsgründen für die Autofahrer gebaut werden: zu lange Geraden seien ermüdend. Gibt es keine vernünftigeren Möglichkeiten, diesem Sicherheitsbedürfnis, das verständlich ist, zu entsprechen?



- Pardisla, ein für den Naturschutz bestimmtes Gebiet wird vernichtet.

Dadurch wird der Wildwechsel, was jeder Jäger bestätigen

kann, völlig unterbrochen. Die Situation wird nicht viel verbessert, wenn man versucht, ihn künstlich aufrechtzuerhalten, d.h. indem man in gewissen Abständen Unterführungen baut. Das für eine Vogelschutzzone vorgesehene Gebiet fällt ebenfalls der N 13 zum Opfer.

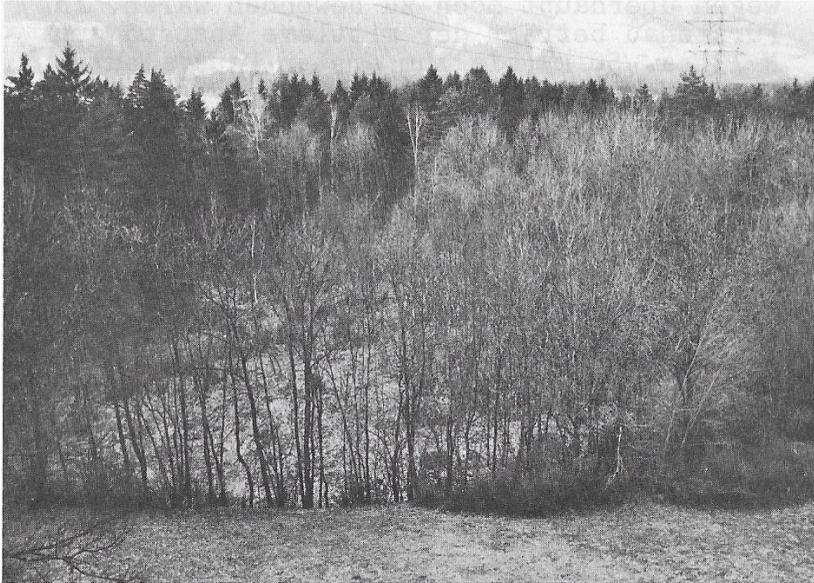


Pardisla

- Grosse Waldabstände bei Rodels und Pratval müssen geopfert werden, d.h. dass die einzigartige, zusammenhängende Waldfläche im Gebiet des sog. Sand (von unterhalb Rodels bis hinein nach Fürstenaubruck) dem vorliegenden Projekt zufolge geradezu halbiert würde. Auch

dieses zusammenhängende Waldgebiet ist für das Domleschg ein lebensnotwendiger Erholungs- und Wirtschaftsraum, der unersetzlich ist. Zum Verlust einer

unserer wichtigsten Erholungsräume kommt noch die Entstellung des Landschaftsbildes der Domleschger Talsohle dazu.



Waldpartie im Sand

C. Fürstenau - Fürstenaubruck

Routenführung:

Ir. gewissem Abstand parallel dem Rhein entlang z.T. im jetzigen Flussbett, bis St. Agatha, dort auf einer Brücke über die Albula. Die Autobahn wird teilweise auf einem 4-6 m hohen Damm geführt. Der mittlere Abstand zum Dorf Fürstenau beträgt ca. 50 m, zu Fürstenaubruck. ca.. 40 m.

Kritik:

- Es gilt wirklich zu bedenken, ob die beiden Dörfer Fürstenau und Fürstenaubruck/St. Agatha, die in der

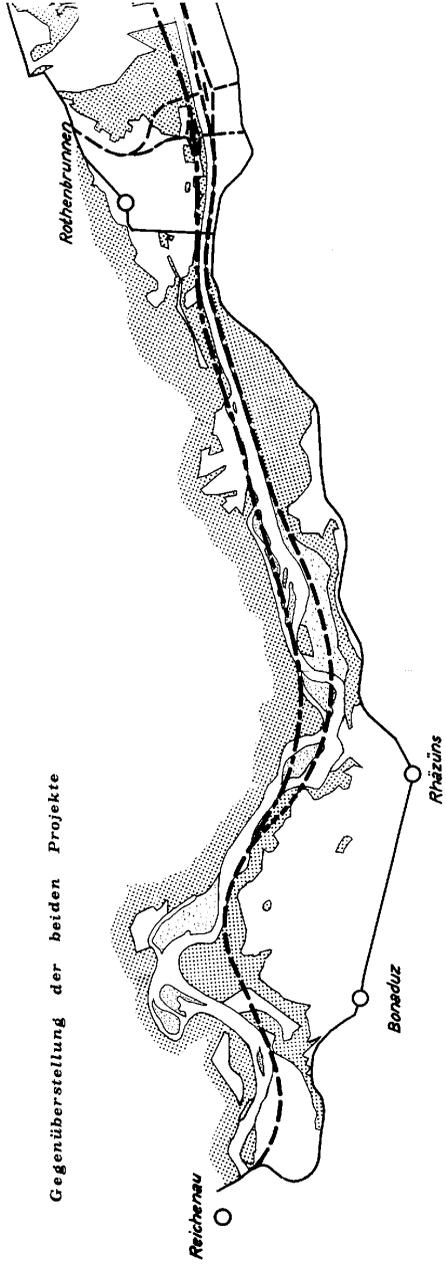
unmittelbaren Nähe der N 13 liegen würden, der zu erwartenden Immissionen (Lärmeinwirkungen, Luftverschmutzung) wegen überhaupt noch zu bewohnen wären. In Fürstenuau beträgt der mittlere Abstand zur N 13 ca. 50 m (bis zum ersten Haus, laut Plan 35 m:) in Fürstenaubruck ca. 40 m (bis zum ersten Haus nur 30 m).

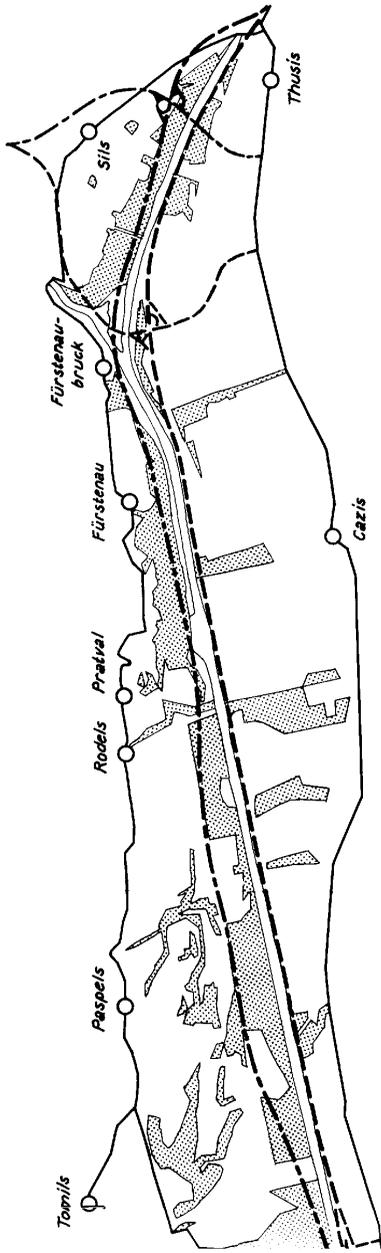


DOMA NOBIS PACEM - gib uns Ruhe und Frieden 35 m neben der künftigen Autobahn:



Gegenüberstellung der beiden Projekte





--- Kantonales Projekt

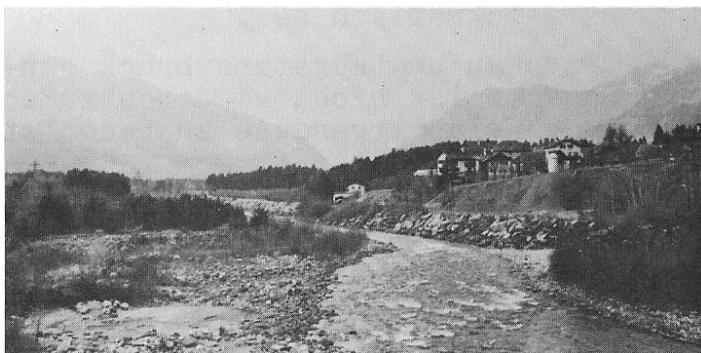
— Projekt der eidg. Natur- und Heimatschutzkommission

Zu beachten gilt, dass die eidgenössischen Richtlinien. betreffend Abstände Autobahn-Siedlungen eine Mindestdistanz von 50 m vorschreiben, die entsprechenden von Experten der ETH ausgearbeiteten Richtlinien, die auf Grund ausländischer Erfahrungen erarbeitet wurden, haben sogar einen Mindestabstand von. 300 m gefordert. Wer schon in Autobahnnähe gewohnt hat, weiss, dass auch 300 m Abstand viel zu wenig sind.

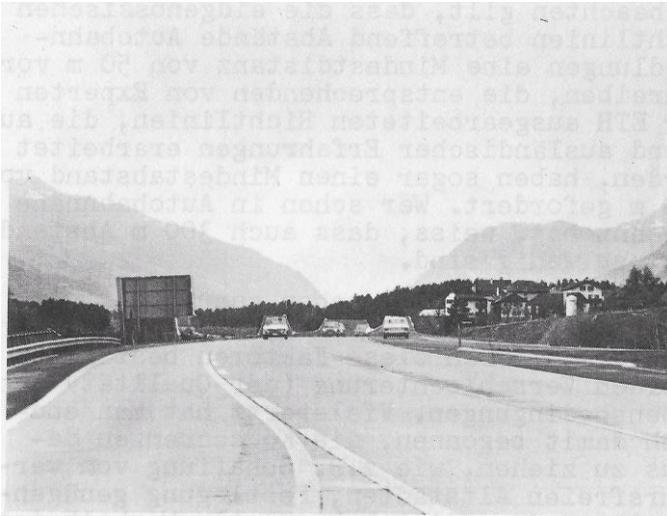
Man weiss heutzutage schon genug über die Zusammenhänge von Autolärm, Abgasen und der spezifisch durch diese Faktoren bestimmten rapiden Verschlechterung (der Qualität) der Lebensbedingungen. Vielerorts hat man endlich damit begonnen, die Konsequenzen daraus zu ziehen, wie z.B. Schaffung von verkehrsfreien Altstädten, Festlegung genügender Abstände zu Autobahnen etc.

Weshalb ist man bei uns immer noch nicht soweit, dass man aus dem Schaden der andern lernt, und nicht gleiche Fehler noch und noch auch selbst begehen muss. **Muss denn neben jedem Dorf eine Autobahn gebaut werden, bis man merkt, dass Autolärm in genügendem Ausmasse sehr störend, ja sehr schädlich sein kann?**

Weshalb haben die verantwortlichen Instanzen also die Konsequenzen nicht gezogen?



Fürstenaubruck heute

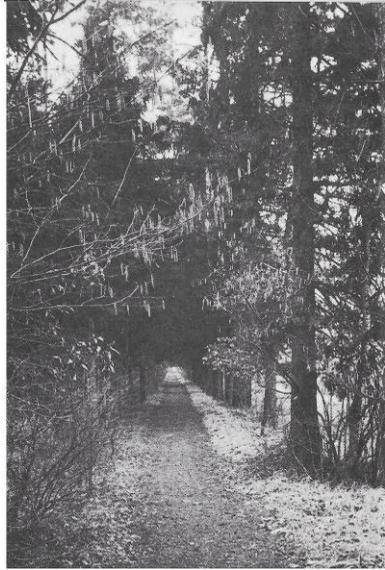


Fürstenaubruck nach dem Bau der N 13

Es fragt sich wirklich, ob es menschlich zulässig sei (gesetzlich ist es), dass eine Handvoll Planer X eines Büros derart schonungslos den Lebensbereich einer Dorfgemeinschaft in Frage stellen dürfen. Diese Tatsachen sind allarmierend und geben der Frage neuen Nährboden, ob unser Entscheidungsverfahren noch demokratisch sei.

Der bei Fürstenaubruck und Fürstenaubruck entstehende Schaden ist nicht wieder gut zu machen und in keiner Weise irgendwie zu rechtfertigen, noch zu verantworten.

Dies gilt stellvertretend für jede Wohnsiedlung entlang der N 13. Eine Linienführung dem linken Rheinufer entlang drängt sich an Hand dieses Kriteriums (Wohnsiedlung = Ruhezone) auf.



Gemütliche Wald- und Wanderwege im Erholungsraum
Sand wechseln ihre Gesichter:



D. Sils und Umgebung

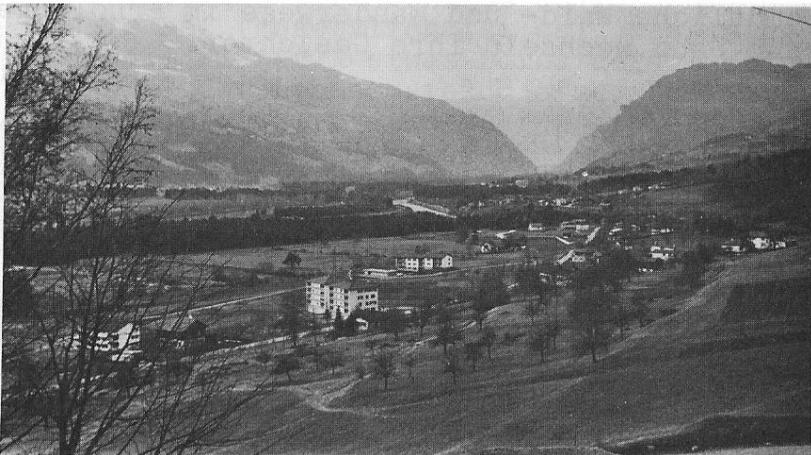
Routenführung:

Vom Anschlusswerk im Mündungsgebiet der Albula dem rechten Ufer des Hinterrheins entlang zum Felsen Hohenrätien und von dort zur bestehenden Bernhardinroute (1. Tunnel). Ein Anschluss für Thusis, der im Camporeno in das Lokalstrassennetz mündet.

Ein Anschluss nach dem Schyn - Weiterführung durch das Wohnquartier «Campaduns/ Quadra» nördlich von Sils und durch die Wiesen zwischen St. Cassian und der Kantonsstrasse nach dem Schyn.

Kritik:

- Die Fortsetzung der N 13 führt nur 150 m am Schulhaus Sils vorbei, was den Lernbetrieb stark beeinträchtigt, wenn nicht verunmöglicht.



- Der Aktienwald bei Sils, der ohnehin nicht breiter ist als 2 Autobahnbreiten, wird durch den Bau der N 13 in einen kümmerlichen Autobahnböschungswald verwandelt, der nicht einmal wirksam vor Autolärm schützen würde.

Wieder: Verlust eines nötigen Erholungsraumes.

- Durch die Anschlussstrasse nach dem Schyn wird das Wohngebiet "Campaduns/Quadra" der Gemeinde Sils stark beeinträchtigt und als solches nicht mehr attraktiv sein. Denn wenn die N 13 durchs Domleschg erstellt und der Anschluss an die neue Schynstrasse ausgebaut ist, wird der gesamte Julierverkehr nicht mehr über die Lenzerheide, sondern durchs Domleschg und damit vor allem durch das Dorf Sils rollen.

Sollen wir auch diese Tatsache hinnehmen und auf uns zukommen lassen?

Zusammenfassung der Kritik am kantonalen Projekt

Der Bau der N 13 gemäss kantonalem Projekt im Raume Reichenau - Thusis hat zur Folge, dass

- die rechtsrheinische, noch zusammenhängende Landschaft: eine der schönsten im Kanton, optisch und biologisch zerschnitten würde;

- heutzutage immer spärlicher werdende Erholungsräume und vorgesehene oder bestehende Naturschutzgebiete für immer zerstört werden:

- total ca. 40 ha Wald gerodet werden müssen;

- das Leben in den Dörfern Rothenbrunnen, Fürstenau, Fürstenaubruck, St. Agatha und Sils stark beeinträchtigt

wird, die Belastung durch Immissionen hätte grossstädtisches Ausmass;

- das Domleschg (vor allem das Innerdomleschg) als vielpropagiertes Wohngebiet ein für alle mal ausgespielt hätte.

Grundsätzliche Kritik

Einige grundsätzliche Bemerkungen zum Entscheid der Bündner Regierung zur N 13-Linienführung seien hier noch angeführt.

a) Als fragwürdig darf die Tatsache bezeichnet werden, dass die kantonale technische Instanz, die die Projektierung durchführte, gleichzeitig schiedsrichterlich über Alternativen (Gegenprojekt der Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission) befinden konnte. Dieser Entscheid hätte von einer neutralen Instanz gefällt werden sollen, da wesensgemäss die projektierende Instanz auch bei bestem Wissen und Können nicht unvoreingenommen entscheiden kann.

b) Die vorliegende Projektierung erfolgte offensichtlich in einem bau- und verkehrstechnischen Rahmen, nicht aber im Rahmen einer Gesamtplanung, welche den Verkehr nicht als Selbstzweck eingeordnet hätte, sondern ihn in Bezug auf das Lebensganze (= alle Aspekte des menschlichen Lebens) einer Talschaft, einer Region oder eines Kantons etc. begreifen würde.

c) In den landesplanerischen Leitbildern wird das Prinzip der Bündelung von Verkehrs- und Energieträgern gefordert. Diese Tatsache verlangt, dass jede Planung und Projektierung, die auch in Zukunft noch sinnvoll sein soll, mit dem immer knapper werdenden natürlichen Lebensraum so sparsam wie möglich umgeht.

Dieses Prinzip wird durch die erfolgte kantonale Projektierung durchbrochen, indem sich die N 13 nicht an die bereits vorhandenen Verkehrsträger (RhB, alte Kantonsstrasse) angliedert, sondern ohne letztlich zwingenden Grund die kostbare Rheinschlucht und den eben so kostbaren Talgrund des Domleschg konsumiert, als wären es Verschleissartikel.

Diese drei grundsätzlichen Belange sind bei der kantonalen Projektierung nicht berücksichtigt worden, Sie sind allerdings ein Postulat ersten Ranges, wenn man den viel-propagierten Umweltschutz ernst nimmt und folglich gewillt ist, ihn in die Tat umzusetzen.

Es gibt also letztlich keine zwingenden, objektiven Gründe, die den Bau der N 13 auf der rechten Talseite aufdrängen oder rechtfertigen.

Welches sind aber die politischen (Hinter-) Gründe, die jede bessere Linienführung (z.B. ENHK-Variante) zum vornherein verunmöglichen?

3. DAS PROJEKT DER EIDG. NATUR- UND HEIMAT-SCHUTZKOMMISSION

Routenführung: (siehe Kartenskizze)

Auf der ganzen Strecke Reichenau - Thusis linksrheinisch. Tunnel unter Sogn Gieri. Unter Schloss Rhäzüns eng an den Hang anschmiegend bis zum bestehenden Rheindamm in der Höhe der Quellfassung der Mineralquelle. Von hier dem Rheindamm folgend bis Thusis.

Vorteile:

- Die schützenswerten Erholungsräume Ravetg, Pardisla, Sand, Aktienwald werden geschont;

- Auf dem linken Rheinufer besteht bereits ein Damm (das Lanicca-Wuhr) bis gegen Rhäzüns hinaus, damit ist die Flusslandschaft auf dieser Seite etwas weniger empfindlich;

- Die Verminderung des Waldbestandes hat ein viel kleineres Ausmass als bei der kant. Variante (laut Schätzung 8 bis 10 ha), vor allem werden keine zusammenhängenden Waldflächen zerstört;

- Keine Aufsplitterung der Verkehrsträger;

- Harmonischere Einpassung ins Landschaftsbild, da die N 13 der Gerade des Rheins folgen würde, die ja das Domleschg seit der Kanalisation charakterisiert;

- Keine Dörfer liegen in unmittelbarer Nähe, die durch Immissionen belastet werden;

- Der grösste Teil auf kantonseigenem Boden.
Diese Projektvariante bedeutet ein "Kompromiss" zwischen der bestehenden Kantonsstrasse auf der Heinzenberger Seite und der kantonalen Variante der N 13 auf der Domleschger Seite.

Unklarheiten:

- Beim Bahnhof Rothenbrunnen ist im generellen Projekt der Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission noch nicht detailliert; geplant worden. Wahrscheinlich müsste hier der

Rhein auf einer gewissen Strecke um 30 m nach rechts verlegt werden;

- die Sportplätze Rheinau bei Thusis hätten eine Entfernung von 150 m zur Autostrasse und müssten wahrscheinlich verlegt werden.

- für den Anschluss der Schynstrasse gelten die gleichen Nachteile wie beim kantonalen Projekt;

Dieser Kompromiss scheint uns ernsthaft diskutabel, obwohl wir uns völlig im Klaren sind dass die Rheinschlucht zwischen Reichenau und Rothenbrunnen nur durch eine wirkliche Alternative, z.B. Untertunnelung oder Überdeckung im Tagbau völlig unverändert erhalten werden kann. Vor allem, wenn man bedenkt, dass es sich hier um endgültige Entscheide und unersetzliche Naturgüter handelt.

4. UNSERE FORDERUNGEN

Wir sind uns bewusst, dass beim Bau von Nationalstrassen Eingriffe ins Landschaftsbild unumgänglich sind. Es kommt darauf an, sie auf das Minimalste zu reduzieren. Das vorliegende kantonale N 13 Projekt ist für uns untragbar. **Wir fordern eine bessere Lösung, die wir nur in einer grundsätzlichen Führung der N 13 auf der linken Seite des Rheins (Heinzenberger Seite) und zwar dem Rheindamm entlang, sehen!** Wir fordern mit Nachdruck die Erhaltung der zusammenhängenden, noch unberührten Gebiete (Rheinschlucht, Pardisla, Sand, Aktienwald) im Rahmen eines regionalen und nationalen Gesamtkonzeptes. Wir laden deshalb die Regierung des Kantons Graubünden ein, ihren Beschluss vom 26. Januar 1972 in Wiedererwägung zu ziehen, und zusammen mit dem eidg. Amt für Strassen- und Flussbau eines oder mehrere Projekte für eine generelle

Routenführung auf der linken Talseite auszuarbeiten, bevor mit der Detailprojektierung angefangen wird.

Begründung unserer Forderungen:

Die Gründe unserer Forderungen sind in den vorangehenden Abschnitten hinreichend gegeben.

Wir erwähnen und kommentieren im folgenden eine Stelle aus dem Bericht der Bündner Regierung, Protokoll Nr. 164, vom 26. Januar 1972:

«Die aufgelegene Linienführung entspricht den Erfordernissen des modernen Strassenbaues» (erwählter Bericht, S. 11)

Man kann sich fragen, ob die «Erfordernisse des modernen Strassenbaus» eine selbstverständliche Priorität (Vorrang) gegenüber einer intakten und gesunden Umwelt geniessen. Der Bericht der Regierung geht scheinbar von der Voraussetzung aus, dass die Autofahrer selber keinen Beitrag zu einer befriedigenden Lösung der Verkehrsprobleme leisten könnten, z.B. durch angepasste, verantwortungsbewusste Fahrweise und Verzicht auf rücksichtsloses Fahren, also dass die Autofahrer auf einer 6 km langen Geraden diszipliniert und den Verhältnissen entsprechend fahren könnten. Müssen dem Verlangen nach zunehmender Bequemlichkeit einiger Automobilisten die übrigen Ansprüche und Bedürfnisse des Lebens zurückweichen?

Ist die Erhaltung des Lebensraumes für die Allgemeinheit und insbesondere für die Zukunft nicht bedeutend mehr wert, als eine technisch und wirtschaftlich den höchsten Ansprüchen gerechte Autobahn?

Muss deshalb unser Tal für immer zerstört werden?

Was können wir Domleschger unternehmen?

Da die Bündner Regierung praktisch alle Einsprachen übergangen hat, besteht die Gefahr, dass wir uns geschlagen geben. Jedoch, der Entscheid, wann und wo die N 13 gebaut werden soll, obliegt letztlich dem Bund. Es ist also noch nichts entschieden: Wir können auf die zuständigen, unvoreingenommenen eidg. Stellen in Bern hoffen, und sie durch eine Petition von unseren Forderungen. in Kenntnis setzen.

5. PETITION

Unterstützen Sie mit Ihrer Unterschrift die nachfolgende Petition an das Eidg. Departement des Innern und an die Bündner Regierung als letzte Möglichkeit einer Einsprache:

«Die Unterzeichneten lehnen die von der Regierung des Kantons Graubünden empfohlene Linienführung der N 13 im Raume Reichenau-Thusis ab. Sie ersuchen das Eidg. Amt für Strassen- und Flussbau in Zusammenarbeit mit der Bündner Regierung um Ausarbeitung neuer Projekte, die den Bedürfnissen nach Erhaltung der Rheinschlucht zwischen Reichenau und Rothenbrunnen sowie der lebensnotwendigen Erholungs- und Siedlungsräume im Domleschg besser Rechnung tragen. Sie fordern insbesondere eine grundsätzliche Routenführung auf der linken Talseite entlang des Rheines.»

Damit rufen wir alle Domleschger und Freunde des Tales auf, alles in ihrer Macht stehende zu tun, um unser Tal zu retten.