



**Botschaft
des Stadtrates an
den Gemeinderat**

176546 / 612.15

Auftrag GPK betreffend Baubeitrag Bergbahnen Chur Dreibündenstein AG

Antrag

1. Der Bericht zum Auftrag GPK betreffend Baubeitrag an die Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Stadtrat wird beauftragt, eine Botschaft für ein allfälliges Baurecht und Grundstücksgeschäft zur Sicherung der Überfahrtsrechte der Brambrüeschbahn sowie eine weitere Botschaft mit einer umfassenden Gesamtkosten- und Finanzierungsübersicht als Grundlage für eine zweite Volksabstimmung zu erarbeiten und dem Gemeinderat vorzulegen.
3. Der Auftrag zum Auftrag GPK betreffend Baubeitrag an die Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG wird als erledigt abgeschrieben.

Zusammenfassung

Am 19. Mai 2019 genehmigte die Stimmbevölkerung einen Investitionsbeitrag von Fr. 24.4 Mio. (+/- 25 %) an die Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG (BCD) für den Bau einer neuen Direktverbindung Chur-Brambrüesch. Die Finanzierung erfolgt in zwei Tranchen: Fr. 3 Mio. für Planung und Projektierung sowie Fr. 21.4 Mio. nach Erhalt sämtlicher Bewilligungen. Zugleich wurde beschlossen, den jährlichen Betriebsbeitrag von Fr. 350'000.-- (indexiert) nach Inbetriebnahme der neuen Bahn aufzuheben.

Die Stadt Chur führte in ihrer Botschaft aus, dass keine weiteren Mittel zur Verfügung gestellt und keine Defizite übernommen werden. Zudem wurde die BCD verpflichtet, Fr. 2 Mio. an Reserven selbst aufzubringen.





Im Juni 2023 informierte die BCD die Stadt über eine aktualisierte Kostenschätzung von rund Fr. 35 Mio. (+/- 15 %), wobei die Teuerung einen wesentlichen Einfluss auf die Kostensteigerung hatte. Dies veranlasste die GPK, eine Prüfung einzuleiten. Dazu sollten Corporate Governance, Kostenevaluierung und Beschaffung der Fr. 2 Mio. Reserve untersucht werden. Der Stadtrat beauftragte in der Folge ein externes Büro mit der Prüfung dieser Punkte und führte Gespräche mit der BCD, die zu einer Zusatzvereinbarung führten.

Ein weiterer Antrag zur Prüfung einer Alternativvariante (Ersatz der oberen Sektion mit einer 4er-Gondelbahn) wurde im März 2024 durch den Gemeinderat abgelehnt. Daher wurden die weiteren Arbeiten auf die Direktverbindung und den ursprünglichen Entscheid von 2019 gerichtet.

Das Ergebnis des externen Berichtes führte aus, dass das Projekt realistisch, angemessen und zweckmässig projektiert wurde. Es kam zum Schluss, dass die Kosten vollständig, detailliert und nachvollziehbar seien.

Wesentliche Gründe für die Abweichung der Gesamtkosten seien auf die unterschiedliche Bearbeitungstiefe sowie die Teuerung zurückzuführen. Basierend auf den Ergebnissen des Berichts wurde eine Präzisierung der Kostengenauigkeit von +/- 10 % vorgenommen. Im Weiteren wurden Schnittstellenthemen sowie die Themen Arealbereitstellung und Überfahrtsrechte seitens Stadt aufgearbeitet. Ein weiterer Bericht evaluierte und bestätigte die Kostengenauigkeit von +/- 10 %. Die Kosten nur für die Bergbahn, Stationen und die Automatisierung belaufen sich auf Fr. 36.9 Mio.

Weiter wurde eine Auslegeordnung betreffend aller relevanter Kostenaspekte im Zusammenhang mit dem Projekt Bahnneubau sowie der Arealentwicklung altes Stadthallenareal vorgenommen, um den zusätzlichen finanziellen Bedarf gesamthaft zu evaluieren. Aus Sicht der Stadt ist mit einem Finanzierungsbedarf rund Fr. 40.6 Mio. zu rechnen, wobei ein Teil davon als Vorfinanzierung anzusehen ist und teilweise zu einem späteren Zeitpunkt an einen Investor weiterverrechnet werden könnte.

Der Auftrag der GPK konnte aus Sicht des Stadtrates beantwortet werden und bietet schlüssige Antworten auf die gestellten Fragen sowie die weitere Vorgehensweise.



Bericht

1. Ausgangslage

Die Volksabstimmung von 2019 legte den finanziellen Rahmen für den Baubeitrag an die BCD fest. Die Auszahlung der zweiten Tranche von Fr. 21.4 Mio. (+/- 25 %) ist an das Vorliegen der endgültigen Projektkosten, die Genehmigung durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die Eigenmittelbeschaffung der BCD gebunden.

Die erhöhten Projektkosten von rund Fr. 35 Mio. (+/- 15 %, Mai 2023) veranlasste die GPK, diese zu überprüfen. Deren Auftrag umfasste:

- Corporate Governance der BCD
- Detaillierte Kostenevaluation
- Sicherstellung der Fr. 2 Mio. Reserve
- Variantenprüfung für das weitere Vorgehen

Im November 2023 reichte Gemeinderat Mario Cortesi einen Auftrag zur Prüfung einer Alternative (Ersatz nur der oberen Sektion mit einer 4er-Gondelbahn) ein. Die Überweisung des Auftrages wurde am 7. März 2024 durch den Gemeinderat abgelehnt, womit der Volksentscheid von 2019 weiterhin gültig bleibt.

Der Stadtrat schlägt vor, eine neue Botschaft mit einer detaillierten Kostengenauigkeit (+/- 10 %) und einer Gesamtsicht mit allen Kosten, die das Projekt verursacht, auszuarbeiten. Diese wird als Grundlage für eine zweite Volksabstimmung dienen.

2. Auftrag GPK und Zielsetzungen Stadtrat

2.1 Auftrag der Geschäftsprüfungskommission

Die Geschäftsprüfungskommission (GPK) beauftragt den Stadtrat, eine umfassende Überprüfung im Zusammenhang mit dem Investitionsbeitrag an die Bergbahnen Chur-Dreibündenstein (BCD) durchzuführen. Diese soll die Corporate Governance, die Kostenentwicklung – einschliesslich der Evaluierung der Kostensteigerungen seit der Vorlage im Gemeinderat vom 7. März 2019 bis zur aktuellen Kostenschätzung – sowie die von der BCD aufzubringenden Fr. 2 Mio. und mögliche Lösungsansätze umfassen. Zudem fordert die GPK, dass vor einer allfälligen Finanzierungsbotschaft ein Bericht zuhanden des Gemeinderates erstellt wird.



2.2 Konzept, Vorgehen und Zielsetzungen des Stadtrates

In diesem Bericht werden die einzelnen Themen systematisch und schrittweise anhand des GPK Auftrages bearbeitet. Um das Vorgehen sowie die Zusammenarbeit zu klären, wurde eine Sitzung zwischen der BCD und der Stadt einberufen. Als Ergebnis dieser Sitzung wurde eine Arbeitsgruppe mit Vertretern beider Parteien eingesetzt, um den Auftrag der GPK zu prüfen und dem Gemeinderat eine entsprechende Vorlage zu unterbreiten.

Im September 2023 legten die Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG (BCD) dem Stadtrat einen Statusbericht vor. Dieser enthält eine Projektübersicht mit allen Beteiligten, eine Analyse der relevanten Daten und Unterlagen im Hinblick auf das PGV, detaillierte Informationen zu den einzelnen Projektbestandteilen sowie eine umfassende Darstellung der Kostenentwicklung. Zur Klärung dieses Berichts und der gestiegenen Investitionskosten wurde das externe, neutrale Unternehmen Büro für Bauökonomie (BfB) beauftragt, einen unabhängigen Bericht zu erstellen. Die Ergebnisse wurden mit dem Stadtrat, der GPK und der BCD diskutiert. Dabei zeigte sich, dass in verschiedenen Detailfragen noch weitere Abklärungen erforderlich sind, bevor dem Gemeinderat ein Bericht zum GPK Auftrag vorgelegt werden kann. Basierend auf den Ergebnissen des Berichts wurde eine Präzisierung der Kostengenauigkeit (+/- 10 %) vorgenommen sowie die Schnittstellenthemen bzw. Themen seitens Stadt aufgearbeitet (Arealbereitstellungskosten Stadthallenareal). Anschliessend wurde in einem weiteren Bericht (Fanzun AG) die Kostengenauigkeit von +/- 10 % evaluiert und bestätigt.

Die Anliegen der BCD, der GPK sowie des Gemeinderats wurden sorgfältig durch den Stadtrat geprüft und bearbeitet. Darauf basierend wurden Zielsetzungen als Rahmenbedingungen für die weiteren Schritte festgelegt.

Zielsetzung des Stadtrates

Das primäre Ziel des Stadtrates wäre die Umsetzung des Bergbahnprojekts innerhalb des genehmigten Investitionsbeitrages von Fr. 24.4 Mio. (+/- 25 %), maximal jedoch Fr. 30.5 Mio., gemäss dem Volksentscheid vom 19. Mai 2019 – falls möglich ohne erneute Volksabstimmung. Um dem nachzukommen, bedurfte es einer vertieften Analyse der Kosten, Kostengenauigkeit, Einsparpotenziale sowie Prüfung einer allfälligen zusätzlichen Kapitalbeschaffung.

3. Ergebnisse Corporate Governance

Auftrag GPK: *«Der Stadtrat hat sicherzustellen, dass die Corporate Governance Grundsätze, welche für Unternehmen, die Investitionen vorwiegend mit Mitteln der öffent-*



lichen Hand tätigen, üblich sind, ab sofort auch bei der Planung und dem Bau der Bergbahn Brambrüesch zur Anwendung kommen.»

Die Thematik der Corporate Governance wurde aufgrund ihrer hohen Relevanz und Aktualität umgehend behandelt und gelöst. Am 29. September bzw. 23. Oktober 2020 wurde eine Vereinbarung zwischen der Stadt Chur und der Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG (BCD) unterzeichnet. Diese regelt sowohl die Modalitäten der Tranchen-Auszahlung als auch Massnahmen zur bestmöglichen Absicherung der Investitionen der Stadt.

Die Mandatierung eines VR-Delegierten für das Bahnprojekt sowie dessen rechtliche Unterstellung unter die Vergaberegelungen wurde in der Vereinbarung vom 23. Oktober 2020 unter Punkt II.2.10 explizit nicht dem Submissionsrecht unterstellt. Diese Diskrepanz wurde durch eine Zusatzvereinbarung vom 28. November bzw. 4. Dezember 2023 behoben. Punkt II.2.10 wurde wie folgt geändert:

"Vergibt der Verwaltungsrat innerhalb seines Gremiums ein Mandat als VR-Delegierte/-r für das Bahnprojekt, hat dies nach den Regeln des öffentlichen Beschaffungsrechts zu erfolgen."

Das bestehende Mandatsverhältnis zwischen der BCD und dem eingesetzten VR-Delegierten wurde zum 30. Juni 2023 aufgelöst.

Der Stadtrat hatte das Büro für Bauökonomie (BfB) als externes und unabhängiges Prüfinstitut mit der Evaluierung der aufgelaufenen Planungs- und Projektierungskosten beauftragt. Im Prüfbericht wurde festgestellt, dass sich die BCD bei der Mandatsvergabe an die ursprüngliche Vereinbarung hielt, wonach dieses Mandat nicht unter das Submissionsgesetz fällt. Gleichzeitig wurde angemerkt, dass interne Beauftragungen nicht bewertet werden können, da keine detaillierten Leistungsbeschriebe vorliegen. Die bisher entstandenen Kosten über vier Jahre und zwei Personen seien bei einer Vollbeauftragung und Projektinitialisierung vertretbar. Ob die erbrachten Leistungen zweckmässig und wirtschaftlich waren, konnte durch das BfB nicht abschliessend beurteilt werden.

Punkt 6.2 der Zusatzvereinbarung definiert die Corporate-Governance-Grundsätze, die bei öffentlichen Beiträgen an private Unternehmen gelten und umfasst die Themen Leitung und Überwachung, Zusammensetzung des Verwaltungsrats, Arbeitsweise des Verwaltungsrats, Vermeidung von Interessenkonflikten, Transparenz und Berichterstattung sowie Vergütungsregelung.

Mit der Zusatzvereinbarung wurden alle kritischen Punkte bereinigt. Zudem hielt die BCD fest, dass sie diese Grundsätze bereits eingehalten habe und weiterhin einhalten werde.



Weitere Punkte der Zusatzvereinbarung betreffen die Akteneinsicht durch die Stadt, die Mitwirkungspflicht der BCD im Zusammenhang mit dem GPK Auftrag sowie die externe Kommunikationsabstimmung.

Auch für die **Planungs- und Projektierungskosten** während dem politischen Prozess wurde eine Kostenprognose bis zur Einreichung des Plangenehmigungsverfahrens (damals Ende September 2024) mit Fr. 640'000.-- ausgewiesen. Dies inkludiert nicht die vertiefte Aufarbeitung auf eine Kostengenauigkeit von +/- 10 %, welche aufgrund der weiteren Aufarbeitung erfolgten.

Aus Sicht des Stadtrates kann dieser Teil des Auftrags als bearbeitet und bereinigt angesehen sowie abgeschrieben werden.

4. Ergebnis detaillierte Kostenevaluation

Auftrag GPK: *«Der Stadtrat überprüft die Projekt-Kostenentwicklung vom Kostenvoranschlag, welcher dem Gemeinderat unterbreitet wurde (+/- 10 %), über den Kostenvoranschlag, welcher der Volksabstimmung zu Grunde gelegt wurde (+/- 25 %), bis zum aktuellen Stand. Mit dieser Analyse sollen auch die bereits zur Auszahlung gelangten Beträge beurteilt werden. Ausserdem soll der Stadtrat eine Einschätzung allfälliger weiterer Kostensteigerungen, z.B. infolge Unternehmer-Nachforderungen während SIA-Phase 5 (Realisierung), vornehmen.»*

Zur Bearbeitung dieses Punktes wurde das Büro für Bauökonomie (BfB) beauftragt, eine detaillierte Untersuchung gemäss dem Auftrag der GPK durchzuführen und einen Bericht für den Stadtrat zu erstellen. Dieser wurde in mehreren Stadtratssitzungen diskutiert. Anschliessend bearbeiteten die BCD und die Stadt die offenen Punkte.

Da der Kostenvoranschlag auf +/- 10 % präzisiert wurde, hielt es der Stadtrat für erforderlich, die neuen Kostendetails erneut einer externen Prüfung zu unterziehen. Ziel war es, dem Gemeinderat und der Bevölkerung eine fundierte und verlässliche Aussage zur Richtigkeit und Genauigkeit der Kosten zu ermöglichen.

Nachfolgend werden chronologisch die Ergebnisse des Berichts, das weitere Vorgehen sowie die Aufarbeitung des Einsparpotentials bzw. Einsparpräzisierung aufgearbeitet.

4.1 Ergebnisse externer Bericht Büro für Bauökonomie

Die Kostenentwicklung kann wie auf der nachfolgenden Zusammenstellung zusammengefasst werden.



Bezeichnung	Botschaft des Stadtrates an den Gemeinderat	Urnenbotschaft Volksabstimmung	Kostenschätzung Mai 2023	Veränderung
Betrag (inkl. 7.7% MWST)	CHF 24.4 Mio.	CHF 24.4 Mio.	CHF 35.0 Mio.	+ 43%
Datum	5. Februar 2019 Beschluss Gemeinderat: 7. März 2019	19. Mai 2019	31. Mai 2023	
deklarierte Kostengenaugigkeit	Ohne Kostengenaugigkeit	± 25%	± 15%	
Projektbasis	Variantenstudie Machbarkeitsstudie	Variantenstudie Machbarkeitsstudie	Vorprojekt	
Baupreisindex* Kostenstand Index	Oktober 2018 98.0	Oktober 2018 98.0	Oktober 2022 113.0	+15.3%
phasengerechte Kostengenaugigkeit gemäss SIA LHO	± 25%	± 25%	± 15%	
Dokument / Verfasser/in	Variantenvergleich Erschliessung Brambrü- sch – Technischer Bericht Casutt Wyrsh Zwicky AG 11. Januar 2019	Variantenvergleich Erschliessung Brambrü- sch – Technischer Bericht Casutt Wyrsh Zwicky AG 11. Januar 2019	Kostenschätzung Version 01 Bauspektrum AG 28. April 2023 (Stand 31. Mai 2023)	
Formell korrekte Bezeichnung	Grobschätzung der Baukosten	Grobschätzung der Baukosten	Kostenschätzung	

* Grossregion: Ostschweiz, Objekttyp: Hochbau, Indexbasis 100: Oktober 2020

Aus dem Bericht geht hervor, dass die dem Gemeinderat sowie dem Volk vorgelegte Botschaft auf einer Varianten- bzw. Machbarkeitsstudie basierte, welche als ungenügend für eine Projektfinanzierung bzw. einen Investitionsbeitrag angesehen wird. Verschiedene Sachverhalte wurden noch nicht vertieft abgeklärt oder bearbeitet. Die sehr unterschiedliche Bearbeitungstiefe und Vollständigkeit der jeweiligen Projekte bzw. der Projektanforderungen und -grundlagen bei der Varianten- bzw. Machbarkeitsstudie (Stand Volksabstimmung) sowie der Kostenschätzung Mai 2023 zeichnen sich als die wesentlichen Unterschiede in der ausgewiesenen Kostenhöhe aus. Weitere Kostentreiber sind die Ausgestaltung der Stationen, die Bestellung der Bahntechnik sowie die Bauteuerung von rund 15 % (Kostenstand 2023).

Ein finanzieller Schaden konnte bisher vermieden werden, da der Stadtrat und der Gemeinderat die Auszahlung der zweiten Tranche von Fr. 21.4 Mio. (+25 %) an klare Bedingungen geknüpft haben. Die Mittel dürfen erst freigegeben werden, wenn die PGV-Genehmigung vorliegt und die Fr. 2 Mio. sichergestellt sind.

Die von der GPK angefragte Abklärung betreffend Kostenvoranschlag +/- 10 % der Botschaft des Stadtrates wurde so nicht dem Gemeinderat unterbreitet, sondern der Antrag lautete auf einen fixen Beitrag von Fr. 24.4 Mio. (ohne deklarierte Kostengenaugigkeit; vgl. oben).

In der nachfolgenden Darstellung zeigt sich, wo die wesentlichen Veränderungen im Projektstand und auf der Kostenseite seit Urnenbotschaft im Vergleich zum heutigen Stand sind.



Vergleich Projektstände

Bezeichnung	Stand Januar 2019 Kostenschätzung ± 25% *	aktueller Stand Mai 2023 Kostenschätzung ± 15%	Veränderung
Betrag (inkl. 7.7% MWST)	CHF 24.4 Mio.	CHF 35.0 Mio.	+ 43%
Teilobjekte inkl. MWST und Reserve in Mio. CHF			
Erschliessung	1.05	1.56	+ 49%
Talstation	2.13	4.19	+ 97%
Mittelstation	3.79	6.67	+ 76%
Bergstation	2.13	1.13	- 47%
Strecke	1.04	1.65	+ 58%
Rückbau	1.30	1.52	+ 17%
Bahn EM	12.02	15.65	+ 30%
Weitere Kosten	0.92	2.58	+ 182%
Datum	11. Januar 2019	31. Mai 2023	

Grundsätzlich ist die vorliegende Kostenschätzung vom Mai 2023 über Fr. 35.0 Mio. (+/- 15 %) vollständig, detailliert sowie korrekt und beinhaltet rund 8 % Reserven der Gesamtkosten.

Der Stadtrat wurde weiter beauftragt, eine Einschätzung zu möglichen weiteren Kostensteigerungen abzugeben. Aufgrund des Berichts und der Gespräche zeigte sich, dass Mehr- oder Minderkosten aus Veränderungen in den Projektabgrenzungen bzw. Schnittstellen resultieren können. Hierbei war die Abgrenzung der Tal- und Mittelstation zu Drittprojekten, die Abgrenzung der Erschliessungsanlagen der Versorgung (Wasser, Strom etc.) oder die Abgrenzung bei der Abwasseraufbereitung in der Mittelstation ausschlaggebend.

Weitere Mehr- oder Minderkosten können aus allgemeinen Projekt- oder Kostenrisiken entstehen, wie z.B. Projektänderungen durch Auflage aus der Plangenehmigung, Bestellungsänderungen der Bauherrschaft (nach Abschluss von Werkverträgen), Einsprachen, Baugrund, Baustellenerschliessung mit Zufahrtswegen, Umweltrisiken oder Bauteuerung.

Ausserdem sei die Reserven-Bewirtschaftung von rund 8 % zu erwähnen, welche gemäss Prüfungsbericht eher knapp bemessen war und transparenter dargestellt werden sollte.

Somit bedurfte es einer detaillierteren Aufarbeitung und Abklärungen dieser Punkte durch die BCD.

Folgendes konnte zusammenfassend festgestellt werden:



- Grundlagen (Varianten-/Machbarkeitsstudie, Projektausarbeitung und Kostenberechnung) waren ungenügend für eine Volksabstimmung
- Kostenvoranschlag Volksabstimmung von Fr. 24.4 Mio. (+/- 25 %) konnte nicht eingehalten werden
- Projekt sei angemessen und zweckmässig projektiert
- Kostenschätzung von Mai 2023 von Fr. 35 Mio. (+/- 15 %) sei grundsätzlich vollständig, korrekt sowie detailliert und beinhaltet rund 8 % Reserven
- Weiterer, vielfältiger Klärungsbedarf sei vorhanden
- Zusätzliche Finanzierung BCD aus eigener Kraft sei noch offen.

4.2 Weiteres Vorgehen basierend auf dem Bericht

Die offenen Fragen betrafen sowohl die Stadt als auch die BCD. Daher wurden die Fragen, welche die BCD betreffen, zur Klärung an sie weitergeleitet. Dies betraf insbesondere folgende Themen:

- Schnittstellen zu Drittprojekten
- Baustellenerschliessung und Zufahrtswege
- Gestaltung der Umgebung der Mittelstation
- Bewertung von Umweltrisiken (Geologie, Naturgefahren, Witterung)
- Reserveplanung

Zusätzlich musste die Stadt weitere Abklärungen treffen, insbesondere zu:

- Landtausch mit Schellenberg Chur AG und Überfahrtsrechten
- Klärung des archäologischen Verlaufs
- Gestaltung der Sockel-Talstation und Parkierung

Erst durch die Klärung dieser Punkte können die BCD und die Stadt dem Gemeinderat eine fundierte und sachgerechte Antwort vorlegen. Nachfolgend werden die einzelnen Punkte auch aus dem Bericht abgearbeitet.



4.3 Prüfung Einsparpotential

Während der Projektentwicklung hatte die BCD bis im Mai 2023 verschiedene Projektverbesserungen umgesetzt, die bereits einen grossen Beitrag zu einer Kostenreduktion beigetragen hatten und in der Kostenschätzung Mai 2023 berücksichtigt wurden.

Diese Reduktionen konnten wie folgt quantifiziert werden (Schätzungen Projektentwicklung, Fr.):

- Elektromechanik
Reduktion Leistungsumfang Elektromechanik 7.5 Mio.
- Volumen Talstation
Reduktion Volumen Talstation und Optimierungen 1 Mio.
- Volumen Bergstation
2 Reduktionsschritte: Gebäude – Rucksackstation – Normstation 2 Mio.
- Erschliessung
Verzicht auf einen Erschliessungsgraben Chur-Fülian 1 Mio.

Bereits getätigte Projektreduktionen seit Projektstart bis Mai 2023 11.5 Mio.

Gemäss dem durch die Stadt Chur beauftragten externen Bericht (Prüfungsbericht Kosten mit Anhang, Büro für Bauökonomie AG) ist die Gesamtanlage zweckmässig und den bekannten Rahmenbedingungen angemessen projektiert. Die Projektunterlagen beinhalten für alle erkennbaren und in Fachberichten ausgewiesenen Risiken und Erschwernisse erforderlichen Massnahmen. Weitere Optimierungen und Einsparungen seien mit Einschränkungen verbunden und würden wesentliche Änderungen im Konzept und in der Ausgestaltung der Gesamtanlage erfordern. Konkrete Optimierungen seien punktuell, aber ohne grosse finanzielle Relevanz möglich.

Bei der Prüfung des weiteren Einsparpotentials standen für die BCD folgende Grundsatzfragen und Überlegungen zu Grunde:

- Kann mit den Änderungen der Businessplan trotzdem noch erreicht werden (Unterhalts- und Betriebskosten)? Zielsetzung dabei ist, die Bahn trägt sich im Betrieb selbst:

«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.» (Volksbotschaft)

- Ist die Bewilligungsfähigkeit mit den Änderungen trotzdem noch gegeben?
- Kosten & Zeit für Umplanungen



Folgende Projektelemente wurden in der weiteren Projektentwicklung seit Juni 2023 in Bezug auf Einsparpotential geprüft:

- Minimierung Kosten Talstation (ähnlich Konzept Bergstation)
Fazit: Minimierung Volumen Talstation als grösster Hebel
- Keine Erschliessung auf Fülian (Strom, Wasser, Abwasser)
Fazit: ohne Erschliessung keine Mittelstation
- Kosteneinsparungen Mittelstation: Veränderung Konzept Elektromechanik (doppelrilliger Antrieb; Brücken- anstatt Unterflurantrieb; Antrieb am Berg)
Fazit: Volumen- resp. Kostenreduktionen sind mit einer Veränderung des Konzeptes der Elektromechanik kaum möglich
- Änderung der Garagierung: Stationsgaragierung, Verschiebung der Garagierung auf den Berg
Fazit: Stationsgaragierung sowie Garagierung am Berg sind betrieblich nicht sinnvoll, zudem ist eine Verschiebung der Garagierung abgesehen von einer minimalen Volumenreduktion bei der Mittelstation in Summe kostenneutral
- Mittelstation als Normstation
Fazit: fraglich, ob die Umweltverträglichkeit gegeben ist (Eingliederung in Landschaft) & die Umweltschutzorganisationen zustimmen; Restaurant ist nicht realisierbar und somit Businessplan kritisch (fehlende Frequenzen)
- Verwendung eines Standard-Seils
Fazit: lärmtechnisch schwierig, Emissionen sind im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, wie dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist
- Reduktion der Kapazität
Fazit: entspricht nicht der Volksabstimmung, Kapazität müsste deutlich reduziert werden, damit der Kostensprung entsprechend gross ist, dann funktioniert jedoch der Bike-Transport nicht mehr

Die Minimierung der Talstation birgt das grösste Einsparpotential mit über Fr. 1.3 Mio. Dieses Potential hat die BCD in der weiteren Bearbeitung des Projekts entsprechend umgesetzt. Weitere Optimierungen oder Einsparungen sind mit betrieblichen Einschränkungen verbunden oder würden wesentliche Änderungen im Konzept und in der Ausgestaltung der Gesamtanlagen erfordern.



4.4 Detaillierung und Kostenpräzisierung

Um eine höhere Kostensicherheit zu erlangen, hat die BCD das Projekt weiterbearbeitet und vertieft, damit eine Kostengenauigkeit von +/- 10 % erreicht und die Schnittstellen zu Drittprojekten präzisiert werden konnten.

Dabei wurde das vertiefte Vorprojekt zu einem Bauprojekt weiterentwickelt. So konnten die Kosten gemäss SIA-Phasen weiter detailliert und präzisiert sowie die Erkenntnisse aus dem Bericht Büro für Bauökonomie in das Projekt eingearbeitet werden. Die Kosten wurden beispielsweise mit Hilfe einer detaillierteren Planung, Leistungsverzeichnissen mit Vorausmassen und Unternehmerangeboten detailliert. Auch die fehlenden Positionen infolge von Wettereinflüssen wie Starkwinde, Starkregen und Wintereinbrüche wurden in die Kosten integriert. Gemäss Bericht Fanzun erscheint der Projektierungsgrad phasengerecht und die Detaillierung der Kosten ebenfalls. Zahlreiche Schnittstellen konnten geschärft werden.

Talstation

Um die Projektkosten zu reduzieren, wurde die Talstation minimiert und neu geplant. So konnte eine Kostenreduktion erreicht werden. Zudem entfällt die IBC-Energiezentrale, was zu einer Vereinfachung des Projekts und insbesondere den Schnittstellen führt.

Mittelstation

Bei der Mittelstation wurden zahlreiche Schnittstellen geprüft und die Abgrenzung zum Panoramarestaurant geschärft. Es wurden verschiedene Leistungsverzeichnisse erstellt (z.B. Baumeisterarbeiten mit Baugrubenaushub, Beton- und Stahlbetonarbeiten) und die Kosten präzisiert. Da sich die Mittelstation in einem topographisch schwierigen Gelände befindet, sind die Kosten der Station aufgrund des Detaillierungsgrades und der Erhöhung der Kostengenauigkeit gestiegen.

Bergstation

Der Fokus liegt in einer funktionalen, barrierefreien Ankunftssituation mit einer Normabdeckung. Der von der Station unabhängig aufgestellte Kommandoraum soll eine ansprechende Holzverkleidung erhalten. Die bestehende Bergstation wird umgenutzt und soll als Dienstgebäude mit Toilettenanlage sowie als Pistenfahrzeugunterstand weitergenutzt werden.

Bahntechnik



Der Teil der Elektromechanik (48 % der Projektkosten) ist detailliert geplant (Stand Eingabe Plangenehmigungsgesuch) und mit den Stationen abgestimmt. Änderungen ergeben sich nur noch durch allfällige Auflagen aus der Plangenehmigung. Der Werkpreis für den aktuellen Projektstand ist vertraglich gesichert und mit einer Gleitpreisformel indexiert.

Kostenentwicklung

Durch die Ausarbeitung des Bauprojekts sowie der Detaillierung der Kosten gab es verschiedene Kostenverschiebungen. Trotz erhöhten Baukosten bei der Mittelstation und den benötigten Reserven und dank den Einsparungen in der Talstation konnten die Kosten bestätigt werden. Die Kostenentwicklung wird auch gemäss Bericht Fanzun als verhältnismässig stabil betrachtet.

Gesamthafte Würdigung des Bahnprojekts

Mit dem Ersatz der bestehenden unteren Sektion (Pendelbahn) und der oberen Sektion (Gondelbahn) kann eine komfortablere und direkte Verbindung von Chur nach Brambrüesch geschaffen werden. Das städtische Naherholungsgebiet im Raum Brambrüesch Dreibündenstein soll attraktiver und auch als Ganzjahres-Ausflugsgebiet gestärkt werden.

Die Gästefrequenz konnte seit 2017 um über 60 Prozent von 73'000 auf 111'000 gesteigert, der Anteil des Sommers auf über die Hälfte erhöht und der Anteil der selbst erarbeiteten Mittel auf den Rekordwert von 84 Prozent gesteigert werden. Mit dem Ersatz der bestehenden Sektionen durch eine Direktverbindung Chur-Brambrüesch kann das städtische Naherholungsgebiet attraktiviert und als Ganzjahres-Ausflugsgebiet gestärkt werden.

Zusätzlich zur Mittelstation ist der Bau eines Panoramarestaurants auf Füljan sowie eines Rutschbahnwegs geplant. Diese Erweiterungen sollen die Aufenthaltsqualität verbessern und dadurch eine Steigerung der Gästefrequenz fördern.

4.5 Evaluation der Kostenpräzisierung durch Fanzun AG

Der Stadtrat hat die Kostenpräzisierung einer erneuten Überprüfung unterzogen, um sicherzustellen, dass die neue Kostenschätzung +/- 10 % stichhaltig ist und die Punkte aus dem Bericht BfB bearbeitet wurden. Diese Überprüfung wurde durch die Fanzun AG vorgenommen, da sich diese im Zusammenhang mit der Arealbereitstellung in die Thematik eingearbeitet hatte. So kann sichergestellt werden, dass nochmals eine neutrale Instanz die Kosten validiert.



Der Bericht sagt aus, dass übergeordnet betrachtet die Unterlagen plausibel und sorgfältig erarbeitet wurden. Ein Grossteil der im Bericht BfB hinterfragten Punkte wurden überarbeitet (vgl. Bericht ab Seite 20). Eine Zusammenfassung der noch ausstehenden Punkte, welche zur Überarbeitung / Ergänzung empfohlen werden, betreffen dabei die Themen: Honorare, Reserven und Teuerung. Die angegebene Genauigkeit von +/-10 % erscheint nachvollziehbar und aufgrund des projizierten Detaillierungsgrades angemessen.

Beide Berichte sehen eine Investitionssumme von rund Fr. 35 Mio. als realistisch, wenn von den gesprochenen Fr. 24.4 Mio. (+ 25 %) bzw. Fr. 30.5 Mio. ausgegangen wird und die effektive Teuerung hinzugerechnet wird.

Basierend auf der Analyse der eingereichten Unterlagen und deren Prüfung werden seitens Fanzun AG folgende Massnahmen empfohlen:

- Empfehlung 1:
Erhöhung Reserve auf total +10 % der Gesamtsumme Kostenvoranschlag; auch für bereits vergebene Gewerke. Reserven vollständig in BKP 6.
- Empfehlung 2:
Detaillierte Aufstellung der Honorarsummen mit Auflistung, welche Phasen durch wem abgedeckt werden sowie welche Spezialisten zu welchem Anteil (Teilleistungen) einkalkuliert sind.
- Empfehlung 3:
"Kostenbeteiligung und Leistungen von Investoren" (Zeichnung Partizipationskapital) ist sicherzustellen, dass klar zwischen den geschuldeten Leistungen gemäss Werkvertrag und allfälligen Kostenbeteiligungen unterschieden wird.
- Empfehlung 4:
Ergänzungen Mengengerüst KV (Punkt Anhang 55)
- Empfehlung 5:
Klärung Gebühren (Punkte Anhang: 17, 58); Überprüfung Anschlussgebühren Leitungen und Strassengebühren durch die Stadt Chur
- Empfehlung 6:
Aktualisierung Bauherrenkosten (Punkte Anhang: 27, 121); Aktualisierung und Ergänzung der Bauherrenkosten und -honorare notwendig, damit diese in KV eingearbeitet werden können.



Der Stadtrat hat den Bericht Fanzun AG zur Kenntnis genommen und beauftragte die BCD AG die Empfehlungen abzuarbeiten und umzusetzen.

Einschätzung BCD (März 2025)

Empfehlung 1 (Umgang mit Reserven):

Die Erhöhung der Reserven auf total 10 % hat die BCD in der Gesamtkostenrechnung entsprechend übernommen.

Empfehlung 2 (Übersicht Honorare):

Die BCD wird eine entsprechende Liste erarbeiten.

Empfehlung 3 (Bereinigung Offerten):

Die BCD möchte festhalten, dass alle Aufträge mit Hilfe einer öffentlichen Ausschreibung im offenen Verfahren ausgeschrieben wurden und dass bei allen Angeboten eine Konkurrenzsituation bestand. Die Anbieter hatten aufgrund des Verfahrens keine Möglichkeit, ihre Preise nachzubessern und so auf die Konkurrenz zu reagieren. Somit ist die Handhabung der Kalkulation betreffend den 7 % Partizipationsscheine eine strategische Frage, die zu einem preislichen Vorteil führen konnte. Die 7 % Partizipationsscheine wurden kaum in den Angeboten eingerechnet und sind somit nicht durch die Stadt Chur direkt oder indirekt finanziert. Eine allfällige Kostenbeteiligung kann nicht ausgewiesen werden, da diese nicht beziffert und aus Sicht der BCD nicht einkalkuliert ist (vgl. Aussage Büro für Bauökonomie bez. Honorare Fachplaner).

Empfehlung 4 (Ergänzung Mengengerüst KV):

Die BCD hat die Ausmassmengen für die wichtigsten Gewerke berücksichtigt. So sind in der Kostenschätzung die Vorausmasse für die Roh- und Tiefbauarbeiten der Tal-, Mittel- und Bergstation, die Arbeiten für die Erschliessung und die Strecke sowie der Rückbau vorhanden. Für die Dachflächen der Talstation und andere Arbeiten wurden konkrete Unternehmerangebote eingefordert.

Empfehlung 5 (Klärung Gebühren):

Die Anschlussgebühren wurden mit den entsprechenden Stellen geklärt und gemäss deren Auskünfte kalkuliert. Für die Strassengebühren wurden bei der entsprechenden Stelle die notwendigen Abklärungen getroffen.

Empfehlung 6 (Aktualisierung Bauherrenkosten):

Die Bauherrenkosten wurden für die Kostenschätzung bereits aktualisiert und die BCD sieht diesbezüglich keinen Handlungsbedarf.



4.6 Fazit detaillierte Kostenevaluation

Der Stadtrat und die BCD haben die Kostenentwicklung aufgearbeitet und eine Kostengenauigkeit von +/- 10 % ausgearbeitet sowie das Einsparpotential eruiert. Allfällige Kostensteigerungen sind lediglich durch die Teuerung und Projektänderungen zu erwarten und sollten mit der Reserve für die Kostengenauigkeit von 10 % abgedeckt sein.

Die Berichte ergaben, dass die Kostensteigerung aufgrund der detaillierteren Planungstiefe und Vollständigkeit sowie der Teuerung erklärbar sind. Die Grundlagen der Daten für die Volksabstimmung auf Basis Varianten-/Machbarkeitsstudie waren ungenügend für einen definitiven Kredit. Das Projekt ist angemessen und zweckmässig projektiert, die Kostenschätzung (Mai 2023) ist grundsätzlich vollständig, korrekt und detailliert.

Die bisher aufgelaufenen Kosten wurden durch das Büro für Bauökonomie sowie Fanzun überprüft und liegen im Rahmen einer ordentlichen Projektierung. Die Beiträge wurden nur für das Bauprojekt und massvoll eingesetzt. Ein Controlling seitens Stadt besteht und die Zusammenarbeit in diesem Aspekt ist sehr gut.

5. Ergebnisse Sicherstellung Fr. 2 Mio. Reserve

Auftrag GPK: *«Der Stadtrat hat sicherzustellen, dass die von der BCD AG zusätzlich aufzubringenden Fr. 2 Mio. (selbst zu beschaffende Reserven) weder direkt noch indirekt (z.B. durch Aufnahme einer Position mit der Zeichnung von Partizipationsscheinen in den Leistungs-verzeichnissen) letztlich durch die Stadt Chur als Teil der Projektkosten bezahlt werden müssen.»*

Der Prüfungsbericht BfB befasst sich mit dieser Thematik. Zunächst ist zu klären, bis wann die Fr. 2 Mio. vorliegen müssen. Laut Volksbotschaft (19. Mai 2019, S. 29) ist das Kapital nach Abschluss der Planungsphase und vor der Auszahlung der zweiten Investitionstranche nachzuweisen. Derzeit besteht somit noch keine definitive Verpflichtung zur Bereitstellung der Mittel.

Auch die BCD hat sich mit dieser Frage auseinandergesetzt. Zur Diskussion führten die Punkte hinsichtlich des Einbezuges der Partizipationsaktien sowie die Form, in welcher die Fr. 2 Mio. zur Verfügung stehen müssen.

Der Stadtrat empfiehlt, dass das gezeichnete Partizipationskapital von Garaventa und Planern im Umfang von Fr. 1.128 Mio. je zur Hälfte vom Investitionsbeitrag seitens Stadt abgezogen sowie der Reserve angerechnet werden kann. Dies vor dem Hintergrund, dass die Stadt der BCD empfohlen hat, Partizipationskapital zeichnen zu lassen und da nicht belegt bzw. verifiziert werden kann, ob bzw. welcher Anteil des Partizipationskapi-



tals eingepreist wurde. Mit einer hälftigen Berücksichtigung in den Reserven sollte dem Rechnung getragen werden.

Durch eine Aktienkapitalerhöhung seitens der BCD AG könnten die restlichen geforderten Reserven von rund Fr. 1.44 Mio. (Fr. 2 Mio. abzgl. Fr. 0.564 Mio., bzw. $\frac{1}{2}$ von Fr. 1.128 Mio.) sichergestellt werden. In der Erarbeitung hat die BCD verschiedene Optionen und Varianten geprüft, jedoch war deren Sicherung zum notwendigen Zeitpunkt herausfordernd. Daher werden diese Optionen nicht weiterverfolgt.

Der Stadtrat erachtet es als zielführend, dass die Fr. 2 Mio. als verfügbare Liquiditätsreserve gesichert werden. Diese Reserve dient der finanziellen Absicherung der BCD bei einem möglichen wirtschaftlichen Abschwung.

6. Ergebnisse Variantenprüfung für das weitere Vorgehen

Auftrag GPK: *«Der Stadtrat erstattet dem Gemeinderat zu den oben erwähnten Themen Public Corporate Governance, Kostenentwicklung sowie von der BCD AG selbst zu erbringende Mittel Bericht und zeigt Lösungsansätze auf, welche auf verschiedenen Varianten basieren dürfen.»*

Die Themen Corporate Governance, Kostenentwicklung sowie Einsparpotentiale wurden in den vorherigen Abschnitten behandelt und sind aus Sicht des Stadtrates bearbeitet und erledigt. Auch allfällige Anpassungen im Ausbau des Bahnprojekts wurden durch die BCD bearbeitet und beantwortet.

Hinsichtlich des Auftrages, dem Gemeinderat Lösungsvarianten zu unterbreiten, wurde der Auftrag Mario Cortesi und Mitunterzeichnende betreffend Brambrüeschbahn-Alternative "Nur Ersatz 4er-Gondelbahn (obere Sektion)" im Gemeinderat behandelt und abgelehnt. Somit erachtet es der Stadtrat nicht als zielführend, Varianten für die Sanierung bzw. Ersatz der oberen Sektion abzuarbeiten und vorzulegen.

Eine Option, welche als Variante angesehen werden kann, ist eine 100 %ige Integration der BCD in die Stadt. Das würde aber für die Stadt zu einer zusätzlichen finanziellen Belastung führen, da keine NRP Darlehen, Äquivalenzzahlungen und finanzielle Mittel von Dritten aus einer Aktienkapitalerhöhung fließen würden. Die Stadt ist aufgrund der aktuellen finanziellen Lage jedoch nicht in der Lage den Bergbahnbau und -betrieb selbst zu übernehmen und auszuführen. Das fachliche Know-how hierzu fehlt schlichtweg und die anderen finanziellen Herausforderungen lassen kein weiteres Generationenprojekt in der Investitionsrechnung der Stadt Chur zu. Somit ist auch dies keine Variante aus Sicht des Stadtrates.



Der Stadtrat zieht in Betracht eine Zeichnung von Aktienkapital und/oder die Vergabe einer Bürgschaft für spezifische Aspekte zu prüfen.

7. Berechnung der Gesamtkosten der Investitionen zusammenhängend mit dem Bergbahnbau BCD AG und der Arealbereitstellung

7.1 Kostenübersicht

Damit sich der Gemeinderat ein Bild der Gesamtkosten machen kann, bedarf es einer Gesamtsicht, welche Kosten mit dem Bahnprojekt in Zusammenhang stehen. Der Stadtrat möchte dem Gemeinderat und allenfalls der Stimmbevölkerung ein umfassendes Kostenbild geben, welches alle Bestandteile wie Arealbereitstellung, Landabtausch, Restaurantkosten und Attraktivierungselemente am Berg erörtert. Anschliessend wird der finanzielle Bedarf berechnet und mit einer Finanzierungsvariante vorgestellt. Die Berechnung ist noch nicht abschliessend, soll dem Gemeinderat jedoch eine Grössenordnung vermitteln.

7.2 Arealbereitstellungskosten

Um den Bau der Talstation an der vorgesehenen Stelle zu ermöglichen, muss das Stadthallenareal erschlossen und bereitgestellt werden. Dafür sind Vorleistungen der Stadt erforderlich, welche in einer noch zu definierenden Höhe einem zukünftigen Investor überwältzt werden könnten (z.B. in Form von Baurechtszinsen). Da die Talstation als erstes Gebäude auf dem Areal realisiert werden soll, wird eine entsprechende Kostenfreigabe benötigt.

Damit sichergestellt werden kann, dass der Bau der Brambrüeschbahn im geplanten Zeitrahmen realisiert werden kann und nicht durch Planungs- bzw. Wettbewerbsverfahren verzögert wird, hat sich eine Entkoppelung beider Projekte angezeigt.

Aus Sicht Stadtentwicklung ergeben sich Herausforderungen in Bezug auf die Entkopplung der Auflage des Plangenehmigungsverfahrens (PGV) und des Quartierplans. Eine zeitgleiche Auflage wäre wünschenswert, da sie doppelte Einsprachen, eine erhöhte Komplexität sowie zusätzlichen finanziellen und personellen Aufwand vermeiden und gleichzeitig Transparenz schaffen würde.

Ein wesentlicher Vorteil der Entkopplung besteht jedoch darin, dass die Stadt nicht in Vorleistung für eine Tiefgarage treten muss, deren Kosten auf bis zu Fr. 20 Mio. geschätzt werden.



Der Stadtrat hatte in seiner Sitzung vom 25. Juni 2024 entschieden, dass der Bau der neuen Brambrüeschbahn und die Arealentwicklung voneinander getrennt und unabhängig realisiert werden sollen. Durch diese Entkopplung entstehen Arealbereitstellungskosten, die folgende Posten umfassen:

- Archäologische Grabungen
- Rückbauten
- Schadstoffsanierung
- Erschliessungs- und Instandsetzungskosten

In der Kostenschätzung des Bahnprojektes war für die Arealbereitstellung keine Kostenposition enthalten, da es sich dabei um Kosten für die Arealentwicklung handelte. Die aktuellen Grobkostenschätzungen (+/- 25 %) der Fanzun AG zeigten folgendes Bild auf und konnten in drei Kategorien gegliedert werden:

1. Nutzungsrecht für die Überfahrt Parzelle 2469 bzw. Landabtausch (s. Punkt 7.3)
2. Kosten für die Arealbereitstellung vor und teilweise während der Realisierung der neuen Bergbahn mit Fr. 2 Mio. (+/- 25 %):
 - Rückbau sowie die Schadstoffsanierung der alten Stadthalle,
 - archäologische Grabungen Süd sowie
 - die Wiederherstellung Umgebung Süd beinhalten.
3. Kosten nach der Realisierung der neuen Bergbahn bzw. während der Arealüberbauung, hierbei sind zwei Szenarien zu berücksichtigen:
 - 3a. Kosten für die Arealweiterentwicklung nach der Realisierung der neuen Bergbahn, während der Realisierung der Arealüberbauung (Fr. 0.6 Mio. (+/- 25 %):
 - Temporärer Zugang BCD
 - Erschliessung Werkleitung
 - Voraushub und archäologische Untersuchung Nord
 - 3b. Kosten, welche bei einer allfälligen Nicht-Realisierung der Arealüberbauung nach der Realisierung der neuen Bergbahn anfallen (Fr. 0.9 Mio. (+/- 25 %)):
 - Instandstellung Parkplatz Nord inkl. Standort alte Talstation

Gemäss der Analyse und Präsentation von Fanzun kann der Kostenblock 3a vernachlässigt werden, da dieser in Zusammenhang mit der Realisierung des Überbauungsprojektes stehe und somit kein unmittelbarer Bezug zu den Arealbereitstellungskosten für den Neubau aufweise.



Die städtischen Ausgaben für die Arealbereitstellung im Zusammenhang mit dem Bahnprojekt belaufen sich somit auf:

Kosten Arealbereitstellung, während Realisierung neue Bergbahn	Fr.	2.0 Mio.
Kosten nach Realisierung neue Bergbahn, ohne Arealüberbauung	Fr.	<u>0.9 Mio.</u>
Total	Fr.	<u>2.9 Mio.</u>
Total inkl. Reserve (25 %, Rundung)	Fr.	<u>3.7 Mio.</u>

7.3 Landabtausch Grundstück Winterberg (Fr. 2.2 Mio.)

Die Stadt Chur hat die Voraussetzungen für ihren Beitrag in der Volksbotschaft (19. Mai 2019) wie folgt formuliert:

"Durch die Zahlung des à fonds perdu Beitrags von insgesamt Fr. 24.4 Mio. (+/- 25 %) ist die BCD allein verantwortlich für sämtliche Planungs- und Projektierungsarbeiten sowie den Bau der neuen Anlagen. Dies umfasst insbesondere die Erlangung aller notwendigen Bewilligungen und Baurechte sowie eventuell erforderliche Grundstückskäufe oder Prozesskosten."

Die ursprüngliche Absicht der Volksbotschaft war, keine zusätzlichen Ausgaben im Zusammenhang mit der neuen Bergbahn zu finanzieren.

Während den Verhandlungen über das Grundstück Winterberg zeigte sich jedoch, dass mit dem Eigentümer – der der BCD ein Überfahrtsrecht gewähren müsste, um die PGV-Genehmigung zu erhalten – keine Einigung erzielt werden konnte. In ihrem ursprünglichen Businessplan hatte die BCD zwar Kosten für Baurechtszinsen eingeplant, doch die Verhandlungen offenbarten eine neue Lösung: Der Grundeigentümer wäre bereit, die notwendigen Überfahrtsrechte zu gewähren, wenn dies durch ein Tauschgeschäft mit einem städtischen Grundstück realisiert würde.

Angesichts dieser Entwicklung hielt es der Stadtrat für zielführend, diesen Landabtausch entgegen der ursprünglichen Volksbotschaft in die Finanzierungsbotschaften für die neue Bergbahn aufzunehmen.

Der Grundsatz der Einheit der Materie besagt, dass zwischen einzelnen Teilen einer Abstimmungsvorlage ein sachlicher Zusammenhang bestehen muss, um eine freie und unverfälschte Willensbildung der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger zu gewährleisten. Damit soll verhindert werden, dass mehrere Sachfragen in einer einzigen Vorlage verbunden oder per "Salamitaktik" durchgesetzt werden.



Es ist offensichtlich, dass die Stadt Chur den Landtausch nur im Zusammenhang mit der neuen Brambrüeschbahn in Erwägung zieht. Gleichzeitig ist die geplante Linienführung der neuen Einseilumlaufbahn ohne das betroffene Grundstück nicht realisierbar.

Die Stadt erhält im Gegenzug von der BCD einen Baurechtszins für das Überfahrtsrecht. Wobei die BCD (im 2019) in ihrem Businessplan einen entsprechenden Baurechtszins für das Überfahrtsrecht inkludiert hat.

Daher muss dieses Geschäft in die bevorstehende Volksabstimmung über den Kredit im Zusammenhang mit dem Neubau Bergbahn für die Berechnung der neuen Kreditsumme berücksichtigt werden und zur Abstimmung vorgelegt werden.

Nach Genehmigung dieses Berichts wird dem Gemeinderat eine Botschaft zum allfälligen Baurecht sowie Landabtausch zur Genehmigung unterbreitet. Dies um die notwendige Genehmigung für das Plangenehmigungsverfahren zu erhalten. In der Finanzierungsbotschaft an den Gemeinderat bzw. das Volk wird diese Ausgabe einkalkuliert und zur Genehmigung vorgelegt.

Die Stadt steht im Austausch mit dem Eigentümer der Grundstücke, über die die künftige Bahnlinie verlaufen soll. Es wurden bereits verschiedene Lösungen besprochen, doch eine definitive Einigung konnte bisher noch nicht erzielt werden. Sobald sich beide Seiten auf einen gemeinsamen Weg verständigt haben, werden die Ergebnisse in die separate Botschaft aufgenommen.

7.4 Übersicht der Gesamtkosten im Zusammenhang mit der Bergbahn, Landabtausch sowie der Arealbereitstellung

Um die Gesamtkosten seitens Investitionsvorhaben sowie der Stadt zu kalkulieren, sind die finanziellen Aspekte zu klären und festzulegen. Betreffend Investitionskosten für die Direktverbindung (Bergbahn, Stationen sowie der Automatisierung Auro), kann mit einer Grössenordnung von rund Fr. 36.9 Mio. gerechnet werden. Demgegenüber stehen Einnahmen wie NRP Darlehen, a fonds perdu Beitrag des Kantons, Anteil des Partizipationskapitals mit über Fr. 2.2 Mio. (je nach Finanzierungsmodell kann dieser Abzug um Fr. 1 Mio. höher ausfallen).

Seitens der Stadt sind noch Ausgaben für den Landabtausch sowie die Arealbereitstellung von rund Fr. 5.9 Mio. zu berücksichtigen.

Nachfolgend sollen die Gesamtkosten (inkl. MwSt.) abgebildet werden:

Total Bergbahn und Stationen (inkl. Kostengenauigkeit 10 %)	Fr.	36.9 Mio.
--	------------	------------------



Abzügl. Beiträge (netto)	Fr.	2.2 Mio.
Zuzügl. Landabtausch und Arealbereitstellungskosten	Fr.	5.9 Mio.
Total	Fr.	40.6 Mio.
Bewilligter Kredit bisher Fr. 24.4 Mio. +/- 25 %	Fr.	30.5 Mio.
Zusätzlicher Finanzierungsbedarf rund	Fr.	10.1 Mio.

Die Stadt Chur braucht einen zusätzlichen Kredit in der Höhe von Fr. 10.1 Mio. für die Finanzierung der Direktverbindung Chur Brambrüesch sowie die Arealbereitstellung und den Landabtausch. Die Finanzierung des restlichen Betrags von über Fr. 4.2 Mio. ist zu klären, als Option stehen eine Bürgschaft, die Zeichnung von Aktienkapital oder Erhöhung des Investitionsbeitrags zur Verfügung. Die ausgeführten Zahlen sind noch mit Unsicherheiten behaftet und sollen in einer weiteren Botschaft detailliert ausgearbeitet und dem Gemeinderat bzw. Volk vorgelegt werden, voraussichtlich im Herbst 2025.

Seitens BCD bedarf es noch weiterer Mittel, um die weiteren attraktivitätssteigernden Elemente wie das Restaurant oder den Rutschbahnweg realisieren zu können. Werden diese Positionen noch berücksichtigt, zeigt sich folgendes Bild:

Kapitalbedarf Panoramarestaurant	Fr.	5.0 Mio.
Rutschbahnweg	Fr.	0.8 Mio.
Reserve für Betriebssicherheit	Fr.	2.0 Mio.
Total Investitionsvolumen Nebenprojekte	Fr.	7.8 Mio.
NRP Darlehen, a fonds perdu Beiträge, sonstige Finanzierungen	Fr.	-2.9 Mio.

Diese Zahlen dienen als Richtwerte, sind jedoch noch nicht endgültig und enthalten gewisse Ungenauigkeiten. Diese sollen in der Folgebotschaft an den Gemeinderat detailliert hergeleitet und verifiziert werden.

Auch die mögliche Finanzierung – einschliesslich der Zuständigkeiten und Finanzierungsquellen – wird Teil der Botschaft im Herbst 2025 sein.

7.5 Auswirkungen eines neuen Kredits auf den Finanzhaushalt der Stadt Chur

In der dritten Botschaft ist für die Berechnung der finanziellen Auswirkung eine Klärung betreffend Kreditart und -höhe vorzunehmen. Weiter gilt es sodann zu klären, in welche Zuständigkeit dies fällt.

Die Ausgabe für den Bau der Bergbahnen Chur Dreibündenstein AG ist einmalig und frei bestimmbar, da erheblicher Handlungsspielraum hinsichtlich Höhe, Zeitpunkt und weiterer Umstände besteht. Entsprechend muss das zuständige Organ einen Verpflichtungs-



kredit beschliessen, wobei die Zuständigkeit gemäss den Ausgabenkompetenzen der Stadt (Stadtverfassung RB 111) geregelt ist.

Der Verpflichtungskredit (Art. 5, 14–16 FHG; Art. 5–8 FHVG) muss sämtliche, nach dem Grundsatz der Einheit der Materie zusammengehörenden, Ausgaben ausweisen, die für die Realisierung des Vorhabens erforderlich sind. Er ermächtigt, bis zu einer festgelegten Summe finanzielle Verpflichtungen für einen bestimmten Zweck einzugehen, insbesondere bei Projekten mit mehrjähriger Laufzeit.

Daher ist davon auszugehen, dass eine erneute Volksabstimmung erforderlich ist.

Die angespannte Finanzlage der Stadt Chur, insbesondere im Hinblick auf die Eigenkapitalquote und den Selbstfinanzierungsgrad, wird durch diese Mehrkosten weiter belastet. Aufgrund der aktuellen Selbstfinanzierung werden diese Kredite aus heutiger Sicht vollumfänglich zu einer zusätzlichen Verschuldung in der Bilanz führen. Die Erfolgsrechnung wird mit zusätzlichen Zinsaufwendungen und Abschreibungen belastet und gleichzeitig dadurch entlastet, dass der jährlich indexierte Betriebsbeitrag an die BCD entfällt und zusätzlichen Baurechtszinsen für die Überfahrt bei der Talstation.

Da sich die Stadt Chur jährlich um einen hohen zweistelligen Millionenbetrag verschuldet, hat dies direkte Auswirkungen auf die Eigenkapitalquote. Die für diesen Kredit erforderlichen Mittel müssen daher von der Stadt selbst aufgebracht werden.

Das Ziel ist, einen noch zu bestimmenden Anteil der Ausgaben im Zusammenhang mit der Arealbereitstellung auf einen zukünftigen Investor zu überwälzen. Allerdings bestehen hierbei Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe und des Zeitpunkts einer möglichen Refinanzierung.

8. Zeitplan und weiteres Vorgehen

Der Stadtrat und die BCD erachten folgenden Zeitplan als möglich, sofern die entsprechenden Geschäfte durch den Gemeinderat beschlossen werden:

- Mai 2025: Bericht der Geschäftsprüfungskommission (GPK) im Gemeinderat
- Juni 2025: Botschaft für ein allfälliges Baurecht und Grundstücksgeschäft zur Sicherung der Überfahrtsrechte der Brambrüeschbahn im Gemeinderat
- September 2025: Botschaft zur Volksabstimmung im Gemeinderat
- Im Zeitraum 30. November 2025 bis 8. März 2026: Volksabstimmung



Dieser Zeitplan ist eng und wichtig für die BCD, da ansonsten die Projektkoordination und Abstimmung komplexer werden.

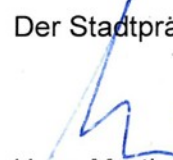
Wir bitten Sie, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Mitglieder des Gemeinderates, dem Antrag des Stadtrates zuzustimmen.

Chur, 29. April 2025

Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident

Der Stadtschreiber


Hans Martin Meuli


Marco Michel

Aktenauflage

- Vereinbarung Stadt Chur_BCD September 2020
- Zusatzvereinbarung Stadt Chur – BCD inkl. Anhang Dez 2023
- Bericht Büro für Bauökonomie Kostenplausibilisierung Bericht Nov 2023 inkl. Anhang
- Bericht Fanzun Validierung KV BCD Nov 2024
- Kostengrobschätzung Arealbereitstellungskosten September 2024
- Schnittstellen Bericht Jul 2024