



Stadt Chur

Volksabstimmung

vom 19. Mai 2019



1

**Investitionsbeitrag an die Bergbahnen
Chur-Dreibündenstein AG (BCD AG)**

Seiten 4 – 33

2

**Neuorganisation des Gemeindeverbands
für Abfallentsorgung in Graubünden (GEVAG)
als öffentlich-rechtliche Anstalt**

Seiten 34 – 35

Worum geht es?

1

Erste Vorlage

**Investitionsbeitrag an die Bergbahnen
Chur-Dreibündenstein AG (BCD AG)**

2

Zweite Vorlage

**Neuorganisation des Gemeindeverbands
für Abfallentsorgung in Graubünden
(GEVAG) als öffentlich-rechtliche Anstalt**

1 Die Brambrüeschbahn ist in die Jahre gekommen und muss saniert werden. Verschiedene Fachleute kommen zum Schluss, dass die Gondelbahn (2. Sektion vom Känzeli nach Brambrüesch) unabhängig der Konzessionsdauer bis 2026 nur noch über eine geringe Lebenszeit verfügt. Die Mehrheit des Gemeinderates ist der Überzeugung, dass eine neue Direktverbindung punkto Nachhaltigkeit, Betriebskosten, Transportkomfort und Attraktivität die wirtschaftlichste Lösung darstellt.

Erläuterungen Seiten 4 – 33

2 Der Gemeindeverband für Abfallentsorgung in Graubünden (GEVAG) soll aufgelöst und neu als öffentlich-rechtliche Anstalt GEVAG organisiert werden. Für diese Vorlage wird auf die separate Botschaft verwiesen, über die im ganzen Verbandsgebiet abgestimmt wird.

Erläuterungen Seiten 34 – 35

Investitionsbeitrag an die Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG (BCD AG)

1

Die Abstimmungsfragen lauten:

- 1. Wollen Sie dem Investitionsbeitrag an die Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG für den Bau einer neuen Direktverbindung Chur-Brambrüesch im Umfang von Fr. 24.4 Mio. (+/- 25%), zahlbar in zwei Tranchen à Fr. 3.0 Mio. und Fr. 21.4 Mio., zustimmen? Die Zahlung der 2. Tranche verfällt, wenn bis 31. Dezember 2029 kein bewilligungsfähiges Projekt vorliegt. In diesem Fall ist die Stadt Chur von jeglichen Verpflichtungen gegenüber der Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG befreit.**

Der Gemeinderat unterstützt die Vorlage mit 11 Ja- zu 8 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung.

- 2. Wollen Sie der Streichung der Entrichtung des heutigen Betriebsbeitrags von Fr. 350'000.-/Jahr (indexiert), nach Inbetriebnahme der neuen Anlage, zustimmen?**

Der Gemeinderat unterstützt die Vorlage mit 15 Ja- zu 1 Nein-Stimme bei 4 Enthaltungen.

Bericht des Gemeinderates

Die Brambrüeschbahn ist in die Jahre gekommen und muss saniert werden. Verschiedene Fachleute attestieren der Gondelbahn (2. Sektion vom Känzeli nach Brambrüesch) unabhängig der Konzessionsdauer bis 2026 nur noch eine geringe Lebenszeit. Zudem verursacht sie grosse Unterhaltskosten und es sind keine Ersatzteile mehr verfügbar. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden die Varianten neue Direktverbindung Chur-Brambrüesch mit Kosten von Fr. 24.4 Mio. und einen Bahnersatz der Gondelbahn Känzeli-Chur mit Kosten von Fr. 14.0 Mio. geprüft. Die Autoren der Studie empfehlen die Variante Direktverbindung mit einer neuen, attraktiveren Mittelstation im Gebiet Fülän. Dieser Empfehlung schliessen sich die Mehrheit des Gemeinderats und der Verwaltungsrat der Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG (BCD AG) an. Trotz höheren Investitionen von rund Fr. 10.0 Mio. stellt eine neue Direktverbindung punkto Nachhaltigkeit, Betriebskosten, Transportkomfort und Attraktivität die wirtschaftlichste Lösung dar.

Der «Hausberg» von Chur erfüllt eine wichtige Rolle in den Bereichen Sport- und Jugendförderung, Freizeitgestaltung und touristisches Angebot. Bei der Beibehaltung respektive beim Ausbau der Bergbahnen Chur-Dreibündenstein, mit einem attraktiven Rahmenangebot in Chur und auf Brambrüesch, mit Einbezug einer neuen touristischen Nutzung des Stadthallen-Areals, kann ein echter Mehrwert für die Stadt Chur geschaffen werden. Ohne beträchtlichen Investitionsbeitrag der Stadt Chur kann die BCD AG dieses Projekt nicht aus eigener finanzieller Kraft tragen. Es ist vorgesehen, die gesamte Investitionssumme als à fonds-perdu-Beitrag für die Realisierung einer neuen Direktverbindung zu sprechen.

1

Auf die jährliche Belastung betrachtet, bewegt sich das finanzielle Engagement der Stadt Chur im gleichen Rahmen wie bis anhin – aber mit einer neuen Bahn. Dieser Beitrag ist als einmaliger Investitionsbeitrag zu verstehen. Nachdem der Neubau fertig gestellt ist, leistet die Stadt im Gegensatz zu heute keinerlei Beiträge an Betriebskosten oder allfällig auftretende Defizite der BCD AG.

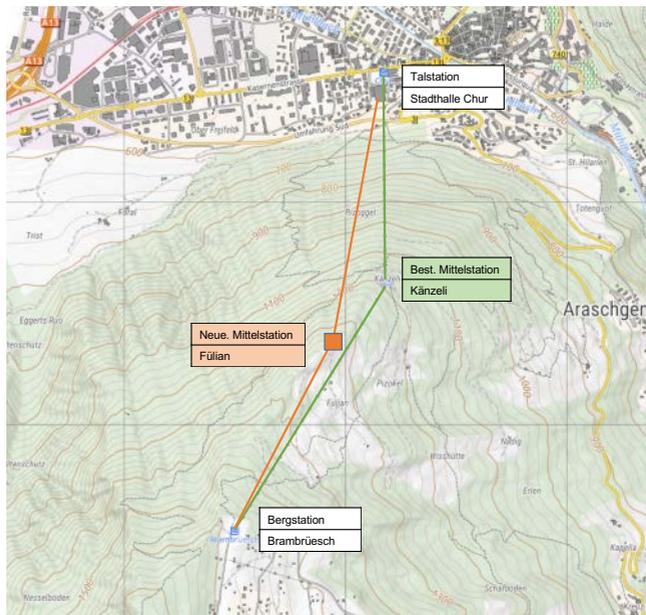
Die Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG (BCD AG)

Das Projekt im Überblick

Die im Jahr 2006 in Betrieb genommene Luftseilbahn Chur-Känzeli ist auf dem neusten Stand der Technik und kann noch weitere 20–30 Jahre betrieben werden. Ganz anders präsentiert sich die Situation der 2. Sektion Känzeli-Brambrüesch. Diese veraltete Bahnanlage kann als eigentliche technische Problemzone der Bergbahnen Chur-Dreibündenstein bezeichnet werden. Obwohl die Konzession bis 2026 gültig ist, wird das Ausfall-Risiko in den nächsten Jahren als sehr hoch beurteilt. Ein grösseres Ereignis mit längerer Ausfalldauer könnte für die BCD AG existenzbedrohend sein.

Aus diesem Grund gelangte der Verwaltungsrat der BCD AG an die Stadt, um gemeinsam eine Lösung für dieses Problem zu finden. Im Raum stehen grundsätzlich zwei Lösungsmöglichkeiten. Die eine Möglichkeit besteht darin, nur die marode Sektion Känzeli-Brambrüesch zu ersetzen und die Luftseilbahn Chur-Känzeli zu belassen. Die zweite Möglichkeit sieht eine neue Direktverbindung Chur-Brambrüesch mit einer Zwischenstation auf dem Fülän vor. Die Realisie-

zung dieser Variante, gemäss untenstehendem Übersichtsplan, ist mit einer 10er Gondelbahn vorgesehen.



Um Klarheit und eine höhere Planungssicherheit zu erlangen, wurde gemeinsam eine Variantenstudie durch ein in Chur ansässiges Ingenieurbüro in Auftrag gegeben.

Die Studie zeigt auf, dass beide technischen Varianten umsetzbar sind. Der Ersatz Känzeli-Brambrüesch kostet Fr. 14.0 Mio. und die neue Direktverbindung Fr. 24.4 Mio. (+/- 25%). Trotz des grösseren Investitionsvolumens empfehlen die Studienverfasser im Sinne einer nachhaltigen und wirtschaftlichen Lösung eine neue Direktverbindung. Dieser Empfehlung schliessen sich der Gemeinderat und Verwaltungsrat der BCD AG an.

1

Die Geschichte der Bergbahnen Chur-Dreibündenstein

Die Gründung der Bergbahnen Chur-Dreibündenstein erfolgte im Jahre 1956. Die damalige Motivation der Initianten war, aus Chur heraus Brambrüesch als Skigebiet zu erschliessen. Dies im Zuge des boomenden Skitourismus. Mit der Entwicklung von umliegenden grösseren Skigebieten wie bspw. Lenzerheide, Arosa oder Flims/Laax konnten die Bergbahnen Chur-Dreibündenstein nicht Schritt halten. Das führte dazu, dass die Gesellschaft personell und finanziell an ihre Grenzen gelangte und nur durch Beiträge der öffentlichen Hand überlebensfähig blieb. Der Verwaltungsrat der BCD AG trägt diesem Umstand mit der Strategie uff! Rechnung, welche Brambrüesch als Ganzjahresberg für Familien, Sportlerinnen und Sportler sowie Naturfreunde positioniert und attraktive Jahresabonnemente anbietet.

Die wichtigsten Meilensteine kurz zusammengefasst:

Jahr Ereignis

- 1957 Bau der 1. Sektion Chur-Känzeli
Bau der 2. Sektion Känzeli-Brambrüesch
- 1959 Bau des Skilifts Brambrüesch-Hühnerköpfe
- 1969 Bau der 2er Sesselbahn Hühnerköpfe-Furggabüel
- 1980 Sanierung Skilift Brambrüesch-Hühnerköpfe
- 1998 Ersatz der Gondelbahn Känzeli-Brambrüesch
(Occasionsanlage)
- 2006 Neubau der 1. Sektion Chur-Känzeli durch eine
Pendelbahn
- 2007 Anschaffung der Tschu-Tschu-Bahn als Verbindung
Bergstation zum Skilift
- 2018 Teilsanierung Skilift Brambrüesch-Hühnerköpfe

Heutige Unternehmensform und Organe der BCD AG

Die BCD AG ist eine privatrechtliche Aktiengesellschaft. Die Bürgergemeinde Chur und die Stadt Chur sind mit je 13 % Anteil am Aktienkapital die grössten Aktionäre. Der Rest der Aktien ist auf eine Vielzahl von Kleinaktionären verteilt. Das Aktienkapital beträgt derzeit Fr. 4.0 Mio. Als oberstes Organ der Gesellschaft und damit verantwortlich für die Festlegung und Durchsetzung der Unternehmensstrategie zeichnet der Verwaltungsrat. Der Personalbestand für die operativen Tätigkeiten beläuft sich auf rund 2'000 Stellenprozent, verteilt auf 30 Angestellte, von denen 8 Mitarbeitende ganzjährig beschäftigt und in den Bereichen Geschäfts- und Betriebsführung sowie Administration eingesetzt sind.

Finanzielle Entwicklung der Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG

In den letzten zehn Jahren wären ohne die Beiträge der Stadt Chur jährliche Verluste in der Höhe von Fr. 800'000.– bis Fr. 900'000.– zu verzeichnen gewesen.

1

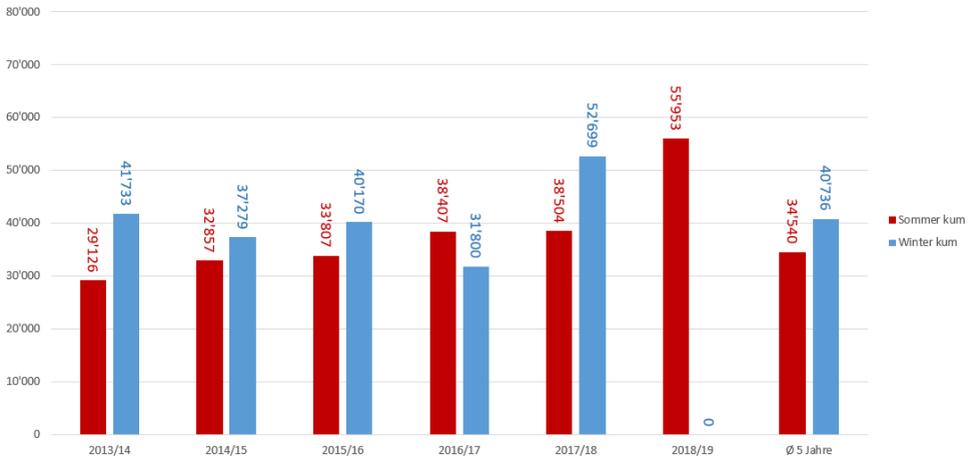
Die Jahresrechnungen der BCD AG präsentieren sich seit dem Betriebsjahr 2004/2005 wie folgt (in Franken):

Jahr	Betriebs- ertrag	Betriebs- aufwand	EBITDA	Investitions- Beitrag Stadt	Betriebs- Beitrag Stadt	EBITDA ohne Beiträge Stadt	Jahres- Ergebnis	Jahres- Ergebnis ohne Beiträge Stadt
2004/05	1'210'156	858'141	352'015		357'900	-5'885	23'033	-334'867
2005/06	1'212'533	939'186	273'347		358'527	-85'180	13'466	-345'061
2006/07	1'767'497	870'359	897'139	694'327	362'139	-159'327	13'616	-1'042'850
2007/08	2'083'838	870'359	952'629	510'900	357'403	84'326	49'122	-819'181
2008/09	2'276'801	1'292'648	984'153	551'025	345'603	87'525	58'737	-837'891
2009/10	2'035'907	1'235'133	800'774	496'640	347'627	-43'493	43'379	-800'888
2010/11	2'055'588	1'201'217	854'370	510'939	353'014	-9'583	31'457	-832'496
2011/12	2'184'803	1'288'093	896'710	556'637	361'747	-21'674	27'930	-890'454
2012/13	2'177'644	1'221'041	956'603	553'529	364'244	38'829	31'491	-886'282
2013/14	2'144'477	1'367'206	777'270	532'058	372'440	-127'228	19'348	-885'150
2014/15	2'065'326	1'265'889	799'437	551'730	372'211	-124'504	34'510	-889'431
2015/16	2'026'028	1'283'522	742'506	527'168	369'692	-154'354	14'080	-882'779
2016/17	2'111'878	1'276'704	835'174	546'110	366'487	-77'423	13'150	-899'447
2017/18	2'335'420	1'600'166	735'254	526'667	367'518	-158'931	12'612	-871'573

Quelle: Jahresberichte BCD AG

Der Grund, dass sich der EBITDA von 2016/17 auf 2017/18 negativ entwickelte (-12%), obwohl der Transportumsatz um 22% gesteigert wurde, liegt darin, dass gleichzeitig die Kosten um 25% angestiegen sind. Die Mehrkosten sind auf höhere Personal- und Unterhaltskosten (Piste und Anlagen) infolge 60%iger Frequenzsteigerung durch die Einführung von uffa!-Abonnemente zurückzuführen. Die Einnahmenseite ist nicht in gleichem Masse wetterabhängig wie bei anderen Bergbahnen. Es hat sich auch gezeigt, dass mit gezielten Massnahmen Umsatzsteigerungen möglich sind.

Gästepzahlen (Frequenzen) der BCD AG



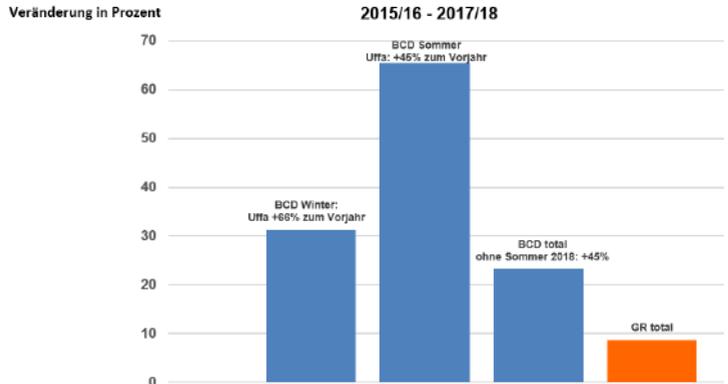
Quelle: BCD AG

Die Grafik verdeutlicht, dass sich Sommer und Winter praktisch die Waage halten, mit Tendenz in Richtung Sommer. Die uffal-Aktion führt zu mehr Frequenzen im Winter. Die Entwicklung der Frequenzen und der Umsätze nach Aktivitäten am Berg zeigen eindrücklich auf, dass sich Brambrüesch vom ehemaligen Wintersport- zum Ganzjahresgebiet entwickelt hat. Die Sommersegmente Wandern und Biken sind heute die eigentlichen Umsatztreiber der BCD AG.

Dank der Lancierung von uffal-Abonnemente im Jahr 2017 entwickelt sich die Frequenzsteigerung gegenüber dem Durchschnitt der Bündner Bergbahnen sehr erfreulich.

1

Vergleich Frequenzen BCD/Bergbahnen Graubünden



Quelle: BCD AG

Entwicklung des Engagements und der Beitragszahlungen der Stadt Chur

Seit dem Jahre 1999 engagiert sich die Stadt Chur für den Bestand der Bergbahnen Chur-Dreibündenstein, sei das durch Zeichnung von Aktien oder nach der positiven Volksabstimmung 2002 mit jährlich wiederkehrenden Beiträgen. Folgende Tabelle zeigt die von der Stadt Chur seit 1999 entrichteten Beiträge an die BCD AG (in Franken):

Jahr	Betriebs- Beiträge	Investitions- Beiträge	Total	
1999	-	544'005	544'005	Aktienkauf
2000	-	275'000	275'000	Kauf Wiesland
2001	175'000	-	175'000	Betriebsbeitrag
2002	100'000	-	100'000	
2003	350'000	-	350'000	Betriebsbeitrag ¹
2004	353'100	-	353'100	
2005	357'900	-	357'900	Zusätzlicher Investitionsbeitrag ¹
2006	361'335	521'100	882'435	
2007	363'739	519'627	883'366	
2008	370'952	529'931	900'883	
2009	373'700	533'857	907'557	
2010	374'730	535'329	910'059	
2011	376'447	537'782	914'229	
2012	374'043	534'347	908'390	
2013	372'326	531'894	904'220	
2014	372'669	532'385	905'054	
2015	371'295	530'422	901'717	
2016	366'487	2'269'663	2'636'150	
2017	366'487	-	366'487	Betriebsbeitrag
2018	367'518		367'518	
Total	6'147'7280	8'395'342	14'268'070	

¹Nach Volksabstimmung Initiative «Pro Brambrüeschbahn»

Nachdem im Jahr 2016 mit einer Schlusszahlung die jährlichen Investitionsbeiträge nicht mehr geschuldet sind, bleiben die indexierten jährlichen Betriebsbeiträge der Stadt Chur von ursprünglich Fr. 350'000.– (2018: Fr. 367'518.–) übrig.

Die Darstellung der Unterstützungszahlungen durch die öffentliche Hand (Stadt Chur) zeigt eindrücklich auf, dass die Bergbahnen Chur-Dreibündenstein ohne Subventionen finanziell nicht überlebensfähig sind.

1

Brambrüesch als Naherholungsgebiet

Brambrüesch, auf 1600 m über Meer und auf dem Gemeindegebiet von Churwalden liegend, ist seit jeher eines der beliebtesten Naherholungsgebiete der Stadt Chur. Der «Churer Hausberg» bietet in den Sommer- als auch Wintermonaten eine Fülle von Möglichkeiten, die Freizeit in der Natur zu verbringen.

Zu den Sommeraktivitäten zählen: Wandern (Feldis, Prada-schier mit Rodeln, Känzeli-Chur oder Rundwanderungen), Biken (Downhill Bike Känzeli-Chur, Dreibündenstein-Feldis) und Trottinett-Abfahrt Brambrüesch-Känzeli.

Das Winterangebot umfasst Ski- und Snowboardfahren auf 20 km Naturschneepisten, einen 5 km langen Schlittelweg, einen Winterwander-Rundweg sowie mehrere Schneeschuh-Routen. Die Dienstleistungen der AIS-Sportschule für Ausrüstungen und Kurse runden das Winterangebot auf Brambrüesch ab.

Auch im Bereich der städtischen Jugendförderung spielt Brambrüesch eine wichtige Rolle. So ist beispielsweise Brambrüesch der Stützpunkt der Sektion JO Ski des Eisenbahner Sportvereines Chur (ESV). Bis zu 120 Schülerinnen und Schüler im Alter von 7 bis 16 Jahren kommen dadurch in den Genuss, das Ski- oder Snowboardfahren zu erlernen und Wettkämpfe zu bestreiten. Ebenfalls traditionell wird jährlich die «Schneeschüali», die Schulmeisterschaft der Stadtschule Chur und der Schule Haldenstein, durchgeführt.

Nebst der Bedeutung als Naherholungsgebiet besitzen viele Churer Einwohnende Ferienhäuser auf Brambrüesch, die nur in seltenen Fällen ganzjährig bewohnt sind.

Heutiges und zukünftiges Angebot auf Brambrüesch

Brambrüesch ist heute schon ein einzigartiges Naherho-

lungs- und Freizeitgebiet mit Stadtanschluss. Um dieses nach dem Neubau der Zubringerbahn noch attraktiver zu gestalten, ohne aber den speziellen Charme und die berauschende Natur zu verschandeln, sind folgende Massnahmen zur Positionierung von Brambrüesch als Ganzjahresangebot geplant:

Der Hausberg soll zu einem Velomekka für Gross und Klein werden. So engagiert sich die Gemeinde Churwalden beim Bau eines Pumptracks für Kids und eines Jumptracks für die ganze Familie. Auch ein Crosscountry-Trail für den Hobby-Biker ist geplant. Selbstverständlich werden die jetzigen Downhill-Strecken, die von Fachleuten unter den Top-Ten in Europa aufgeführt sind, weiterhin vom Verein Alpenbikepark und der BCD unterhalten und gepflegt.

Die Gemeinde Churwalden investiert in einen Naturspielplatz, der eine perfekte Ergänzung zum bereits bestehenden Moorlehrpfad bildet. Auch ist ein Winterspielplatz in der Planung. Eine neue Zubringerbahn erhöht ebenfalls die Chancen, dass die BCD AG Investoren für ein Panoramarestaurant inklusive Panoramaplattform auf der sonnigen Mittelstation Fülän findet. Auch ist die BCD AG mit dem Neubau bestrebt, private Investoren für die Sanierung oder den Ersatz der verpackteten «Bergbaiz» zu akquirieren. Die Verbindungen zu Feldis und Pradaschier ermöglichen attraktive Rundreisen. Brambrüesch gilt auch bei den sportlichen Trail-Runnern als eine der schönsten Strecken der Schweiz.

Selbstverständlich bleibt auch das Winterangebot erhalten. Hier richtet sich der Fokus hauptsächlich auf Familien mit Kleinkindern und auf ältere Personen, die Skifahren ohne Stress geniessen möchten. Hierbei ist es sicher wichtig, die Situation für die Kleinsten mit einem Skilernpark noch weiter zu verbessern.

Der Schlittelweg sowie die Skiabfahrt in die Mittelstation kann mit dem Einstieg im Fülän anhand der besseren

1

Schneesicherheit länger und einfacher benützt werden. Auch das Schneeschuhwander-Angebot wird laufend verbessert und angepasst. Dies zusammen mit Pradaschier und Feldis, mit der Brambrüesch jetzt schon eine vielgenutzte Schneeschuh-Arena bildet.

Wie aus dem Geschäftsbericht 2017/2018 der BCD AG zu entnehmen ist, hat sich die Gästezahl im Sommer rund auf dem Rekordniveau von 2016/2017 halten können und im Winter dank des uffa!-Abos noch gesteigert. Die Grundstossrichtung des Verwaltungsrats der BCD AG, das Sommerangebot voranzutreiben, ist somit der erste Schritt, um die Wettbewerbssituation nachhaltig zu verbessern. In einem weiteren Schritt sollte eine konkrete Mehrjahresstrategie mit konkreten Massnahmen und Zielen erarbeitet und umgesetzt werden.

Mit der Vorwärtsstrategie uffa! will der Verwaltungsrat der BCD AG Brambrüesch künftig als Ganzjahresberg für Familien und alle drei Generationen positionieren:

- Ausbau Sommerangebot, Sicherung Grundangebot im Winter
- Bike-Angebote für alle
- stiller Berg für Geniesser
- ergänzendes Angebot zu Arosa-Lenzerheide

Mit dem Neubau der Direktverbindung ist die BCD AG auch bestrebt, private Investoren für die Sanierung der verpachteten «Bergbaiz» zu finden bzw. den Transport der Gäste von der Bergstation zum Skilift komfortabler zu gestalten.

Die **Finanzierung** von Investitionen und Unterhalt für die Angebotserweiterung ist wie folgt vorgesehen:

Infrastruktur	Investition	Unterhalt/Betrieb
Zubringer von Chur	Stadt Chur	BCD AG
Attraktivierung Mittelstation	Investor mit Unterstützung der Bürgergemeinde, z.B. bei der Planung	BCD AG/Pächter
Alpenbikepark Chur	Verein Alpenbikepark, finanziert von der BCD AG mit Unterstützung der Stadt Chur (Bikewege)	
Bike-Infrastruktur für alle	Gemeinde Churwalden	
Standort Brambrüesch (Basis- und Familieninfrastruktur)	Gemeinde Churwalden	Gemeinde Churwalden und BCD AG
Grundangebot Winter	Gemeinde Churwalden	BCD AG

Für Chur Card-Kundinnen und -Kunden sind bei den uffa!-Ganzjahresabos wie bis anhin Spezialpreise vorgesehen.

Nebst dem Angebotsausbau auf Brambrüesch wird durch den Bau der neuen Mittelstation Fülän die Attraktivität am Berg gesteigert. Die Möglichkeit, beim Standort Fülän eine Aussichtsplattform mit Restaurant zu erstellen, wird als zusätzliche Chance gesehen, die Gästefrequenz der Bergbahnen zu erhöhen. Daneben liegt die Mittelstation Fülän optimal für das Schlitteln und liegt, gegenüber dem Känzeli, an der Sonnenseite des Bergs.

Projektentwicklung Areal Stadthalle mit grossem Potenzial

Die Stadthalle Chur AG als Besitzerin der Stadthalle beabsichtigt, diese nach der Fertigstellung der neuen Event- und Messehalle Obere Au als Messe- und Ausstellungshalle

1

aufzugeben und das Areal inklusiv vorgelagertem Parkplatz (Bürgergemeinde) einer neuen Nutzung zuzuführen. Die besonderen Standortvoraussetzungen mit einem direkten Bergbahnanschluss und gleichzeitiger Zentrumsnähe eröffnet dabei die Optionen für spezielle Nutzungen, welche auch aus einer umfassenderen Betrachtung sehr interessant und für die Stadt mit grossem Potenzial insgesamt gewinnbringend sind. Eine solche Nutzung könnte z.B. ein «Mehrgenerationen»-Resort sein, welches mit der Kombination Direktzubringer in die Bündner Bergwelt und gleichzeitiger zentraler Lage in der ältesten Stadt der Schweiz als «USP» (Unique Selling Proposition) auf dem Markt positioniert werden kann. Die «Mehrgenerationen» Idee umfasst Familien mit Kindern, alleinstehende Eltern mit Kindern, Familien mit Grosseltern, etc. Also kurzum ein Aufenthalt aller Generationen in Chur. Ein «Mehrgeneration» Projekt auf dem Stadthalle-Areal in Chur schafft Mehrwert und macht Sinn, weil...

... es eine Attraktivitätssteigerung für Chur schafft

... es eine Angebotslücke schliesst

... Chur sich als Kantonshauptstadt im Markt profilieren kann

... eine starke Hotellerie für Chur wichtig ist

... die Brambrüeschbahn zusätzliche Impulse erhält

... sich Synergien für den zukünftigen Betrieb zwischen Hotel und Bergbahn eröffnen

Die gleichzeitige Erneuerung der Bergbahnen und die Möglichkeit einer Neunutzung des Areals im vorweg skizzierten Sinne erachten sowohl der Gemeinderat als auch die Stadthalle Chur AG als eine sehr grosse Chance für die Stadt.

Technische Anlagen

Heutige Erschliessung

Die Erschliessung von Brambrüesch erfolgte erstmals im Jahre 1957 mit einer Luftseilbahn (23-Personen) von Chur bis

Känzeli und anschliessend mit einer Kabinenbahn (2-Kabine) von Känzeli nach Brambrüesch.

Die Erschliessung von Chur via Känzeli bis Brambrüesch erfolgt aktuell auf der ersten Sektion mit einer Pendelbahn (45-Personen) und auf der zweiten Sektion mit einer 4er Gondelbahn.

Die Pendelbahn Chur-Känzeli wurde im Jahr 2006 vollständig saniert und umgebaut und an die neuen Anforderungen angepasst. Die Förderkapazität der Luftseilbahn weist eine heutige Leistung von 600 Personen/Stunde auf bei einer maximalen Belegung mit 45 Personen/Fahrzeug.

Die 4er Gondelbahn Känzeli-Brambrüesch ist bereits im fortgeschrittenen Alter und aus heutiger Sicht technisch überholt. Die Gondelbahn wurde als Occasionsanlage von Flims übernommen. Die Anlage stand auf der Strecke Flims-Runca-Startgels im Einsatz, wurde im Jahre 1969 erstellt und in Betrieb genommen. Der Betrieb in Flims wurde nach gut dreissig Jahren im Jahre 1997 eingestellt.

Im Jahre 1997 wurde die Anlage in Flims demontiert und im Jahre 1998 auf Brambrüesch mit einer neuen Elektrotechnik wieder in Betrieb genommen. Die Occasionsanlage ist nun auch schon 20 Jahre in Betrieb. Seit der Herstellung der Anlage sind nun bereits fast 50 Jahre vergangen.

Die Konzession vom Bundesamt für Verkehr dauert für beide Anlagen bis ins Jahre 2026.

Heutige Betriebssicherheit

Die im Jahr 2006 in Betrieb genommene Luftseilbahn Chur-Känzeli ist auf dem neusten Stand der Technik und kann noch weitere 20–30 Jahre betrieben werden. Allerdings mit noch nicht absehbaren Ersatzinvestitionen sowie solchen in die Barrierefreiheit.

Im Herbst 2018 fand, nach einer Betriebsdauer von 12 Jahren, eine geplante komplette Instandhaltung statt. Dabei ka-

1

men keine nennenswerten Unregelmässigkeiten oder Mängel zum Vorschein. Eine nächste derartige Inspektion und Instandhaltung ist in weiteren 12 Jahren fällig.

Ganz anders präsentiert sich die Situation der 2. Sektion Känzeli-Brambrüesch. Diese veraltete Bahnanlage kann als eigentliche technische Problemzone der Bergbahnen Chur-Dreibündenstein bezeichnet werden. Obwohl die Konzession bis 2026 gültig ist, wird das Ausfall-Risiko in den nächsten Jahren als sehr hoch beurteilt. Kleinere Reparaturarbeiten können – bis zur Realisierung eines Neubaus – von der BCD AG selbst getragen werden. Ein grösseres Ereignis mit längerer Ausfalldauer könnte aber für die Gesellschaft existenzbedrohend sein. Nebst dem Ausfallrisiko durch technische Mängel ist ebenfalls die Beschaffung von Ersatzteilen sehr kostspielig und sehr schwierig, wenn nicht fast unmöglich.

Der Skilift Brambrüesch-Hühnerköpfe und die Sesselbahn Hühnerköpfe-Furggabüel sind im Vergleich zu modernen Transportanlagen weniger komfortabel, sichern aber für vergleichsweise wenig Unterhaltskosten das Grundangebot im Winter. Ausserdem weisen sie keine technischen Mängel auf. Diese Schneesportanlagen auf Brambrüesch sind im Herbst 2018 ebenfalls generalüberholt worden und können problemlos noch ein paar weitere Jahren betrieben werden.

Handlungsbedarf

Die Analyse der technischen Verfügbarkeit und Betriebssicherheit der Transportanlagen der Bergbahnen Chur-Dreibündenstein ergibt einen klaren Handlungsbedarf. Um die Überlebensfähigkeit der Bergbahnen sicher zu stellen, muss eine Lösung für die ins Alter gekommene 2. Sektion Känzeli-Brambrüesch gefunden werden. Einen längeren Ausfall oder gar ein Totalausfall dieser Anlage ist für die Bergbahngesellschaft existenzbedrohend. Einschätzungen

von Bergbahnenexperten zur Folge kann die 2. Sektion maximal noch 3–5 Jahre betrieben werden. Diese Zeit muss genutzt werden, um Lösungen für eine neue Erschliessung von Brambrüesch zu finden.

Technische Lösungsvarianten

In einer der Firma Casutt Wyrsch Zwicky, Chur, in Auftrag gegebenen Studie für die Erschliessung von Brambrüesch wurden folgende Varianten einander gegenübergestellt:

1. Neue Direktverbindung Chur-Brambrüesch mit Zwischenstation auf dem Füljan

Die neu zu erstellende Direktverbindung würde die heutige Erschliessung mit zwei Bahnanlagen via Känzeli ablösen. Die Talstation soll auf dem Gelände der Stadthalle, eine Zwischenstation auf Füljan und die Bergstation am heutigen Standort auf Brambrüesch zu stehen kommen.

2. Ersatz der 2. Sektion Känzeli-Brambrüesch

Diese Variante sieht vor, dass lediglich die zweite Sektion Känzeli bis Brambrüesch ersetzt werden soll. Die Tal- und Bergstationen wären an den heutigen Standorten auf Känzeli und Brambrüesch vorgesehen.

3. Rückbau der gesamten Bahnanlagen und Betriebsaufgabe

Sollte keine Projektvariante realisiert und der Betrieb eingestellt werden, müssten die heutigen Anlagen gesetzeskonform rückgebaut werden.

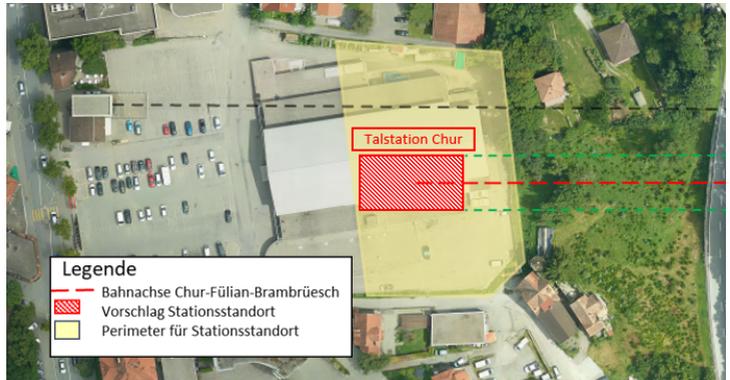
1. Neue Direktverbindung Chur-Brambrüesch mit Zwischenstation auf dem Füljan

Bei der Variante «Neue Direktverbindung» ist vorgesehen, die Bergbahn von Chur über Füljan bis Brambrüesch komplett neu zu erstellen. Die bestehenden Anlagen Chur-Känzeli und Känzeli-Brambrüesch würden gesetzeskonform rückgebaut.

1

Bei einer neuen Erschliessung Chur-Fülian-Brambrüesch würde von einer Förderleistung von 1'400 Personen/Stunde im Endausbau ausgegangen. Eine Teilbestückung der Anlage im täglichen Betrieb ist jederzeit möglich (z. B. 50%/75%/Konvoibetrieb usw.). So könnte die Förderleistung anhand des Gästeaufkommens täglich angepasst werden. Mit einer optimalen Bestückung der Anlage könnten auch Strom- und Unterhaltskosten optimiert werden. Zum Einsatz soll eine 10er Gondelbahn kommen.

Die Talstation käme auf dem Stadthalle-Areal an der Kaserenstrasse zu stehen und die heutige Talstation würde rückgebaut. Der definitive Standort der Talstation würde mit dem Detailprojekt bestimmt.



Möglicher Standort der neuen Talstation

Auf dem Fülian würde die neue Mittelstation mit Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten entstehen. Die heutige Mittelstation auf Känzeli würde ebenfalls rückgebaut. Die Mittelstation auf dem Fülian böte nebst Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten die Chance, zukünftig ein Restaurant mit einer 270-Grad-Panorama Aussichtsterrasse zu realisieren. Dieses Vorhaben für private Investoren ist in den aufgeführten Kosten nicht enthalten.



Möglicher Standort mit Panoramablick Mittelstation «Fülian»

Folgende Punkte sprechen für einen möglichen neuen Standort Mittelstation «Fülian»:

- Aussichtspunkt für mögliches Panoramarestaurant optimal
- Erreichbarkeit und Erschliessung Baustelle über bestehende Erschliessung optimal
- Ein- und Ausstieg für Wanderer, Schlittler, Skifahrer und Biker optimal
- Schneesicherheit besser als Känzeli
- Direkter Anschluss an einen bestehenden Weg vorhanden

Der Standort Fülian weist gegenüber dem Känzeli klare Vorteile auf. Obwohl die Mehrheit der Gäste nicht Schneesport betreibt, ist eine Zu- und Umstiegsmöglichkeit für Schlittler und Skifahrer auf dem Fülian eine schneesicherere Alternative zum Känzeli.

Der Standort der neuen Bergstation würde unmittelbar neben der heutigen Bergstation zu stehen kommen. Eine Verlegung der Bergstation ins Gebiet «Riedboden» am Standort des Skilifts wurde geprüft. Potentielle Einsprachen von betroffenen, privaten Grundeigentümern und die Tatsache, dass man sich in schützenswerten Flächen (Trockenwiesen und Flachmoore)

1

befindet, verunmöglichen eine Verlegung der Bergstation ins Gebiet «Riedboden». Grundsätzlich ist weiterhin das Tschu-Tschu-Bähnli als Verbindung zum Skilift vorgesehen. Weitere Optionen mit mobilen Installationen werden von der BCD AG geprüft.

Investitions- und Betriebskosten Variante neue Direktverbindung Chur-Brambrüesch:

Kostenart	Kosten in Franken
Erschliessung	844'500
Talstation	1'716'200
Strecke	840'000
Mittelstation	3'058'200
Rückbau	1'047'200
Bergstation	1'716'200
Elektromechanischer Teil	9'707'500
Weitere Kosten	741'400
Unvorhergesehenes (15% der Bausumme)	2'928'800
Gesamtinvestition ohne MwSt. ¹	22'600'000
Gesamtinvestition mit MwSt. (7.7%)¹	24'400'000

¹Die Gesamtsummen sind auf Fr. 100'000.– gerundet, +/- 25%

Die **jährlichen Betriebskosten** würden sich für die BCD AG auf ca. **Fr. 700'000.–** belaufen.

Das Wichtigste in Kürze der neuen Direktverbindung Chur-Brambrüesch:

- Linienführung: Chur-Fülian-Brambrüesch
- Mittelstation Fülian für Aussichtsplattform/Gastrobetrieb geeignet
- Förderleistung: 1'400 Personen/Stunde (mit 8er oder 10er Gondelbahn)
- Reisezeit Chur–Brambrüesch: ca. 8 Minuten
- Investitionskosten: Fr. 24.4 Mio. (+/- 25%, inkl. Rückbau bestehende Anlagen)

2. Ersatz der 2. Sektion Känzeli-Brambrüesch

Bei der Variante Ersatz der 2. Sektion würde die untere Sektion von Chur bis Känzeli belassen und weiter betrieben.

Die **jährlichen Betriebskosten** blieben für die BCD AG, für die bestehende 1. Sektion Chur-Känzeli und neue 2. Sektion Känzeli-Brambrüesch, auf dem heutigen Niveau von ca.

Fr. 650'000.–.

Das Wichtigste in Kürze der Variante Ersatz 2. Sektion Känzeli-Brambrüesch:

- Linienführung: Känzeli-Brambrüesch auf heutigem Trasse
- Gleiche Standorte der Stationen wie heute
- Förderleistung: 800–1'000 Personen/Stunde (mit 8er Gondelbahn)
- Reisezeit Chur–Brambrüesch: maximal 16 Minuten
- Investitionskosten: Fr. 14.0 Mio. (inkl. Rückbau bestehende Anlagen und Umbau der heutigen Talstation in Chur für Fr. 0.5 Mio.)

3. Rückbau der gesamten Bahnanlagen und Betriebsaufgabe

Sollten die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von Chur keinem namhaften finanziellen Beitrag zustimmen und die BCD AG die notwendigen finanziellen Mittel nicht aufbringen können, wäre wohl der Rückbau der gesamten Bahnanlagen inklusive Schneesportanlagen, auf Kosten der Stadt Chur und der Gemeinde Churwalden als Grundeigentümer, die ernüchternde Konsequenz. Ein Brambrüesch ohne Bahnzubringer aus der Stadt Chur wäre das Aus für den Churer Hausberg als Sport- und Naherholungsgebiet.

Terminplan

Nach Einschätzung der Projekt-Verantwortlichen könnte mit einer Inbetriebnahme der neuen Direktverbindung

1

Chur-Brambrüesch wahrscheinlich Ende Jahre 2023 gerechnet werden (Idealfall).

Nicht berücksichtigt bei diesem Inbetriebnahmetermine sind mögliche Verzögerungen infolge Einsprachen (Grundeigentümer, Interessengruppierungen, etc.), Archäologie oder Verzögerungen im Plangenehmigungsverfahren.

Finanzierung durch die Stadt Chur

Der «Hausberg» von Chur erfüllt eine wichtige Rolle in den Bereichen Sport- und Jugendförderung, Freizeitgestaltung und touristischem Angebot. Bei der Beibehaltung respektive beim Ausbau der Bergbahnen Chur-Dreibündenstein, mit einem attraktiven Rahmenangebot in Chur und auf Brambrüesch, kann ein echter Mehrwert für die Stadt Chur geschaffen werden.

Eine Beteiligung von Bund (zinsloses Darlehen) und Kanton (à fonds-perdu) über das Instrument der Neuen Regionalpolitik (NRP) ist in Aussicht gestellt, kann aber erst nach der Abstimmung definitiv geprüft werden. Das maximale zinslose Darlehen beträgt Fr. 2.0 Mio. und zusätzlich Fr. 0.5 Mio. à fonds-perdu. Der städtische Investitionsbeitrag würde entsprechend gekürzt.

Auch die BCD AG muss ihre unternehmerische Verantwortung wahrnehmen. Deshalb gelten folgende Grundsätze:

- **Die Stadt Chur** investiert einmalig in das Bergbahnprojekt der BCD AG.
- **Die BCD AG** ist zukünftig alleine zuständig dafür, dass sie ausgeglichene Jahresergebnisse erzielt. Es werden nach der Inbetriebnahme der neuen Anlage keine weiteren Investitions- und/oder Betriebsbeiträge durch die Stadt Chur mehr ausgerichtet.

Der Investitionsbeitrag

Die BCD AG erhält einen **à fonds-perdu-Beitrag von insgesamt Fr. 24.4 Mio.** (+/- 25 %, Planungs- und Projektierungskosten, Baukosten und Reserve gemäss Technischem Bericht). Mit der Kostentoleranz von +/- 25 % soll dem aktuellen Planungsstand und den damit verbundenen Umsetzungsrisiken Rechnung getragen werden. Sie verhindert auch, dass bei unvorhersehbaren Mehrkosten eine erneute Volksabstimmung durchgeführt werden muss. Der Beitrag ist in zwei Tranchen auszuzahlen:

1. Tranche

Eine **erste Tranche von Fr. 3.0 Mio.** ist unmittelbar nach erfolgter positiver Volksabstimmung vom 19. Mai 2019 in Teilzahlungen, entsprechend dem Planungs- und Projektierungsfortschritt auszubezahlen. Mit diesem Beitrag kann die BCD AG alle notwendigen Planungs- und Projektierungskosten bis zur Erlangung aller notwendigen Bewilligungen für den Bau der Anlage selbst tragen.

2. Tranche

Die **zweite Tranche von Fr. 21.4 Mio.** (+/- die entsprechende Abweichung) ist nach Erlangung sämtlicher notwendiger Bewilligungen für den Bau der Anlage, also unmittelbar vor dem eigentlichen Baubeginn, fällig. Die Auszahlung dieser zweiten Zahlung wird – gemäss Terminplan – voraussichtlich im Jahre 2022 getätigt werden müssen.

Die Auszahlung der **2. Tranche ist bis Ende 2029 befristet.** Liegt bis zu diesem Zeitpunkt kein bewilligungsfähiges Projekt vor, entfällt die Zahlung der 2. Tranche und die Stadt Chur ist von jeglichen Verpflichtungen gegenüber der BCD AG befreit. In diesem Fall fordert die Stadt keine Rückzahlung der ersten Tranche ein.

Die Einzelheiten der Finanzierung und ein Finanzplan werden in einer separaten Vereinbarung geregelt. Diese wird unter

1

anderem ein Vorkaufs-/Rückkaufsrecht, den Fall einer Geschäftsaufgabe, geänderte Besitzesverhältnisse, die Absicherung der städtischen Investition etc. umfassen.

Finanzielle Auswirkungen für die Stadt Chur

Die Stadt Chur hat seit 2006 bis zum heutigen Zeitpunkt jährlich rund Fr. 900'000.– Beiträge (Fr. 370'000.– Betriebsbeiträge und Fr. 530'000.– Investitionsbeiträge) an die BCD AG ausgerichtet.

Würde die Stadt Chur einen à fonds-perdu Investitionsbeitrag leisten, wäre die zukünftige finanzielle Belastung, nach Wegfall des heutigen Betriebsbeitrags, rund Fr. 983'000.– (Abschreibung auf 33 Jahre und 2% Verzinsung des Kapitals) hoch.

Nach heutiger Abschätzung der finanziellen Lage der Stadt Chur könnte dieser Investitionsbeitrag ohne Steuererhöhung ausgerichtet werden. Sie ist in der Mehrjahresplanung der Investitionen enthalten, die sich zurzeit in der Vorberatungskommission des Gemeinderates befindet. Es ist jedoch zu berücksichtigen, inwieweit übrige – sich in Planung befindliche – Generationenprojekte (z.B. Schulhaus Ringstrasse oder Bahnhof Chur West) die Finanzlage der Stadt beeinflussen.

Voraussetzungen für den Investitionsbeitrag

Durch die Zahlung des à fonds-perdu Beitrags von insgesamt Fr. 24.4 Mio. ist die BCD AG alleine zuständig und verantwortlich für sämtliche Planungs- und Projektierungsarbeiten sowie den Bau der neuen Anlagen. Darunter fallen insbesondere die Erlangung sämtlicher notwendiger Bewilligungen und Baurechte sowie eventuell notwendige Landkäufe oder Prozesskosten. Die Stadt Chur ist nicht bereit, im Verlaufe der gesamten Projektzeit diesen Investitionsbeitrag zu erhöhen.

Nach Inbetriebnahme der neuen Anlage entfallen sämtliche heute zugesprochenen Beiträge an die BCD AG. Insbesondere ist nach diesem Zeitpunkt der heutige Betriebsbeitrag von aktuell rund Fr. 370'000.– nicht mehr geschuldet.

Die BCD AG ist in der Pflicht, alles Notwendige zu veranlassen, damit sie zukünftig ausgeglichene Jahresrechnungen erreichen kann. Insbesondere muss sich die Gesellschaft Gedanken darübermachen, wie sie zukünftig ohne Beiträge der Stadt Chur diese ausgeglichenen Rechnungen erreichen kann. Die Zahlung des à fonds-perdu Beitrags der Stadt ist daher an die Bedingung gebunden, dass die BCD AG selbst Fr. 2 Mio. an zusätzlichen Reserven beschafft (z.B. Aktienkapitalerhöhung, Spenden, Crowdfunding). Dieses Kapital muss nach Abschluss der Planungsphase und vor der Auszahlung der 2. Investitionstranche vorhanden sein.

Die Stadt Chur wird sich nach der sehr grosszügigen «Finanzspritze» in keiner Art und Weise mehr finanziell an allfällig negativen Ergebnissen der Unternehmung beteiligen.

Was, wenn die Vorlage abgelehnt wird?

Die Mehrheit des Gemeinderates ist nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der Auffassung, dass der Neubau einer Direktverbindung die nachhaltigste Lösung darstellt. Sollte die Vorlage «Investitionsbeitrag an die Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG (BCD AG)» jedoch vom Gemeinderat oder Volk abgelehnt werden, wären folgende Szenarien denkbar:

Szenario 1

Die Bergbahnen werden wie heute weiterbetrieben. Das Risiko eines Totalausfalls der Sektion Känzeli-Brambrüesch ist allgegenwärtig. Danach würde wohl der Druck auf die Politik ansteigen und es müsste innert kürzester Zeit über eine erneute Finanzierung entschieden werden. Es wäre denkbar,

1

nach einem Totalausfall der 2. Sektion über einen Ersatz dieser Anlage befinden zu lassen.

Szenario 2

Nach Eintreten von Szenario 1 wird nur noch die erste Sektion Chur-Känzeli betrieben, was – aufgrund fehlender Attraktivität – ein baldiges Ende der Bergbahnen Chur-Dreibündenstein zur Folge hätte und die Gesellschaft wohl in Konkurs ginge. In diesem Fall müssten die Abbruch- und Rückbaukosten der gesamten Anlagen in der Höhe von Fr. 3.0 bis Fr. 4.0 Mio. durch das Gemeinwesen als Grundeigentümer getragen werden.

Chur, 7. März 2019

NAMENS DES GEMEINDERATES

Der Präsident
Marco Tscholl

Der Stadtschreiber
Markus Frauenfelder

Der Standpunkt der Minderheit im Gemeinderat

1

Eine deutliche Minderheit des Gemeinderates anerkennt den Erneuerungsbedarf der zweiten Sektion der Brambrüeschbahn. Sie hat sich dafür eingesetzt, dass der Stimmbevölkerung neben der Neubauvariante mit einem Investitionsbeitrag von bis zu Fr. 30.5 Mio. eine Alternative vorgeschlagen wird. Diese Alternative sollte nur den Ersatz der 4er Gondelbahn (obere Sektion) für **maximal Fr. 14 Mio.** vorsehen. Damit könnte die bestehende, erst 12-jährige und moderne Luftseilbahn von Chur aufs Känzeli, welche noch einen Wert von über Fr. 3 Mio. hat, weiterhin in Betrieb bleiben und folglich würden auch die Abbruchkosten in der Höhe von rund Fr. 1. Mio. entfallen.

Die Bergbahnen Chur Dreibündenstein haben in den letzten zwei Jahren mit der «uffa-Strategie» der Bahn geholfen, mehr Gäste auf den Berg zu bringen. Dazu haben vor allem die deutlich unter dem Marktpreis angesetzten Jahresabonnemente beigetragen, bei welchen zum Beispiel eine beliebige grosse Churer-Familie für Fr. 400.– ein ganzes Jahr im Winter das Schneesportgebiet und im Sommer das Wandergebiet kostenlos und unbeschränkt nutzen konnten. Trotzdem führte auch die «uffa-Strategie» zu einem Jahresverlust vor Zinsen und Abschreibungen (EBITDA) von rund Fr. 149'000.–. Mit Annahme der Abstimmungsvorlage entfallen für die BCD die durch Steuergelder finanzierten Betriebsbeiträge, so dass davon auszugehen ist, dass die Abopreise angehoben werden müssen, was sich wiederum negativ auf die Besucherzahlen auswirken könnte.

Die Minderheit im Gemeinderat geht weiter davon aus, dass die erfreuliche Entwicklung der Besucherzahlen auch mit dem in den letzten beiden Wintern ausserordentlich reichlich gefallenen Naturschnee und den dadurch überdurchschnittlich guten Bedingungen auf den Schneesportpisten im Zusam-

menhang steht. Es ist nicht davon auszugehen, dass alle Winter so ausfallen werden.

Die Direktverbindung mit einer beachtlichen Förderkapazität passt in ein Gebiet mit hoher Wertschöpfung. Brambrüesch aber gehört zu einem überschaubaren Wandergebiet und im Winter zu einem zwar reizvollen und schönen, aber auch sehr beschränkten Schneesportgebiet, mit einem einfachen Schlepplift und einer einfachen Sesselbahn und insgesamt wenigen Pistenkilometern.

*Ein Totalersatz der Bahn, der bis zu **Fr. 30.5 Mio.** (Fr. 24.4 Mio. +/- 25%) kosten wird, erachtet der Gemeinderat mit 8 zu 11 Stimmen deshalb als überdimensioniert und empfiehlt Ihnen, liebe Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, die Vorlage abzulehnen. Damit wird der BCD der Weg geebnet, um eine passende und kostengünstigere Lösung anzustreben.*

Neuorganisation des Gemeindeverbands für Abfallentsorgung in Graubünden (GEVAG) als öffentlich-rechtliche Anstalt

2

Die Abstimmungsfragen lauten:

Stimmen Sie der Auflösung des Gemeindeverbands für Abfallentsorgung Graubünden GEVAG zu?

Stimmen Sie dem Gesetz über die öffentlich-rechtliche Anstalt GEVAG zu?

Der Gemeinderat beantwortet beide Fragen einstimmig mit Ja.

Bericht des Gemeinderates

Der über 50-jährige Gemeindeverband für Abfallentsorgung in Graubünden (GEVAG) soll in eine öffentlich-rechtliche Anstalt überführt werden. Dazu wurde ein Gesetzesentwurf erarbeitet, der durch eine Vorberatungskommission im Detail geprüft wurde. Die Kommission bestand aus elf Vertretern der Verbandsgemeinden. Das Geschäft bedingt zwei Schritte, welche den Stimmberechtigten in zwei separaten Abstimmungsfragen unterbreitet werden: In der 1. Frage geht es um die Auflösung des Gemeindeverbands. Dafür ist eine Zweidrittelmehrheit der Verbandsgemeinden sowie eine Mehrheit der Stimmenden erforderlich. Die 2. Frage betrifft das Gesetz. Es tritt in Kraft, wenn zwei Drittel der heutigen GEVAG-Gemeinden sowie die Mehrheit der Stimmenden in den Verbandsgemeinden zustimmen. Das GEVAG-Gesetz kann nur angenommen oder abgelehnt werden; Änderungen durch einzelne Gemeinden sind nicht möglich.

Für diese Vorlage wird auf die separate einheitliche Botschaft verwiesen, über die alle Verbandsgemeinden abstimmen.

Chur, 7. März 2019

NAMENS DES GEMEINDERATES

Der Präsident
Marco Tscholl

Der Stadtschreiber
Markus Frauenfelder

Die Resultate zu dieser Abstimmung finden Sie unter www.chur.ch

Die Botschaften des Stadtrates an den Gemeinderat zu diesen Vorlagen finden Sie ebenfalls unter www.chur.ch



Stadt Chur

Stadtkanzlei
Rathaus
7000 Chur

Telefon 081 254 41 11
stadtkanzlei@chur.ch
www.chur.ch

