



**Botschaft
des Stadtrates an
den Gemeinderat**

186025 / 612.15

**Botschaft Rahmenkredit Direktverbindung Chur -
Brambrüesch**

Antrag

1. Der Rahmenkredit für die neue einmalige Ausgabe in der Höhe von Fr. 40.6 Mio. brutto (Preisstand September 2024), wovon Fr. 25.0 Mio. als Investitionsbeitrag, Fr. 5.5 Mio. als Darlehen, Fr. 3.2 Mio. maximale Aktienkapitalzeichnung zulasten der Investitionsrechnung zur Finanzierung der neuen Bahn sowie Fr. 5.9 Mio. für die Arealbereitstellung und den Landabtausch zulasten des Finanzvermögens und einer Bürgschaft von Fr. 1 Mio., wird genehmigt.
2. Die Genehmigung der neuen einmaligen Ausgabe gemäss Ziffer 1 gestützt auf Art. 11 lit. d Stadtverfassung (RB 111) unterliegt dem obligatorischen Referendum.
3. Der Tauschvertrag mit der Schellenberg Chur AG betreffend einer Teilfläche von 2'704 m² der Grundstücke Nr. 2469 und Nr. 8661 sowie des städtischen Grundstückes Nr. 5130 in der Höhe von Fr. 2.2 Mio. wird genehmigt.





Zusammenfassung

An der Volksabstimmung vom 19. Mai 2019 stimmte die Churer Stimmbevölkerung dem Investitionsbeitrag an die Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG (BCD) für den Bau einer neuen Direktverbindung Chur – Brambrüesch im Umfang von Fr. 24.4 Mio. (+/- 25 %) zu. Die Finanzierung sah eine erste Tranche von Fr. 3 Mio. für Planung und Projektierung vor, die zweite Tranche von Fr. 21.4 Mio. wurde an Bewilligungen und eine Reserve von Fr. 2 Mio. gekoppelt. Gleichzeitig wurde der jährliche Betriebsbeitrag von Fr. 350'000.-- (indexiert) nach Inbetriebnahme der neuen Bahn aufgehoben. Die Stadt Chur stellte klar, keine weiteren finanziellen Verpflichtungen einzugehen.

Seit 2019 haben sich insbesondere aufgrund der Teuerung, aber auch dem Wissen aus der vertieften Bearbeitung, die Voraussetzungen verändert, sodass die Direktverbindung ohne zusätzliche Unterstützung der Stadt nicht realisierbar ist. Kreditrechtlich führt dies zu einer Anpassung des Investitionsbeitrags beziehungsweise des Verpflichtungskredits und der zu finanzierenden Leistungen. Die Geschäftsprüfungskommission prüfte und bestätigte die Mehrkosten, insbesondere aufgrund unterschiedlicher Bearbeitungstiefen, Projektphasen und Baukostensteigerungen.

Da der Gemeinderat den Vorschlag des Stadtrates ablehnte, die Erneuerung der in die Jahre gekommenen Gondelbahn vom Känzeli nach Brambrüesch zu prüfen, ist eine erneute Volksabstimmung erforderlich, um die Umsetzung der Direktverbindung zu ermöglichen. Am 22. Mai 2025 beauftragte er den Stadtrat, eine weitere Botschaft zur Finanzierung der neuen Direktverbindung Chur-Brambrüesch sowie zum Landabtausch für die Sicherung der Überfahrtsrechte auszuarbeiten.



Bericht

1. Ausgangslage

Die Stimmbevölkerung der Stadt Chur hatte im Mai 2019 dem Bau einer neuen Direktverbindung von Chur nach Brambrüesch zugestimmt. Sie bewilligte einen Investitionsbeitrag von Fr. 24.4 Mio. (+/- 25 %) zugunsten der Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG (BCD). Die Finanzierung war unter der klaren Bedingung gesprochen, dass:

- keine weiteren finanziellen Mittel,
- keine Landkäufe
- und keine zusätzlichen Prozesskosten durch die Stadt übernommen werden.

Die aktuelle Kostenschätzung (Stand September 2024) der BCD ergibt einen Gesamtinvestitionsbedarf von rund Fr. 36.9 Mio. (inkl. MwSt.). Die Differenz zu den bewilligten Mitteln macht eine zusätzliche Finanzierung erforderlich.

Da sich die Projektkosten gegenüber dem ursprünglichen Rahmen erheblich erhöht haben (aufgrund unterschiedlicher Bearbeitungstiefe, Projektphasen und Baukostensteigerung), ist eine Anpassung des Verpflichtungskredits notwendig. Dies erfordert nach geltender Gesetzgebung eine neue Volksabstimmung, um den demokratisch legitimierten Willen der Bevölkerung einzuholen.

Die für die Plangenehmigung notwendigen Überfahrtsrechte konnten von der BCD mit einem betroffenen Landeigentümer noch nicht abschliessend geregelt werden. Daher hat der Stadtrat beschlossen, die Gespräche selbst weiterzuführen, um den von der Bevölkerung beschlossenen Bau der Direktverbindung aktiv zu unterstützen.

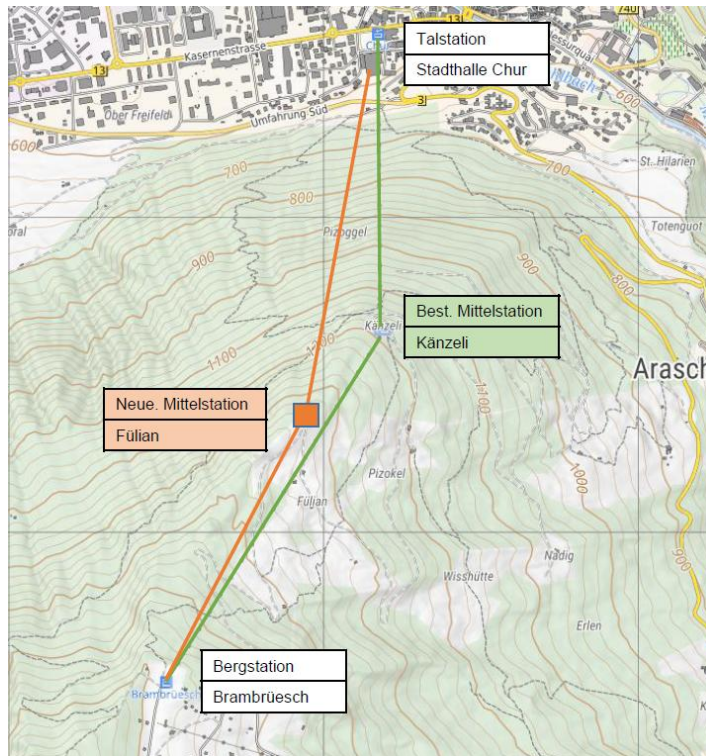
Eine Diskussion über alternative Projektvarianten (z. B. Ersatz der oberen Sektion durch eine neue 4er-Gondelbahn) wurde im Gemeinderat im Rahmen des Auftrags Mario Cortesi und Mitunterzeichnende am 7. März 2024 behandelt und abgelehnt. Daher sieht der Stadtrat von einer weiteren Prüfung alternativer Konzepte ab.

2. Das Bahnprojekt Neubau Brambrüesch

Die im Jahr 2006 in Betrieb genommene Luftseilbahn Chur-Känzeli ist technisch in Ordnung und kann aus heutiger Sicht weitere 14 bis 24 Jahre betrieben werden. Dagegen gilt die 2. Sektion Känzeli-Brambrüesch als veraltet und risikobehaftet: Ersatzteile sind nicht mehr erhältlich und ein längerer Stillstand könnte die BCD existenziell gefährden.



Der Verwaltungsrat suchte deshalb mit der Stadt nach Lösungen (2018/2019). Zur Diskussion standen zwei Varianten: Ersatz nur der problematischen Sektion Känzeli–Brambrüesch oder der Bau einer neuen Direktverbindung Chur–Brambrüesch mit Mittelstation Füljan in Form einer 10er-Gondelbahn.



Zur Klärung der Handlungsoptionen beauftragten Stadt und BCD ein Churer Ingenieurbüro mit einer Variantenstudie. Diese zeigte 2018, dass ein Ersatz der Sektion Känzeli–Brambrüesch mit Fr. 14.0 Mio. deutlich günstiger wäre als eine neue Direktverbindung Chur–Brambrüesch mit Fr. 24.4 Mio. Trotz der höheren Kosten empfahlen die Studienverfasser die Direktverbindung als nachhaltigere und wirtschaftlichere Lösung. Zudem entfällt mit der Direktverbindung der städtische Betriebsbeitrag, während bei einer Sanierung der zweiten Sektion weiterhin jährlich rund Fr. 650'000.-- nötig wären. Stadtrat und Verwaltungsrat der BCD unterstützten diese Empfehlung und unterbreiteten der Bevölkerung eine entsprechende Vorlage.

Am 19. Mai 2019 bewilligte die Stimmbevölkerung einen Investitionsbeitrag von Fr. 24.4 Mio. (+/- 25 %) an die BCD für die neue Direktverbindung. Die Auszahlung soll in zwei Tranchen (Fr. 3.0 Mio. für Planung/Projektierung, Fr. 21.4 Mio. nach Erhalt der Bewilligungen) erfolgen. Gleichzeitig wurde der jährliche Betriebsbeitrag von Fr. 350'000.-- nach Fertigstellung der Direktverbindung aufgehoben, weitere Mittel oder Defizitübernahmen wurden ausgeschlossen und die BCD verpflichtet, Fr. 2.0 Mio. Reserven selbst bereitzustellen.



Im Mai 2023 meldete die BCD eine aktualisierte Kostenschätzung von rund Fr. 35.0 Mio. (+/- 15 %). Dies führte zu einer vertieften Überprüfung der Kostenentwicklung. Zwei unabhängige Berichte bestätigten, dass das Projekt realistisch und zweckmässig geplant ist. Abweichungen gegenüber der ursprünglichen Schätzung ergeben sich vor allem aus einer höheren Planungstiefe und der Teuerung. Der Bericht Büro Bauökonomie und aus Gesprächen zeigte sich, dass Mehr- oder Minderkosten aus Veränderungen in den Projektbegrenzungen beziehungsweise Schnittstellen resultieren können. Ausschlaggebend waren insbesondere die Abgrenzung der Tal- und Mittelstation zu Drittprojekten, die Abgrenzung der Erschliessungsanlagen für Versorgung (Wasser, Strom etc.) sowie die Abgrenzung der Abwasseraufbereitung in der Mittelstation.

Weitere Mehr- oder Minderkosten können aus allgemeinen Projekt- oder Kostenrisiken entstehen, wie zum Beispiel Projektänderungen aufgrund von Auflagen aus der Plange-
nehmigung, Beststellungsänderungen der Bauherrschaft nach Abschluss von Werkverträ-
gen, Einsprachen, Baugrund, Baustellenerschliessung inklusiven Zufahrtswegen, Um-
weltrisiken oder Bauteuerung. Zudem wurde die Reserven-Bewirtschaftung von rund 8 %
als eher knapp bemessen eingestuft und sollte transparenter dargestellt werden.

Daher war eine detailliertere Aufarbeitung und Abklärung dieser Punkte durch die BCD erforderlich.

Der Stadtrat beauftragte die BCD neben der Aufarbeitung der zu klärenden Punkte auch die Genauigkeit der Kostenschätzung auf +/- 10 % zu präzisieren. Die Aufarbeitung und Kostenpräzisierung wurden durch einen dritten externen Bericht der Fanzun AG über-
prüft. Die Fanzun AG empfahl zudem Ergänzungen, etwa eine Reserveerhöhung, eine
detaillierte Honorardokumentation, Klarstellungen zu Gebühren und Kostenbeteiligungen
sowie eine Aktualisierung der Bauherrenkosten. Der Stadtrat nahm diese Empfehlungen
zur Kenntnis und beauftragte die BCD mit der Umsetzung.

In ihrer Einschätzung von März 2025 stellte die BCD klar, dass die Empfehlungen weitge-
hend umgesetzt sind: Die Reserve wurde auf 10 % erhöht, Honorare wurden detailliert
ausgewiesen, Mengengerüste und Gebühren geklärt und die Bauherrenkosten bereits
aktualisiert. Hinsichtlich der Offerten betonte die BCD, dass sämtliche Aufträge im offe-
nen Verfahren ausgeschrieben wurden und dadurch eine echte Wettbewerbssituation be-
stand.

Im Fazit halten Stadtrat und BCD fest, dass eine Kostengenauigkeit von +/- 10 % erreicht
wurde und allfällige Mehrkosten primär auf Teuerung oder Projektänderungen zurückzu-
führen sind, welche durch die Reserve abgedeckt werden können.



Die Kostensteigerungen sind nachvollziehbar und auf die detailliertere Projektierung zurückzuführen. Das Projekt ist angemessen, vollständig und korrekt geplant. Die bisherigen Aufwendungen wurden von unabhängigen Stellen geprüft und liegen im Rahmen einer ordentlichen Projektierung. Sie betreffen ausschliesslich das Bauprojekt, wurden massvoll eingesetzt und unterliegen einem funktionierenden Controlling der Stadt. Bis heute wurden für Planung und Projektierung Fr. 1.8 Mio. aufgewendet.

Im Nachhinein kann festgehalten werden, dass das Projekt bei der Volksabstimmung noch nicht die erforderliche Vertiefung hatte, um die Kosten für das umfangreiche Projekt verlässlich bestimmen zu können. Es wäre der bessere Weg gewesen zuerst einen Planungskredit freizugeben und die Arbeiten bis auf eine Kostengenauigkeit von +/- 10 % voranzutreiben und den Investitionsbeitrag erst dann zur Abstimmung zu bringen. Indem der Stadtrat in der Projektentwicklung Sicherungsmassnahmen vorgesehen hatte, ist jedoch kein Schaden durch einen verfrühten Baubeginn oder ähnliches entstanden.

3. Finanzierungsbedarf im Zusammenhang mit der neuen Direktverbindung der Bergbahn der BCD

Im Verlaufe der Projektentwicklung und -überprüfung wurde deutlich, dass der Finanzierungsbedarf den ursprünglich bewilligten Investitionsbeitrag für die Direktverbindung übersteigt. Um der Stimmbevölkerung und dem Gemeinderat ein umfassendes Bild zu geben, werden nachfolgend alle mit dem Bahnprojekt verbundenen Kosten dargestellt. Diese umfassen neben den Investitionskosten für die Direktverbindung der neuen Bergbahn auch:

- Arealbereitstellungskosten;
- Landabtausch;
- Erstellung Panoramarestaurant Mittelstation Fülian;
- Attraktivierungselemente;
- Liquiditätsreserve.

Der gesamte Investitionsbedarf beläuft sich auf **Fr. 49.6 Mio.** (brutto, Preisstand September 2024, inkl. MwSt., unterschiedliche Kostengenauigkeit).



3.1 Übersicht Finanzierungsbedarf seitens Stadt Chur

3.1.1 Investitionskosten Direktverbindung neue Bergbahn

Die Gesamtkosten des Bahnprojekts setzen sich wie folgt zusammen:

Kosten Bahnprojekt (Kostenstand 09/2024)	Fr.	32.3 Mio.
10% Reserven für Kostenungenauigkeit	Fr.	<u>3.2 Mio.</u>
Total Bahnprojekt (Leistungsumfang 2019)	Fr.	<u>35.5 Mio.</u>

Automatisierung der Bahn (AURO)	Fr.	<u>1.4 Mio.</u>
Total Bahnprojekt inkl. 10% Reserve für Kostenungenauigkeit	Fr.	<u>36.9 Mio.</u>

Der Stadtrat und die BCD haben die Kostenentwicklung des Projekts in der Botschaft „Auftrag GPK betreffend Baubeitrag Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG“ (22. Mai 2025) vertieft analysiert und dabei eine Kostengenauigkeit von +/- 10 % erarbeitet. Gleichzeitig wurde ein realistisches Einsparpotenzial identifiziert. Allfällige künftige Kostensteigerungen sind nach aktueller Einschätzung lediglich auf Anpassungen MwSt. Satz (u.a. Finanzierung 13. AHV-Revision) oder projektbedingte Anpassungen zurückzuführen und sollten durch die vorgesehene Kostenreserve innerhalb der definierten Toleranzgrenze von 10 % gedeckt werden können. Allfällige Kostensteigerungen aufgrund der Teuerung werden mittels der Definition des Kostenstands September 2024 kreditrechtlich abgedeckt sein.

Die vorliegenden Berichte zeigen, dass die bisherigen Kostensteigerungen insbesondere auf die gestiegene Planungstiefe, eine verbesserte Vollständigkeit der Unterlagen sowie auf inflationsbedingte Preisentwicklungen zurückzuführen sind. Die Datengrundlagen der ursprünglichen Volksabstimmung basierten auf einer Varianten- bzw. Machbarkeitsstudie, welche für die Festlegung eines verbindlichen Kredits noch nicht ausreichend präzise waren.

Das Projekt ist heute angemessen dimensioniert und zweckmässig konzipiert. Die Kostenschätzung gilt als grundsätzlich vollständig, korrekt und detailliert.

3.1.2 Arealbereitstellungskosten

Für den Bau der Talstation am vorgesehenen Standort muss das Stadthallenareal durch die Stadt erschlossen und bereitgestellt werden. Hierfür sind Vorleistungen der Stadt nötig, die in einer noch zu definierenden Höhe einem zukünftigen Investor durch Baurechtszinsen o. ä. überwältzt werden sollen.



Der Stadtrat hat entschieden, dass der Bau der neuen Bergbahn und die Arealentwicklung getrennt und unabhängig voneinander erfolgen sollen (siehe GPK-Bericht 22. Mai 2025). Daraus resultieren Arealbereitstellungskosten, die folgende Positionen umfassen:

- Archäologische Grabungen Süd
- Rückbau und Schadstoffsanierung der alten Stadthalle
- Erschliessungs- und Instandsetzungskosten Umgebung Süd und Parkplatz Nord (inkl. Standort alte Talstation)

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	<u>Fr.</u>	<u>0.9 Mio.</u>
Total	<u>Fr.</u>	<u>2.9 Mio.</u>
Total inkl. Reserve (25 %, Rundung)	<u>Fr.</u>	<u>3.7 Mio.</u>

Diese Ausgaben sind aus kreditrechtlicher Sicht ebenfalls im Rahmenkredit zu beschliessen, damit der Stimmbevölkerung alle mit dem Projekt zusammenhängenden Aufwendungen bei der Stimmabgabe bekannt sind (Einheit der Materie).

3.1.3 Landabtausch Grundstück Winterberg, Schellenberg Chur AG (Fr. 2.2 Mio.)

Die geplante Direktverbindung der Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG (BCD) verläuft über Grundstücke, die sich im Eigentum der Schellenberg Chur AG befinden. Um diese Verbindung realisieren zu können, benötigt die BCD entsprechende Überfahrtsrechte auf diesen Parzellen.

Die Verhandlungen gestalteten sich jedoch anspruchsvoll, insbesondere aufgrund des Botschaftstextes zur Volksabstimmung vom 19. Mai 2019. Dieser legt die Rahmenbedingungen für das Projekt fest und beeinflusst somit auch den Spielraum der Stadt in den Verhandlungen.

«Durch die Zahlung des à-fonds-perdu-Beitrags von insgesamt Fr. 24.4 Mio. ist die BCD allein 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.»

Folglich unterstehen zusätzliche Beiträge wie z. B. für Landgeschäfte erneut einer Volksabstimmung.

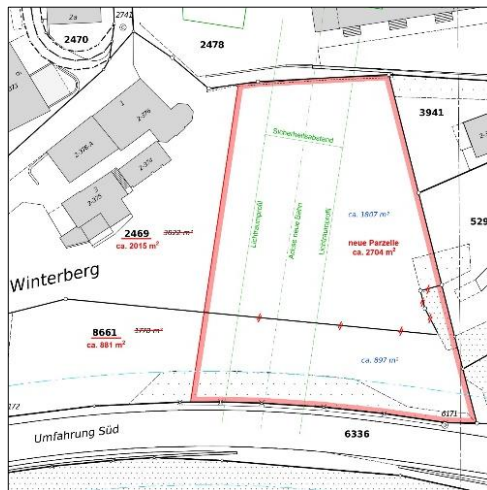


Beide Parteien haben sich auf die amtlichen Schätzungen von 2022 als Basis für die Landwerte geeinigt. Beim Grundstück Nr. 2469 wurde in der Vergangenheit ein Ausnützungsanteil von einem anderen Grundstück übertragen. Dieser ist in der Schätzung mit Fr. 700'000.-- berücksichtigt und führt zu einer höheren Ausnützungsziffer (AZ) als im Zonenplan vorgesehen. Die Schellenberg Chur AG fordert daher, dass dieser Mehrwert in den Verhandlungen berücksichtigt wird. Die folgenden Landwerte gemäss den amtlichen Schätzungen von 2022 bilden die Grundlage der Preisverhandlungen:

- Grundstück Nr. 2469 (Winterberg) Landwert 3'822 m² x Fr. 1'000.-- + Fr. 700'000 (AZ)Fr. 4'522'000.--
- Grundstück Nr. 8661 (Winterberg) Landwert 1'734 m² x Fr. 50.-- Fr. 86'700.--
- Grundstück Nr. 5130 (Ringstrasse) Landwert 3'361 m² x Fr. 650.-- Fr. 2'184'650.--

Nachfolgend eine Übersicht der Tauschwerte (Zahlen gerundet):

- Anteil Grundstück Nr. 2469 (Winterberg) 1'807 m² x Fr. 1'183.15 Fr. 2'137'950.--
(Fr. 4'522'000.-- : 3'822 m² = Fr. 1'183.15)
 - Anteil Grundstück Nr. 8661 (Winterberg) 897 m² x Fr. 50.-- Fr. 44'850.--
 - Grundstück Nr. 5130 (Ringstrasse) 3'361 m² x Fr. 650.-- Fr. 2'184'650.--
-
- Differenz Fr. 1'850.--



Mutationsvorschlag Winterberg



Grundstück 5130 der Stadt

Aufgrund der geringfügigen Differenz haben beide Parteien entschieden, auf eine Ausgleichszahlung zu verzichten.

Für das Grundstück Nr. 5130 (Ringstrasse) der Stadt Chur wurde im Jahr 2025 durch das Amt für Immobilienbewertung ein neues Bewertungsgutachten erstellt.

- Parzelle 5130 (Ringstrasse) 3'361 m² x Fr. 450.-- Fr. 1'512'450.--



Dieser Wert berücksichtigt jedoch nicht die Gebäude, welche auf der Parzelle 5130 stehen. In der Anlagenbuchhaltung wird ein Gesamtwert von Fr. 2.0 Mio. per 31.12.2024 ausgewiesen.

Der Stadtrat erachtet den verhandelten Preis als ausschlaggebend. Die Schellenberg Chur AG lehnt sowohl eine neue Schätzung als auch die Vergabe eines Baurechts für die Parzelle Nr. 5130 ab. Vor diesem Hintergrund erachtet es der Stadtrat als zielführend, den Landabtausch zum Wert von Fr. 2.2 Mio. – basierend auf den amtlichen Schätzungen von 2022 – dem Gemeinderat beziehungsweise der Stimmbevölkerung zur Genehmigung vorzulegen.

Sollte der Tausch nicht zustande kommen, müsste der Weg der Enteignung eingeschlagen werden. Dieser ist mit grösseren Risiken verbunden: Die Enteignung könnte in einem jahrelangen Rechtsstreit münden, hohe zusätzliche Kosten durch Gerichtsverfahren und Entschädigungen verursachen sowie die Projektfinanzierung und -planung erheblich verzögern. Zudem bestünde die Gefahr eines Imageschadens für Stadt und Projektträger.

Die Überfahrtsrechte sind von zentraler Bedeutung, damit der Neubau der Direktverbindung der Bergbahnen Chur-Dreibündenstein realisiert werden kann. Sollte die Finanzierungsbotschaft von der Stimmbevölkerung angenommen werden, wird der Landabtausch trotz noch ausstehender Genehmigung des Plangenehmigungsverfahrens (PGV) vollzogen. Auf diese Weise kann der Stadtrat sicherstellen, dass das notwendige Überfahrtsrecht frühzeitig gesichert wird.

3.2 Finanzierungsbedarf BCD

Die Gesamtkosten des Bahnprojekts (Kostenstand September 2024) setzen sich wie folgt zusammen:

Total Bahnprojekt inkl. 10% Reserve für Kostenungenauigkeit **Fr. 36.9 Mio.**

Diese Kosten umfassen auch die Automatisierung der Bahn (AURO).

Dabei sind folgende Finanzierungsbestandteile zu berücksichtigen:

NRP Darlehen*	Fr.	-2.5 Mio.
Kanton à-fonds-perdu-Beitrag (NRP)	Fr.	-0.1 Mio.
Anrechnung Partizipationskapital	Fr.	<u>-0.6 Mio.</u>
Anrechenbare Finanzierungsbestandteile	Fr.	<u>-3.2 Mio.</u>

* Fr. 1 Mio. Bürgschaft ist über die Stadt Chur nachzuweisen

Finanzierungslücke Bahnprojekt **Fr. 33.7 Mio.**



Seitens der BCD werden weitere Mittel benötigt, um zusätzliche, attraktivitätssteigernde Elemente – wie etwa das Panorama-Restaurant bei der Mittelstation oder den geplanten Rutschbahnweg – realisieren zu können. Diese Massnahmen sind nicht Bestandteil der vorliegenden Botschaft und werden nicht von der Stadt, sondern von der BCD separat finanziert. Der Bedarf seitens BCD lässt sich folgendermassen herleiten:

Kapitalbedarf Panoramarestaurant	Fr.	5.0 Mio.
Hypothek (Finanzierungsbestätigung vom 7. Juli 2025)	Fr.	-1.4 Mio.
Rutschbahnweg	Fr.	0.8 Mio.
NRP à-fonds-perdu-Beitrag Rutschbahnweg	Fr.	-0.5 Mio.
Beitrag Bürgergemeinde Rutschbahnweg	Fr.	-0.4 Mio.
Reserve für Betriebssicherheit	Fr.	1.0 Mio.
Anrechnung Partizipationskapital	Fr.	-0.6 Mio.
<u>Rundungsdifferenz</u>	<u>Fr.</u>	<u>0.2 Mio.</u>
Finanzierungslücke Nebenprojekte BCD	Fr.	4.1 Mio.

Die Automatisierung der Bahn (AURO) bringt der BCD einen klaren betrieblichen Vorteil, insbesondere für die Senkung der Betriebskosten, was einen Verzicht hinsichtlich des jährlichen Betriebsbeitrags von der Stadt an die BCD ermöglicht. Gleichzeitig ermöglichen die Realisierung der Automatisierung und des Rutschbahnwegs die Beantragung von folgenden Förderleistungen:

- NRP-Darlehen von Fr. 2.5 Mio.
- Kantonale Äquivalenzleistung zum Bundesdarlehen von rund Fr. 0.58 Mio.

Zusammensetzung des Rahmenkredites seitens der Stadt Chur
(VV: Verwaltungsvermögen, FV: Finanzvermögen):

Investitionsbeitrag Neubau Bergbahn (Subvention VV)	Fr.	25.0 Mio.
Zinsloses Darlehen Neubau Bergbahn (VV)	Fr.	5.5 Mio.
Aktienkapital Zeichnung Neubau Bergbahn (VV)	Fr.	3.2 Mio.
<u>Bürgschaft für NRP Darlehen Neubau Bergbahn</u>	<u>Fr.</u>	<u>1.0 Mio.</u>
Zwischentotal	Fr.	34.7 Mio.



Arealbereitstellungskosten alte Stadthalle (FV)	Fr.	3.7 Mio.
Landabtausch Grundstück Winterberg (FV)	Fr.	2.2 Mio.
Total Rahmenkredit	Fr.	40.6 Mio.

Mit der geplanten Zeichnung des Aktienkapitals würde sich der Anteil der Stadt Chur an der BCD von 13.6 % auf 33.3 % erhöhen. Würde die Stadt eine Mindestbeteiligung von 50.01 % anstreben, wäre eine Aktienzeichnung von rund Fr. 5.1 Mio. erforderlich. Mit einem Mehrheitsanteil würde die Stadt Chur formell die Stimmenmehrheit an der Generalversammlung erhalten und über Eigentümerstrategie und Leistungsvereinbarung ein Vetorecht bei grundlegenden strategischen Entscheidungen besitzen, etwa bei Statutenänderungen, Kapitalerhöhungen oder der Besetzung des Verwaltungsrates. Gleichzeitig würde sie als Mehrheitsaktionärin eine grössere Verantwortung für die langfristige Unternehmensstrategie, die finanzielle Stabilität und mögliche Folgekosten tragen, wodurch jedoch langfristig mehr städtische Mittel gebunden wären.

Mit der geplanten Darlehensvariante besteht hingegen die Möglichkeit, bei guter Geschäftsentwicklung eine Amortisation zugunsten der Stadt Chur vorzunehmen. Im Businessplan der BCD ist aktuell keine Amortisation des Darlehens berücksichtigt.

Der Stadtrat hat die Optionen abgewogen und festgestellt, dass zusammen mit der Bürgergemeinde bereits eine Kapitalzeichnung von Fr. 3.2 Mio. ausreicht, um beinahe die Mehrheit zu halten. Dies wird als ausreichend erachtet.

Exkurs: Reserve Fr. 2.0 Mio.

Im Rahmen der Volksabstimmung 2019 wurde von der Stadt festgehalten, dass die Auszahlung der zweiten Tranche des à-fonds-perdu-Beitrags an die Bedingung geknüpft sei, dass die BCD zusätzlich Fr. 2 Mio. an Reserven einbringt. Diese Vorgabe sollte sicherstellen, dass nach Fertigstellung der Direktverbindung keine weiteren finanziellen Aufwände für den Betrieb bzw. zur Defizitdeckung durch die Stadt notwendig würden.

Aus heutiger Sicht und unter Berücksichtigung der hohen städtischen Investitionssumme, des aktualisierten Businessplans sowie der vertieften Projektaufarbeitung erscheint diese Bedingung nicht mehr zielführend. Die Beschaffung von Fr. 2 Mio. an Reserven wäre nur über eine entsprechende Erhöhung des Aktienkapitals der BCD möglich. Dies würde einerseits eine deutlich höhere Kapitalerhöhung erfordern und andererseits zusätzliche Unsicherheiten in Bezug auf deren Umsetzung mit sich bringen.



Der Stadtrat erachtet es daher als sachgerecht, die Anforderung an die Reservebildung auf Fr. 1.0 Mio. zu reduzieren – unter der Bedingung, dass dieser Betrag spätestens bis zum Erhalt der Plangenehmigung bzw. nach Durchführung der Aktienkapitalerhöhung der BCD bereitgestellt und auf einem separaten Konto als Finanzverbindlichkeit geführt wird. Diese Anpassung berücksichtigt die veränderten Rahmenbedingungen und ermöglicht eine praktikable Lösung, ohne das Ziel – keine weiteren städtischen Beiträge nach Projektabschluss – zu gefährden.

3.3 Übersicht Finanzierungsbedarf der gesamten Investitionen mit dem Neubau der Bergbahn

Nachfolgend werden die Kosten sowie die jeweilige Finanzierung für den Bau der Bergbahn und die Nebenprojekte auf dem Berg dargestellt. Ziel ist es, eine Gesamtsicht auf die zu erwartenden Ausgaben und deren Finanzierung sowohl bei der BCD als auch bei der Stadt zu ermöglichen.

Kosten Bahn und Arealbereitstellung in Fr. (gerundet inkl. MwSt.)

Investitionskosten Bahn	36'900'000
Investitionskosten Arealbereitstellung	3'700'000
Landabtausch Grundstück Areal Winterberg	2'200'000
Kosten (inkl. MwSt.)	42'800'000

Finanzierung

Finanzieller Beitrag Stadt Chur	39'606'000 ¹⁾
NRP Darlehen Kanton rückzahlbar	2'500'000
A fonds perdu Beitrag Kanton	130'000
Partizipationskapital BCD AG	564'000
Total Finanzierung	42'800'000

davon Kredit Stadt Chur

Finanzieller Beitrag Stadt Chur	39'606'000 ¹⁾
Bürgschaft für NRP Darlehen	1'000'000 ²⁾
Total Kredit Stadt Chur (inkl. MwSt., Preisstand Sept. 2024)	40'606'000

Total gerundet Finanzierung Stadt Chur (inkl. MwSt., Preisstand Sept. 2024) 40'600'000

¹⁾ Investitionsbeitrag, Darlehen, AK-Zeichnung, Arealbereitstellung und Landabtausch

²⁾ Bürgergemeinde Chur übernimmt noch eine Bürgschaft von Fr. 1'500'000



Nebenprojekte BCD AG	
Restaurant Zwischenstation	5'030'000
Rutschbahnweg	810'000
Liquiditätsreserve	1'000'000
Kosten (inkl. MwSt.)	6'840'000

Finanzierung	
Hypothek für Restaurant	1'365'000
Beitrag Bürgergemeinde für Rutschbahnweg	360'000
A fonds perdu Beitrag Kanton für Rutschbahnweg	450'000
Partizipationskapital BCD AG	564'000
Aktienkapital	4'101'000
Total Finanzierung Nebenprojekte BCD AG (inkl. MwSt.)	6'840'000

Total Investitionen	49'640'000
Total Finanzierung	49'640'000

Die finanziellen Auswirkungen des Beitrags der Stadt Chur an die Realisierung des Neubaus der neuen Direktverbindung sowie die weiteren Kostenaspekte beeinflussen die Erfolgsrechnung der Stadt Chur jährlich wie folgt:

Finanzielle Auswirkungen auf die Erfolgsrechnung	Inv.beitrag	Total
Abschreibungen	758'000	1'200'000 *
Kalkulatorischer Zins	609'000	609'000
Wegfall Ausgaben Betriebsbeitrag	-380'000	-380'000
Wegfall Einnahmen Baurechtszins Parzelle 5130	78'000	78'000
Einnahmen Baurechtszins BCD AG	-10'700	-10'700
Total Kosten Erfolgsrechnung	1'054'300	1'496'300

Steuerfuss	1.00%
-------------------	--------------

* Annuität gesamter finanzieller Beitrag Stadt Chur

Annahmen	
Nutzungsdauer in Jahren	33
Kalkulatorischer Zins	3.00%

Die obige Tabelle zeigt die finanziellen Auswirkungen der Investition auf die Erfolgsrechnung der Stadt Chur. Es entstehen zusätzliche Aufwendungen durch Abschreibungen, Zinsen und Mindereinnahmen aus dem Baurechtszins Parzelle 5130, während finanzielle Entlastungen durch den Wegfall des jährlichen Betriebsbeitrages und den zusätzlichen Einnahmen aus dem Baurechtszins für die Überfahrtsrechte entstehen. Die jährliche Nettobelastung wird auf rund Fr. 1.0 Mio. geschätzt. Dies entspricht zirka 1.0 Steuerfuss Prozent. Die kalkulatorischen Zinsen erfassen die entgangenen Erträge (Opportunitätskosten) der Stadt für das im Projekt gebundene Kapital.



Dieses Kapital könnte auch anderweitig verwendet oder am Kapitalmarkt angelegt werden und dort Zinsen bzw. Renditen erzielen. Der angewendete Zinssatz von 3 % orientiert sich am langjährigen Durchschnittzinssatz der vergangenen 30 bis 50 Jahre am Kapitalmarkt und berücksichtigt gleichzeitig das Risiko zukünftig steigender Zinsen.

Die Verschuldung der Stadt Chur erhöht sich aufgrund notwendiger und in Planung befindlicher Gross- und Generationenprojekte. Zusätzlich führen auf kantonaler Ebene beschlossene Steuererleichterungen zu geringeren Steuereinnahmen, und die Stadt sieht sich mit steigenden Gesundheitskosten und Kosten zur Werterhaltung ihres Liegenschaftsportfolios gegenüber. Im Rahmen der Diskussion der Finanzlage und die Finanzierung von Investitionsprojekten diskutieren Stadtrat und Gemeinderat parallel zur Abstimmung über den vorliegenden Rahmenkredit Ausgabenkürzungen und Einnahmenerhöhungen.

In der Volksabstimmung vom 19. Mai 2019 wurde festgehalten, dass der Investitionsbeitrag an die neue Direktverbindung zuhanden BCD ohne Anpassung des Steuerfusses finanziert werden könne. Damals wies die Stadt Chur einen Selbstfinanzierungsgrad von 189 % (2017), 188 % (2018) und 122 % (2019) auf, war finanziell stark und in der Lage, ihre Verbindlichkeiten zu reduzieren.

Seither haben hohe Investitionen sowie steigende Kosten in verschiedenen Bereichen die Finanzkennzahlen der Stadt belastet. So stiegen die langfristigen Finanzverbindlichkeiten von Fr. 173 Mio. im Jahr 2018 bis auf Fr. 335 Mio. im Jahr 2024, während die Selbstfinanzierung im gleichen Zeitraum von Fr. 44 Mio. auf Fr. 25 Mio. abnahm. Die Folgekosten der Bergbahnfinanzierung können nicht mehr alleine aus den betrieblichen Mitteln gedeckt werden. Deshalb prüft der Stadtrat, den Steuerfuss 2027 im Zusammenhang mit der Finanzierung von Gross- und Generationenprojekten anzupassen.

4. Geschäftsmodell BCD

Das Geschäftsmodell der Bergbahnen Chur Dreibündenstein AG basiert auf der Positionierung als preiswerter Freizeitberg mit einem Ganzjahresbetrieb. Brambrüesch will sich über das gesamte Jahr mit Aktivitäten im Sommer und im Winter etablieren. Der Fokus liegt auf Familien, sportlich Aktive und Geniesser. Während im Winter die klassischen Schneesportangebote zur Verfügung stehen, prägen im Sommer Mountainbiking, Downhillbiking und Wandern das Angebot. Der Anteil der selbst erwirtschafteten Erträge konnte in den letzten Jahren markant erhöht werden. Dadurch konnten notwendige Unterhaltsarbeiten in die Bahnlagen eigenfinanziert werden und gleichzeitig wurde laufend in die Entwicklung des Gästeangebotes investiert.



Der Trend der letzten Jahre zeigt, dass die Ersteintritte und Erträge vor allem im Sommer und in der Zwischensaison Steigerungspotential aufweisen. Durch den Neubau der Transportanlagen kann das Sommergeschäft von Mai bis Oktober auf Brambrüesch weiter gestärkt werden. Um an Attraktivität zu gewinnen und Brambrüesch noch deutlicher als Ganzjahresberg zu positionieren, sind neue Angebote und Produkte im Naherholungsgebiet notwendig. Das langfristige Ziel ist daher, die Basis- und Familieninfrastruktur schrittweise weiter zu verbessern und so einerseits das Freizeitangebot für die regionale Bevölkerung auszuweiten, andererseits das Gebiet touristisch aufzuwerten und so die Standortattraktivität zu fördern. Dabei sollen die Familien und der Sommer gestärkt und der Winter gehalten sowie eine bessere Verteilung und Entflechtung der Gästeströme erreicht werden.

Für die Angebotsentwicklung wurden 4 Schwerpunkte definiert, welche selbständig durch die BCD finanziert werden:

- Panoramarestaurant bei der Mittelstation Fülän
- Eine Skills-Area mit integrierter Wellenbahn/Jumpline und Geschicklichkeitselementen für alle (insbesondere Familien)
- Ein Wasser- und Naturspielplatz für Kinder beim Brambus-Center
- Ein Rutschbahnweg von Brambrüesch nach Fülän. Dabei soll eine Familienwanderung entstehen, bei dem die Kinder immer wieder auf Rutschbahnen treffen und so zum Laufen animiert werden.
- Optimierung und Ausbau Alpenbikepark Chur

Zudem wird das vorhandene Angebot laufend überprüft, optimiert und ergänzt.

Die Planerfolgsrechnung der BCD zeigt nach der Inbetriebnahme der neuen Brambrüeschbahn und nach einem Wegfall der Betriebsbeiträge der Stadt Chur ein ausgeglichenes Resultat auf.

	Erfolgsrechnung 2023/2024	Planerfolgsrechnung (März 2025)
Ertrag	2.55*	2.73**
Aufwand	2.09	2.25
EBITA	0.46	0.48
EBIT	0.02	0.19

* inkl. Betriebsbeitrag Stadt Chur

** exkl. Betriebsbeitrag Stadt Chur

EBITA Gewinn vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen

EBIT Gewinn vor Zinsen und Steuern



Ziel ist, ein Wachstum der Ersteintritte auf 150'000 Personen pro Jahr zu erreichen. Die BCD rechnet mit einem Zuwachs an uffa-Abos und einem jährlichen Gästewachstum von rund 11 % in den ersten drei Jahren nach Inbetriebnahme der neuen Bahn. Dabei soll das Wachstum insbesondere im Sommer stattfinden und die Gästezahlen im Winter gehalten werden. Die Verkäufe des uffa-Abos sollen um 10 % wachsen. Die Preise sollen zukünftig um 5 % leicht erhöht werden (uffa-Abo & Tagestickets). Daraus würde ein Betriebsergebnis vor Abschreibungen, Zinsen und Steuern von Fr. 480'000.-- und einen EBIT von Fr. 190'000.-- resultieren.

Der Gästemix wird auch weiterhin breit diversifiziert sein.

- Der Bereich Mountainbike und Downhill profitiert von der tiefen, schneefreien Lage im Frühling und Herbst und wird durch die neue Bahn zusätzlich gestärkt.
- Die klassischen Sportaktivitäten erfahren durch die Attraktivität der neuen Bahn alle ein leichtes Wachstum (Ski/Snowboard, Schlitteln, Wandern).
- Die Zielgruppe der Familien wird durch die zusätzlichen Sommeraktivitäten (Skills-park, Erlebnisspielplatz, Rutschbahnweg) deutlich gestärkt.
- Der Besuch vom Panoramarestaurant Füljan wird **zusätzliche Gästefrequenzen** auslösen, da das Restaurant an attraktiver Sonnenlage liegt und mit der neuen Bahn in wenigen Minuten ab der Stadt erreichbar sein wird. Besonders im Fokus stehen Lunch/Business-Lunch-Besucher und (internationale) Hotelgäste sowie Tagesgäste und noch mehr Einheimische aus Chur und Umgebung.

Das angenommene Wachstum der Ersteintritte ist als realistisch zu betrachten, insbesondere wenn man die Entwicklung der Erträge seit der Einführung des uffa-Abos betrachtet: Seit der Saison 2017/2018 hat sich der Transportertrag um + 61 % gesteigert, während sich die Ersteintritte um + 56 % erhöht haben.

Zusätzlich wird durch die neue Bahn die Förderkapazität erhöht, die heute teils sehr langen Wartezeiten entfallen, die Bahn ist nicht mehr an einen Fahrplan gebunden und es ist in der Mittelstation kein Umstieg mehr notwendig – dies werden wiederum Treiber für mehr Gäste sein.

4.1 Wirtschaftliche Bedeutung

Brambrüesch konnte sich in den letzten Jahren erfolgreich als Ganzjahres-Freizeitberg mit 260 Betriebstagen positionieren. Die neue Direktverbindung mit dem Ersatz der nicht mehr konzessionsfähigen Gondelbahn sichert den Fortbestand dieser Entwicklung und der umweltfreundlichen Erschliessung von Brambrüesch. Sie stärkt das Sommerangebot



mit weiteren Infrastrukturen und führt zu einer erheblichen Attraktivitätssteigerung für die Gäste. Chur ist die Hauptstadt des Tourismuskantons Graubünden. Als einziger Schweizer Ort mit einer Bergbahn direkt aus der Stadt ist Brambrüesch ein USP für den Tourismus in Chur. Zudem ist Brambrüesch auch für die Einheimischen aus Chur und der Region das Naherholungsgebiet und ein beliebter Freizeitberg. Durch die gute Erreichbarkeit wird auch die CO₂-Belastung der Anreise minimiert.

Die Projektrealisierung hat insbesondere folgende Auswirkungen auf das Bergbahnangebot, die Stadt Chur und die Region:

- Die Verschiebung der Talstation für die neue Bahn wird es der Stadt Chur ermöglichen, das gesamte Stadthallenareal zu entwickeln und so eine höhere Inwertsetzung zu erzielen.
- Familien, Wintersportler, Ausflugsgäste, Wanderer, Spaziergänger, Mountainbiker u.a. gelangen rascher und komfortabler ins Gebiet und wieder zurück.
- Wichtiges Naherholungsgebiet wird für die wachsende Stadtbevölkerung besser nutzbar.
- Der Berg kann mit der direkten Verbindung auch von Personen mit einer Beeinträchtigung ohne Hindernisse und zusätzlicher Hilfe besucht werden.
- Die Standortattraktivität wird gefördert und der Sommertourismus sowie die Zwischensaison (Frühling/Herbst) gestärkt.
- Die Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen (Gastronomie/Hotellerie, Zulieferer, Bergbahn, Skischule etc.)
- Die neue Direktverbindung sorgt zusammen mit den weiteren Angeboten gemäss Masterplan Brambrüesch für eine neue Aufenthaltsqualität und eine bessere dezentrale Verteilung der Gäste im gesamten Gebiet.
- Auch für die Gemeinde Churwalden kann die neue Bahn eine Inwertsetzung des Freizeit- und Wohngebietes auf Brambrüesch bedeuten. Geplant sind u.a. Sommerinfrastrukturen für Familien zu den Themen Bike, Wandern und Wasser.
- Gesamtheitliche Stärkung & Modernisierung der Scharnierfunktion zu Feldis, Churwalden und Lenzerheide (Brambrüesch mit gestärkter Position auch aufgrund Entwicklung der Region Churwalden und Lenzerheide)
- Dank der neuen Bahn wird die bereits heute gelebte Zusammenarbeit mit Arosa-Lenzerheide nochmals gesteigert und so das gemeinsame Bikeangebot nochmals



attraktiver. Zusätzlich können dank der Neuerschliessung neue Produkte mit den Partnern ausgearbeitet werden.

Es ist davon auszugehen, dass die Projektumsetzung innerhalb der ersten fünf Jahre positive Impulse auf die Besucherzahlen im Umfang von ca. 30 Prozent hat und sich anschliessend stabilisiert.

4.2 Gesellschaftliche Bedeutung

Brambrüesch ist seit jeher eines der beliebtesten Naherholungsgebiete der Stadt Chur. Die emotionale Bindung der Churerinnen und Churer zu ihrem Hausberg ist entsprechend hoch. Der «Churer Hausberg» bietet für die Region das ganze Jahr hindurch eine Fülle von Möglichkeiten, die Freizeit in der Natur zu verbringen. Durch das uffa-Abo wird den Einheimischen ein preislich sehr attraktives Angebot geboten. So haben auch vulnerable Teile der Bevölkerung die Möglichkeit, Zeit auf ihrem Hausberg zu verbringen. Auch im Bereich der städtischen Jugendförderung spielt Brambrüesch eine wichtige Rolle. So ist Brambrüesch beispielsweise 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 «Schnee-Schüäli», die Schulmeisterschaft der Stadtschule Chur, durchgeführt.

Im Jahr 2016 wurde vom Verwaltungsrat der BCD die Vorwärtsstrategie uffa! entwickelt. Sie bestand aus einem gemeinsamen Bekenntnis von der Stadt Chur, der Bürgergemeinde Chur und der Gemeinde Churwalden zu Brambrüesch. Elemente dazu waren die Aufrechterhaltung öffentlicher Beiträge, eine klare Aufgabenteilung, die Verfolgung der Vorwärtsstrategie und die Ausarbeitung des Bahnprojektes. Ziel war es, das Freizeitangebot für die regionale Bevölkerung ganzjährig auszuweiten, ein attraktives Angebot für Familien zu schaffen sowie das Gebiet touristisch aufzuwerten und die Standortattraktivität zu fördern.

Die Churerinnen und Churer stehen hinter dem Projekt und haben dies bereits an zwei Volksabstimmungen dokumentiert. Die Stimmbevölkerung hat im Mai 2019 den Investitionsbeitrag an die Bergbahnen Chur-Dreibündenstein für den Bau der neuen Direktverbindung bei einer Stimmbeteiligung von 48 % mit über 55 % befürwortet. Um die neue Brambrüeschbahn auf dem Stadthallenareal realisieren zu können, hat das Churer Stimmvolk bei einer zweiten Volksabstimmung im Juni 2021 mit einer Stimmbeteiligung von 53 % mit über 83 % Ja-Stimmen dem Kauf des Stadthallenareals durch die Stadt Chur zugestimmt. Die gesellschaftliche Akzeptanz des Projektes kann aufgrund der klaren Zustimmung als gegeben erachtet werden.



5. Unterhalt und Weiterentwicklung Bikepark

Der Alpenbikepark Chur wird aktuell durch den Verein Alpenbikepark Chur betrieben, unterhalten und kontinuierlich weiterentwickelt. Neben der Instandhaltung der Trails und Anlagen organisiert der Verein auch verschiedene Events und setzt sich für eine nachhaltige Nutzung der Infrastruktur ein. Die Arbeit erfolgt bisher grossmehrheitlich ehrenamtlich.

Unterstützung erhält der Verein bisher von der BCD sowie der Stadt Chur, basierend auf einer im Mai 2015 abgeschlossenen Vereinbarung zur Zusammenarbeit. Für die BCD stellt der Bikepark insbesondere im Sommer eine zentrale touristische Attraktion dar, da Bike-Touristen einen wesentlichen Teil der Sommergäste ausmachen und massgeblich zum Umsatz beitragen.

Künftig soll die Verantwortung für Betrieb, Unterhalt und Weiterentwicklung des Bikeparks bei der BCD liegen. Mit der Inbetriebnahme der neuen Bahn beabsichtigt sich die Stadt Chur vollständig aus der (finanziellen) Unterstützung beim Unterhalt und Betrieb zurückzuziehen.

6. Finanzielle Auswirkung auf den Finanzhaushalt der Stadt Chur und Kreditform

6.1 Mögliche finanzielle Beteiligungsmodelle an der Finanzierung

Die Stadt Chur hat die verschiedenen Möglichkeiten einer finanziellen Unterstützung für den Neubau der Bergbahn der BCD eingehend geprüft. Dabei wurden unterschiedliche Instrumente analysiert und deren jeweilige Vor- und Nachteile sorgfältig abgewogen.

Angesichts der vorliegenden Erkenntnisse empfiehlt der Stadtrat, die Unterstützung vorzugsweise in einer kombinierten Form zu gewähren. Konkret soll das Engagement der Stadt folgende Elemente umfassen:

- Zinsloses Darlehen – zur Sicherstellung der kurzfristigen Liquidität und Entlastung der Finanzierungskosten. Die Amortisation erfolgt nur bei vorhandener Liquidität und beginnt frühestens nach drei Betriebsjahren und wird mittels Darlehensvertrags geregelt.
- Gezielte Subventionen / Investitionsbeitrag – zur Förderung der für die öffentliche Hand besonders relevanten Investitionsanteile.
- Erhöhung des Aktienkapitals – zur Stärkung der Eigenkapitalbasis und nachhaltigen finanziellen Stabilität der BCD.



- Bürgschaft – zur Absicherung eines Teils der Fremdfinanzierung bei gleichzeitig wirksam begrenztem Risiko für die Stadt.

Mit dieser abgestuften Lösung wird eine solide Finanzierungsgrundlage geschaffen, welche die Handlungsfähigkeit der BCD gewährleistet, den städtischen Interessen Rechnung trägt und gleichzeitig die Risiken für die Stadt Chur kontrollierbar hält. Der Stadtrat beantragt daher, diesem kombinierten Unterstützungspaket zuzustimmen.

Um die daraus resultierenden Folgekosten in der Erfolgsrechnung decken zu können, erachtet der Stadtrat eine Erhöhung des Steuerfusses um 1.0 % auf das Jahr 2027 als sinnvoll.

6.2 Auswirkung auf den Finanzhaushalt der Stadt Chur

Die geplante Beteiligung am Bahnprojekt sowie die flankierenden Unterstützungsleistungen führen zu einer spürbaren Erhöhung des Investitionsvolumens der Stadt Chur. Dies hat direkte Auswirkungen auf den Finanzhaushalt in mehreren Bereichen:

Mehrbelastung der Erfolgsrechnung: Die erhöhten Investitionen schlagen sich in zusätzlichen **Abschreibungen** nieder, was die Erfolgsrechnung künftig stärker belastet. Ohne kompensierende Erträge führt dies zu einem erhöhten strukturellen Defizit. Bei zusätzlicher Kreditaufnahme zur Finanzierung der Investition steigt der jährliche **Zinsaufwand**. Steigende Zinsen am Kapitalmarkt können diesen Effekt zusätzlich verstärken.

Reduziert finanzielle Flexibilität / Handlungsspielraum / Verschiebung anderer Investitionen: Ein höheres Investitionsvolumen bindet finanzielle Mittel und schränkt die Fähigkeit der Stadt ein, auf unvorhergesehene Ereignisse oder Chancen (z. B. dringende Infrastrukturprojekte) flexibel zu reagieren. Aufgrund der begrenzten finanziellen Ressourcen besteht die Möglichkeit, dass andere geplante oder notwendige Investitionen zeitlich verschoben oder weggelassen werden müssen.

Fehlende Kompensation bei tieferer Selbstfinanzierung: Die zusätzlichen Ausgaben reduzieren die Selbstfinanzierungskraft der Stadt, was zu einer stärkeren externen Finanzierung führt.

Erhöhte Verschuldung: Infolge der tieferen Selbstfinanzierung und der Zusatzbelastung durch das Projekt ist mit einer Zunahme der Nettoschulden zu rechnen. Dies beeinträchtigt die langfristige finanzielle Flexibilität der Stadt und kann zukünftige Handlungsspielräume einschränken.



Auswirkungen auf Steuerpolitik: Höhere laufende Kosten und geringere Selbstfinanzierung können Steuererhöhungen (wie z. B. die geplante Erhöhung um 1.0 %) notwendig machen – mit möglichen politischen und gesellschaftlichen Konsequenzen.

Beeinträchtigung von Kennzahlen: Kennzahlen wie der Selbstfinanzierungsgrad, die Nettoschuld oder das Verhältnis von Aufwand zu Ertrag verschlechtern sich – was zu Beanstandungen durch Aufsichtsbehörden oder Einschränkungen bei künftigen Finanzierungen führen kann.

Erhöhter Verwaltungs- und Controllingaufwand: Grossprojekte erfordern eine intensivere Begleitung, Berichterstattung und Kontrolle durch Verwaltung, Finanzaufsicht und externe Stellen – was zusätzliche interne Ressourcen bindet.

Reputations- und Vertrauensrisiko bei Kostenüberschreitungen: Überschreitungen des Budgetrahmens oder Projektverzögerungen können die Glaubwürdigkeit des Finanzhaushalts und die politische Akzeptanz grosser Vorhaben beeinträchtigen.

6.3 Kreditart und Kredithöhe

Die Klärung der Kreditart und -höhe erfolgte unter Berücksichtigung von Rechtsgutachten und dem Grundsatz der Einheit der Materie. Gemäss Gesetz über den Finanzhaushalt des Kantons Graubünden (Finanzhaushaltsgesetz; FHG) und Finanzhaushaltsverordnung für die Gemeinden (FHVG) sind die Ausgaben für den Bau der Bergbahn als einmalige, frei bestimmbare Ausgaben einzustufen, die einen Verpflichtungskredit erfordern. Dieser umfasst alle sachlich zusammenhängenden Ausgaben, sodass keine Trennung von Kostenblöcken erfolgen darf.

Der Volksentscheid von 2019 begrenzte den Investitionsbeitrag auf CHF 24.4 Mio. (+/- 25 %) und schloss weitere finanzielle Verpflichtungen der Stadt aus. Aufgrund von Mehrkosten wie Landkauf, Aktienkapitalerhöhung und Arealbereitstellung, die in engem Zusammenhang mit dem Projekt stehen, ist eine neue Kreditgenehmigung durch die Stimmberechtigten notwendig. Insbesondere der Landtausch ist für die Linienführung der Bahn zwingend und muss in die Abstimmung einbezogen werden.

Es wird daher ein neuer Verpflichtungskredit beantragt, der sämtliche Kosten inklusive Mehrausgaben abdeckt und der Bevölkerung transparent offengelegt wird. Eine formale Aufhebung des ersten Kredits und Neubeantragung ist möglich und wird als zielführend erachtet.

Es wird ein Rahmenkredit für die neue einmalige Ausgabe in der Höhe von Fr. 40.6 Mio. brutto beantragt, bestehend aus:



- Fr. 25.0 Mio. als Investitionsbeitrag zur Finanzierung der neuen Bahn
- Fr. 5.5 Mio. zinsloses Darlehen zulasten der Investitionsrechnung
- Fr. 3.2 Mio. maximale Aktienkapitalzeichnung zulasten der Investitionsrechnung
- Fr. 5.9 Mio. für die Arealbereitstellung und den Landabtausch zulasten des Finanzvermögens
- Fr. 1.0 Mio. Bürgschaft (nicht liquiditätswirksam)

Aufgrund des Umfangs und der Zweckänderung untersteht der Kredit gemäss der Stadtverfassung dem obligatorischen Referendum und erfordert eine neue Volksabstimmung.

Im Mai 2019 wurden zwei Beschlüsse zur Direktverbindung der Bergbahnen Chur Drei-bündenstein gefasst: Investitionsbeitrag für den Neubau der Bergbahn (Beschlusspunkt 1) sowie die Streichung des jährlichen Betriebsbeitrags (Beschlusspunkt 2). Inzwischen plant die Stadt, über Fr. 40 Mio. in den Neubau und die nötigen Vorinvestitionen zu investieren. Damit wird die touristische Erschliessung gestärkt und die BCD entlastet. Die rechtlichen Folgen werden im nachfolgenden Abschnitt aufgezeigt.

7. Rechtliche Folgen

Bei Annahme dieser Vorlage gilt der Beschlusspunkt 1 der Volksabstimmung vom 19. Mai 2019 als aufgehoben und die neuen genehmigten Anträge treten in Kraft. Der Betriebsbeitrag von jährlich Fr. 350'000.-- (indexiert) entfällt weiterhin ab Inbetriebnahme der neuen Direktverbindung.

Bei einer Ablehnung dieser Vorlage gilt weiterhin die Botschaft der Volksabstimmung vom 19. Mai 2019 mit dem Investitionsbeitrag von Fr. 24.4 Mio. (inkl. Mwst.) bzw. Fr. 30.5 Mio. für den Bau einer neuen Direktverbindung Chur-Brambrüesch, zahlbar in zwei Tranchen à Fr. 3.0 Mio. und Fr. 21.4 Mio. Die zweite Tranche verfällt, wenn bis 31. Dezember 2029 kein bewilligungsfähiges Projekt vorliegt und die Stadt Chur ist von jeglichen Verpflichtungen gegenüber der BCD befreit.

Die Streichung des jährlichen Betriebsbeitrags von Fr. 350'000.-- (indexiert) behält ihre Gültigkeit. Auf dieser Basis muss die Alternative zur neuen Direktverbindung, nämlich die Erneuerung der oberen Sektion vom Känzeli nach Brambrüesch, als unrealistisch betrachtet werden.



8. Was, wenn die Vorlage abgelehnt wird?

Der Stadtrat ist nach Abwägungen aller Vor- und Nachteile der Auffassung, dass der Neubau einer Direktverbindung nach wie vor die zukunftssträchtigste Lösung darstellt. Sollte die Vorlage "Rahmenkredit Direktverbindung Chur – Brambrüesch" jedoch vom Gemeinderat oder Volk abgelehnt werden, wären folgende Szenarien denkbar:

Szenario 1

Die Bergbahnen werden wie heute weiterbetrieben. Das Risiko eines Totalausfalls der zweiten Sektion Känzeli-Brambrüesch ist allgegenwärtig und wird früher oder später Tatsache werden.

Danach würde wohl der Druck auf die Politik ansteigen und über eine erneute Finanzierung müsste innert kürzester Zeit entschieden werden. Nach Auffassung des Stadtrates wäre es denkbar, nach einem Totalausfall der zweiten Sektion über einen Ersatz dieser Anlage befinden zu lassen.

Szenario 2

Nach Ausfall der zweiten Sektion Känzeli-Brambrüesch wird nur noch die erste Sektion Chur-Känzeli betrieben, was - aufgrund fehlender Attraktivität - ein baldiges Ende der Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG zur Folge hätte und die Gesellschaft wohl in Konkurs ginge. In diesem Fall müssten die Abbruch- und Rückbaukosten der Anlagen durch das Gemeinwesen als Grundeigentümer getragen werden.

9. Fazit

Der ursprünglich bewilligte Investitionsbeitrag reicht aufgrund von veränderten Rahmenbedingungen für die Realisierung der Direktverbindung nicht aus. Die erforderlichen Mehrausgaben verschärfen die ohnehin angespannte finanzielle Lage der Stadt Chur weiter. Insbesondere wirken sich diese negativ auf die Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung der Erneuerung und/oder Erweiterung weiterer wichtiger Infrastrukturen wie Schulbauten, Theater, Hallenbad, Eissportstadion usw. aus.

Die vorgesehene Aktienkapitalerhöhung wird über die Investitionsrechnung abgewickelt. Dadurch wird sowohl der verfügbare Kreditrahmen belastet als auch die Selbstfinanzierung geschwächt. Die Stadt Chur verzeichnet derzeit eine jährliche Neuverschuldung im zweistelligen Millionenbereich, was die Eigenkapitalquote zusätzlich unter Druck setzt. Die zur Finanzierung des höheren Rahmenkredits notwendigen Mittel müssen daher über neue Schulden aufgenommen werden.



Aktuell wird geprüft, ob die Ausgaben für die Arealbereitstellung ganz oder teilweise auf einen zukünftigen Investor überwälzt werden können. Sowohl der Zeitpunkt als auch die Höhe eines möglichen Investorenbeitrags sind derzeit noch unklar und im Rahmen eines geplanten Investorenwettbewerbs zu klären.

10. Zeitplan

Unter der Annahme, dass die Volksabstimmung im März 2026 stattfindet, das Plangenehmigungsverfahren ohne Einsprachen verläuft, gewisse Planungen und Ausschreibungen bereits parallel zum Verfahren erfolgen können und das Projekt ohne unvorhergesehene Verzögerungen realisiert wird, ergibt sich folgender optimierter Zeitplan:

Meilenstein	Zeitpunkt
Ansetzung der Volksabstimmung	März 2026
Abwicklung des Landtausches	April 2026
Einreichung des Plangenehmigungsgesuchs	April 2026
Abschluss Plangenehmigungsverfahren	bis März 2027
Baustart	April 2027
Frühestmögliche Eröffnung	Dezember 2028

Risiken

Trotz optimistischer Planung bestehen verschiedene Risiken, die den Zeitplan und die Projektkosten beeinträchtigen könnten:

- **Einsprachen im Plangenehmigungsverfahren:** Verzögerungen durch Einwendungen Dritter sind möglich.
- **Archäologische Funde:** Mögliche Funde können zu erheblichen Verzögerungen und Zusatzkosten führen.
- **Bauablaufstörungen:** Witterungsbedingungen, Lieferengpässe oder technische Herausforderungen können den Baufortschritt behindern.



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

Chur, 30. September 2025

Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident

Der Stadtschreiber


Hans Martin Meuli


Marco Michel

Anhang

Tauschvertrag zwischen Schellenberg Chur AG und Stadt Chur

Aktenauflage

- Finanzielle Beteiligungsmodelle in der Übersicht
- Botschaft Volksabstimmung vom 19. Mai 2019; Investitionsbeitrag an die Bergbahnen Chur-Dreibündenstein AG
- Botschaft zum Auftrag GPK zu Baubeitrag Bergbahnen Chur Dreibündenstein AG mit Aktenauflage
- Businessplan Stand 29. August 2025



Öffentliche Urkunde

TAUSCHVERTRAG

Die **Schellenberg Chur AG**, Aktiengesellschaft mit Sitz in Chur, UID CHE-110.249.027, c/o ERWO AG, Comercialstrasse 24, 7000 Chur, vertreten durch den einzelzeichnungsberechtigten Verwaltungsratspräsident Herr Erich Wolf, *Eigentümerin der Grundstücke Nrn. 2469, 5291 und 8661, Grundbuch Chur,*

und

die **Stadt Chur**, UID CHE-150.232.731, vertreten durch Herrn Hans Martin Meuli, Stadtpräsident, und Herrn Marco Michel, Stadtschreiber, *Eigentümerin des Grundstücks Nr. 5130, Grundbuch Chur,*

vereinbaren hiermit folgenden Tausch:

I.

Präambel

Mit dem Bau der geplanten neuen Bergbahn Chur-Brambrüesch verändert sich deren Linienführung. Damit die neue Linienführung überhaupt geplant und realisiert werden kann und über Boden der Stadt Chur führt, vereinbaren die beiden Vertragsparteien einen Bodenabtausch.



II.

Die Schellenberg Chur AG tritt hiermit folgendes zu Eigentum an die Stadt Chur ab:

1. Ab Grundbuch Chur Grundstück Nr. 2469

Grundstückbeschreibung

Grundstücksart:	Liegenschaft
Form der Führung:	Eidgenössisch
Lagebezeichnung	Winterberg
Plan-Nr.	109
Fläche:	1'807 m²

Dieser Abschnitt ist als neues **Grundstück Nr. 14815** im Eigentum der Stadt Chur aufzunehmen, gemäss Mutation Nr. 9237 des Grundbuchgeometers.

Anmerkungen

Datum/Beleg	Bezeichnung
14.06.1965 440	Revers: Kanalisationsdurchleitungsrecht zugunsten von Parzelle Nr. 4376, ID.1000/002039
14.01.2016 2016/108	Öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung: Erhaltenswerte Baute, ID.2016/000014

Diese Anmerkungen betreffen das Abtrennungsobjekt nicht, verbleiben somit auf dem Grundstück Nr. 2469 und sind nicht auf das neue Grundstück Nr. 14815 zu übertragen.

Vormerkungen und Grundlasten

keine

Dienstbarkeiten

Datum/Beleg	Bezeichnung
29.07.1943 529	(L) Fuss- und Fahrwegrecht, ID.1000/004734 z.G. LIG Chur/4032
29.07.1943 529	(L) Durch- und Zuleitungsrecht für Kanalisation, Wasser, Gas und elektrische Energie, ID.1000/004735 z.G. LIG Chur/4032
10.08.1950 561	(L) Fuss- und Fahrwegrecht, ID.1000/004737 z.G. LIG Chur/4376

- 05.01.1959 7 (L) Grenzbaurecht, ID.1000/001957
z.G. LIG Chur/2467
- 22.12.1966 996 (L) Näherbaurecht, ID.1000/001959
z.G. LIG Chur/2467
- 24.06.1970 753 (L) Anschlussrecht, ID.1000/004742
z.G. LIG Chur/4032
z.G. LIG Chur/4376
- 16.06.2000 2000/1085 (R) Ausnützungstransport, ID.2000/000137
z.L. LIG Chur/4376
- 25.03.2004 2004/570 (L+R) Fuss- und Fahrwegrecht, ID.2004/000046
z.G. + z.L. LIG Chur/10974 bis LIG Chur/10978,
LIG Chur/13241
- 25.03.2004 2004/570 (L) Fuss- und Fahrwegrecht, ID.2004/000049
z.G. LIG Chur/10974 bis LIG Chur/10978,
LIG Chur/13241
- 25.03.2004 2004/570 (R) Fusswegrecht, ID.2004/000050
z.L. LIG Chur/10974 bis LIG Chur/10978,
LIG Chur/13241
- 25.03.2004 2004/570 (L) Fusswegrecht, ID.2004/000051
z.G. LIG Chur/8661
z.G. LIG Chur/8662
- 25.03.2004 2004/570 (L+R) Durchleitungs- und Anschlussrecht für sämtliche Werk-
leitungen, ID.2004/000055
z.G. + z.L. LIG Chur/8661, LIG Chur/8662,
LIG Chur/10974 bis LIG Chur/10979,
LIG Chur/13241
- 25.03.2004 2004/570 (R) Fusswegrecht, ID.2004/000052
z.L. LIG Chur/10979
- 25.03.2004 2004/570 (R) Ausnützungstransport, ID.2004/000061
z.L. LIG Chur/10974 bis LIG Chur/10979
- 13.05.2022 2022/776 (R) Ausnützungstransport, ID.2022/000244
z.L. LIG Chur/13241

Diese Dienstbarkeiten betreffen materiell das Abtrennungsobjekt nicht bzw. sind dies-
bezüglich zu löschen, verbleiben somit auf dem Grundstück Nr. 2469 und sind nicht auf
das neue Grundstück Nr. 14815 zu übertragen.

30.05.1995 655 (L) Durchleitungsrecht, ID.1000/004740
z.G. LIG Chur/1748

Diese Dienstbarkeit betrifft materiell nur das Abtrennungsobjekt, ist deshalb auf das neue Grundstück Nr. 14815 zu übertragen und auf dem Grundstück Nr. 2469 zu löschen.

Grundpfandrechte

Das Tauschobjekt wird pfandrechtsfrei übertragen.

2. Ab Grundbuch Chur Grundstück Nr. 8661

Grundstückbeschreibung

Grundstücksart:	Liegenschaft
Form der Führung:	Eidgenössisch
Lagebezeichnung	Winterberg
Plan-Nr.	109
Fläche:	897 m²

Dieser Abschnitt ist mit dem neuen **Grundstück Nr. 14815** zu vereinigen, gemäss Mutation Nr. 9237 des Grundbuchgeometers.

Anmerkungen, Vormerkungen und Grundlasten

keine

Dienstbarkeiten

Datum/Beleg		Bezeichnung
25.03.2004 2004/570	(R)	Fusswegrecht, ID.2004/000051 z.L. LIG Chur/2469, LIG Chur/10974 bis LIG Chur/10978, LIG Chur/13241
25.03.2004 2004/570	(R)	Fusswegrecht, ID.2004/000052 z.L. LIG Chur/10979
25.03.2004 2004/570	(L+R)	Durchleitungs- und Anschlussrecht für sämtliche Werk- leitungen, ID.2004/000055 z.G. + z.L. LIG Chur/2469, LIG Chur/8662, LIG Chur/10974 bis LIG Chur/10979, LIG Chur/13241

Diese Dienstbarkeiten betreffen materiell das Abtrennungsobjekt nicht, verbleiben somit auf dem Grundstück Nr. 8661 und sind nicht auf das neue Grundstück Nr. 14815 zu übertragen.

30.05.1995 655 (L) Durchleitungsrecht, ID.1000/004740
z.G. LIG Chur/1748

Diese Dienstbarkeit betrifft materiell nur das Abtrennungsobjekt, wurde bei der Bereini-
gung der Dienstbarkeiten betr. das Tauschobjekt Ziffer 1 bereits auf das neue Grundstück
Nr. 14815 übertragen. Sie ist hiermit auf dem Grundstück Nr. 14815 dementsprechend
auszudehnen und ist sogleich auf dem Grundstück Nr. 8661 zu löschen.

Grundpfandrechte

Das Tauschobjekt wird pfandrechtsfrei übertragen.

III.

Die Stadt Chur tritt dagegen folgendes zu Eigentum an die Schellenberg Chur AG ab:

Grundbuch Chur Grundstück Nr. 5130

Grundstückbeschreibung

Grundstücksart:	Liegenschaft
Form der Führung:	Eidgenössisch
Lagebezeichnung	Grossbruggen
Plan-Nr.	93
Fläche:	3'361 m ²
Gebäude:	Bürogebäude, Vers.-Nr. 2-323E Ringstrasse 26 Magazinbaracke, Vers.-Nr. 2-323E-B Magazingebäude, Vers.-Nr. 2-323E-A
Bodenbedeckung:	Gebäudegrundfläche und Umschwung

Anmerkungen, Vormerkungen, Grundlasten und Grundpfandrechte
keine

Dienstbarkeit

Datum/Beleg	Bezeichnung
12.11.1980 1463	(L) Grenzbaurecht, ID.1000/002793 z.G. LIG Chur/5154

IV.

Begründung von Dienstbarkeiten

Die Vertragsparteien begründen weiter folgende Dienstbarkeiten, welche im Grundbuch Chur auf den beteiligten Grundstücken einzutragen sind, den bereits bestehenden beschränkten dinglichen Rechten im Range der dinglichen Sicherheit nachgehend:

1. Gegenseitiges Näherbaurecht

zugunsten und zulasten der Grundstücke Nrn. 5291 und 14815
mit folgendem Wortlaut:

Die jeweiligen Eigentümerinnen der Grundstücke Nrn. 5291 und 14815 gestatten sich hiermit gegenseitig, entlang des im beiliegenden Situationsplan "Winterberg Fusswegrecht / Näherbaurecht" rot gekennzeichneten Grenzabschnittes eine Baute im Sinne des jeweils geltenden Baugesetzes bis 4,00 Metern an die gemeinsame Grenze zu erstellen und dauernd beizubehalten.

Die jeweiligen Eigentümer der beiden Grundstücke Nrn. 5291 und 14815 gewähren sich zudem das Recht, einen allfälligen gesetzlichen Gebäudeabstand im Masse der Inanspruchnahme der Näherbaurechte ebenfalls zu unterschreiten.

2. Fusswegrecht

zugunsten des Grundstücks Nr. 5291 und
zulasten des Grundstücks Nr. 14815
mit folgendem Wortlaut:

Die Eigentümerin des Grundstücks Nr. 14815 beabsichtigt, auf ihrem Grundstück gemäss Einzeichnung im beiliegenden Situationsplan "Winterberg Fusswegrecht / Näherbaurecht" einen neuen Fussweg zu erstellen. Sofern dieser Fussweg (grün schraffiert) erstellt wird, hat die jeweilige Eigentümerin des Grundstücks Nr. 5291 das Recht, die Wegfläche auf dem belasteten Grundstück Nr. 14815 für den Zugang zu ihrem Grundstück uneingeschränkt und dauernd zu benutzen resp. mitzubeneutzen.

Der bauliche Unterhalt sowie die Reinigung und Schneeräumung des Weges auf dem belasteten Grundstück hat alleine die Eigentümerin des belasteten Grundstücks zu tragen.

3. Fuss- und beschränktes Fahrwegrecht für die Öffentlichkeit

zugunsten der Stadt Chur und
zulasten des Grundstücks Nr. 5130
mit folgendem Wortlaut:

Die jeweilige Eigentümerin des belasteten Grundstücks Nr. 5130 gestattet hiermit der Stadt Chur, die im beiliegenden Situationsplan "Ringstrasse 26 Fusswegrecht" orange schraffierte Fläche, welche einen Teil des heutigen Küblereiweges beinhaltet, oberirdisch als Fussweg sowie als Fahrweg für den Langsamverkehr durch die Öffentlichkeit zu benützen resp. benützen zu lassen.

Im Bereich der dienstbarkeitsbelasteten Fläche dürfen ausdrücklich keine Fahrzeuge abgestellt werden.

Der bauliche und betriebliche Unterhalt mit Reinigung und Winterdienst sowie allfällige Erneuerungsarbeiten an der Wegfläche gehen vollumfänglich zulasten der Stadt Chur. Diese ist berechtigt, für den Unterhalt und den Winterdienst diese Fläche zu befahren.

V.

Entschädigung

Die beiden Tauschobjekte gelten als gleichwertig. Die Einräumung der Dienstbarkeiten erfolgt entschädigungslos. Es hat somit keine Partei der anderen eine Aufzahlung oder Entschädigung zu leisten.

VI.

Weitere Vertragsbestimmungen

1. Der Besitzesantritt in Rechten und Pflichten, Nutzen und Gefahr durch die Erwerberrinnen findet am Tage der Eigentumsübertragung statt.

2. Die Tauschobjekte werden von den Erwerberinnen im derzeitigen bekannten Zustand übernommen. Die Vertragsparteien kennen Art. 192 ff OR betr. Rechtsgewährleistung sowie Art. 197 ff und 219 OR betr. Sachgewährleistung (Mängelhaftung).
Jede Gewährleistung der Veräusserinnen für Rechts- und Sachmängel wird hiermit aufgehoben, soweit gesetzlich zulässig.
3. Die Erwerberinnen sichern sich gegenseitig zu, dass ihnen keine Altlasten bekannt sind und die Tauschobjekte nicht im entsprechenden Kataster als belastete Standorte verzeichnet sind. Die Erwerberinnen verpflichten sich gegenseitig, für sämtliche Kosten, Schäden und behördlichen Anordnungen, die im Zusammenhang mit Altlasten auf dem jeweils von ihnen getauschten früheren Grundstück entstehen oder bekannt werden, zeitlich unbeschränkt solidarisch gegenüber der jeweils anderen Vertragspartei einzustehen.
4. Die Vertragsparteien nehmen davon Kenntnis, dass nach Ziffer 3 des Anhanges zur Verordnung über die elektrischen Niederspannungsinstallationen (NIV) die Niederspannungsinstallationen mit zehn- oder zwanzigjähriger Kontrollperiode bei einer Handänderung kontrolliert werden müssen, wenn seit der letzten Kontrolle mehr als fünf Jahre vergangen sind. Der Erwerberin wird zugesichert, dass die letzte Sicherheitskontrolle über alle Objekte auf dem Grundstück Nr. 5130 im Jahr 2022 stattgefunden hat.
Allfällige daraus entstehende Kosten, auch solche zur Behebung eventueller Mängel, sind vorbehältlich dieser Zusicherung von der jeweiligen Erwerberin zu tragen.
5. Über die mit den Tauschobjekten zusammenhängenden laufenden Kosten und Abgaben einerseits und die Einnahmen andererseits rechnen die Parteien intern, Wert Besitzesantritt, miteinander ab.
6. Die Kosten für die Vertragsausfertigung, die Beurkundungs- und Grundbuchgebühren sowie die Vermessungs- und Vermarkungskosten werden von den Vertragsparteien je zur Hälfte getragen.
Eine aus diesem Rechtsgeschäft anfallende kommunale Handänderungssteuer trägt, sofern nicht auf die Erhebung verzichtet werden kann, ausschliesslich die Stadt Chur.

7. Eine allfällige Wertzuwachssteuer bezüglich der Tauschobjekte Ziffer II hiervor hat die Schellenberg Chur AG zu bezahlen.
Den Parteien sind die gesetzlichen Bestimmungen der Art. 130 ff EG zum ZGB bekannt, wonach zugunsten des Kantons Graubünden und der Stadt Chur für eine seitens der Abtreterin nicht bezahlte Wertzuwachssteuer sowie für alle in Art. 131 ff EG zum ZGB aufgezählten, innert den dort genannten Fristen fällig gewordenen Steuern und Abgaben an den Tauschobjekten gemäss Ziffer II ein gesetzliches Pfandrecht besteht.
Auf eine Sicherstellung wird hiermit seitens der Stadt Chur ausdrücklich verzichtet.
8. Die Parteien haben Kenntnis von Art. 54 des Versicherungsvertragsgesetzes (VVG), wonach die Schaden- und Haftpflichtversicherungen, welche die Tauschobjekte betreffen, auf die Erwerberin übergehen, sofern diese den Versicherungsunternehmen nicht innert 30 Tagen seit der Eigentumsübertragung (Grundbucheintragung) mitteilt, dass sie den Übergang ablehnt. Die Veräusserin wird der Erwerberin allfällige Versicherungspolice aushändigen.
Von Art. 54 VVG nicht erfasst ist die obligatorische Gebäudeversicherung, die von Gesetzes wegen auf die Erwerberin übergeht.
9. Die Parteien haben Kenntnis von den gesetzlichen Bestimmungen über die Veräusserung von Mietgegenständen (Art. 261 OR).
Das Grundstück Nr. 8661 wird miet- und pachtfrei übertragen. Die bestehenden ungekündigten Mietverhältnisse bezüglich des Grundstücks Nr. 5130 gehen mit der Eigentumsübertragung von Gesetzes wegen mit allen Rechten und Pflichten auf die Schellenberg Chur AG über (Art. 261 Abs. 1 OR). Die entsprechenden Mietverträge samt den dazugehörenden Unterlagen sind der Erwerberin zu übergeben. Der Stadt Chur wird die Mieter über die Handänderung informieren.
10. Der Tausch resp. die Parzellierungen erfolgen gemäss beiliegendem Mutationsplan Nr. 9237 vom 9. Oktober 2025, welcher einen integrierenden Bestandteil dieser Urkunde bildet. Mit der Unterzeichnung der Mutation Nr. 9237 durch die Vertragsparteien werden die neuen Flächenmasse und Grenzverläufe anerkannt.
11. Die beiliegenden Situationspläne sowie der beiliegende Konzeptvorschlag "Fussweg Winterberg" vom 14. September 2025 bilden integrierende Bestandteile dieses Vertrages.

12. Die hiervor begründete Dienstbarkeit "Fuss- und beschränktes Fahrwegrecht für die Öffentlichkeit" ist ein so genanntes Gemeindeservitut, welches der Stadt als Körperschaft des öffentlichen Rechts zusteht und deren Ausübung im Rahmen ihrer Zweckbestimmung von einer rechtlich nicht begrenzten Zahl von Personen geltend gemacht wird. Die Werkeigentümerhaftpflicht, die sich aus dem Bestand des öffentlichen Weges und seiner aufgeführten Benützung ergeben könnte, übernimmt die Stadt Chur.
13. Die Stadt Chur sichert der Eigentümerin des Grundstücks Nr. 5291 zu, im Rahmen des generellen Erschliessungsplans die bestehende Zufahrt zu diesem Grundstück öffentlich-rechtlich zu regeln. Es wird weiter zugesichert, dass die Einsprachemöglichkeit zum Kreiselpjekt "H3a Julierstrasse Anschluss Rosenhügel" (geplante Auflage 09/2025) eigenständig oder stellvertretend gewahrt bleibt und seitens der Stadt Chur der Bau von Lärmschutzwänden in diesem Bereich unterstützt wird.
14. Die Stadt Chur sichert der Erwerberin des Grundstücks Nr. 5130 zu, dass für fünfzehn Jahre ab Unterzeichnung dieses Vertrages keine Planungszone erlassen wird, welche die Überbaubarkeit gemäss im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses geltender Rechtslage einschränkt.
15. Die Stadt Chur sichert der Eigentümerin des Grundstücks Nr. 2469 zu, dass allfällige Ausnutzungsreserven auf das Grundstück Nr. 5291 und umgekehrt übertragen werden können, allenfalls über oder unter Einbezug des Grundstücks Nr. 14815. Aus dem gegenständlichen Vertragsabschluss soll der Schellenberg Chur AG und deren Rechtsnachfolger kein Nachteil in Bezug auf die Möglichkeit der Verlagerung einer allfälligen Ausnutzungsreserve entstehen. Eine solche bleibt daher analog zur Rechtslage im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses gewährleistet.
16. Dieses Rechtsgeschäft wurde vom Stadtrat Chur bereits genehmigt. Die Genehmigung dieses Rechtsgeschäftes durch den Gemeinderat der Stadt Chur sowie die Annahme dieses Rechtsgeschäftes durch die Stimmberechtigten der Stadt Chur bleiben ausdrücklich vorbehalten.
Lehnen die Stimmberechtigten der Stadt Chur dieses ab oder findet die entsprechende Volksabstimmung nicht bis 30. Juni 2026 statt, gilt der Vertrag unter Vorbehalt von Ziffer 13 als nicht zustande gekommen; jegliche Entschädigungsansprüche sind ausgeschlossen. Allfällige bis dahin entstandene Kosten und Gebühren, unter anderem Anwaltskosten zulasten der Schellenberg Chur AG im Zusammenhang mit diesem Rechtsgeschäft bis maximal CHF 7'500.--, trägt die Stadt Chur.

17. Die Anmeldung der Eigentumsübertragungen infolge Tausches mit Vollzug der Mutation Nr. 9237 und den Bereinigungen sowie die neuen Dienstbarkeiten, d.h. die Abgabe der Grundbuchanmeldung durch die beiden Vertragsparteien, hat umgehend nach Vorliegen der Zustimmung gemäss Ziffer 16 hiervor und den entsprechenden Pfandentlassungsbewilligungen zu erfolgen.

Chur, den 23. Oktober 2025

Die Vertragsparteien

Für die Schellenberg Chur AG



Erich Wolf

Für die Stadt Chur



Hans Martin Meuli



Marco Michel

Öffentliche Beurkundung

Der unterzeichnete Grundbuchverwalter Curdin Cavegn beurkundet hiermit, dass der vorliegende Tauschvertrag die übereinstimmende Willensäusserung der Vertreter der Vertragsparteien enthält. Der Vertrag wurde Herrn Erich Wolf, welcher sich rechtsgenügend ausgewiesen hat, sowie Herrn Hans Martin Meuli und Herrn Marco Michel, welche der Notariatsperson bekannt sind, vorschriftsgemäss zur Kenntnis gebracht und von ihnen eigenhändig unterzeichnet.

Herr Hans Martin Meuli, Stadtpräsident, und Herr Marco Michel, Stadtschreiber, handeln für die Stadt Chur.

Die beiliegenden Pläne (Mutationsplan Nr. 9237 und zwei Situationspläne) sowie der beiliegende Konzeptvorschlag "Fussweg Winterberg" vom 14. September 2025 bilden Bestandteile dieses Vertrages und wurden in das Beurkundungsverfahren integriert.

Die Beurkundung vollzieht sich ohne Unterbrechung in Anwesenheit der Vertreter der Vertragsparteien im Amtslokal des Grundbuchamtes Chur.

Chur, den 23. Oktober 2025

B. Reg. 64



The image shows the official stamp of the Grundbuchamt Chur, which is circular and contains the text 'GRUNDBUCHAMT' at the top and 'CHUR' at the bottom. In the center of the stamp is a coat of arms featuring a cross and a lion. Below the stamp, there is a handwritten signature in blue ink, which appears to be 'C. Cavegn'. The name 'Curdin Cavegn' is also printed in small blue text directly beneath the signature.

Mutation Nr. 9237



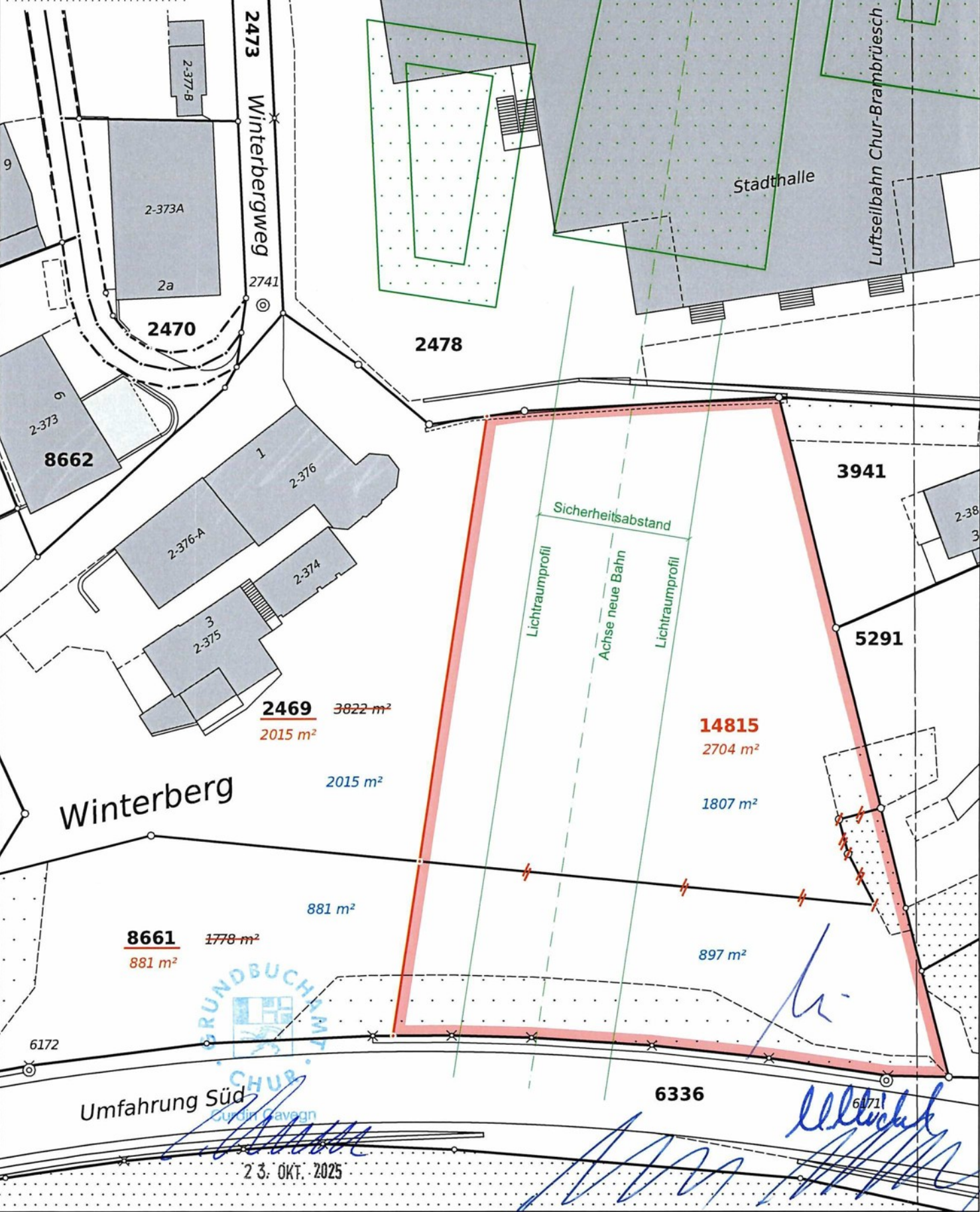
Stadt Chur

09.10.2025 - © GIS Chur - Tiefbaudienste, Vermessung
geoinfo@chur.ch - 081 / 254 47 38

1:500

Der Stadtgeometer

2. Umrand



Situationsplan Ringstrasse 26

Fusswegrecht

09.10.2025 - © GIS Chur - Tiefbaudienste, Vermessung
geoinfo@chur.ch - 081 / 254 47 38



Stadt Chur



1:250

Ringstrasse

5118

2-323E

26

Küblereiweg

5130

2-323F-C

2-323E-B

2-323E-A



Handwritten signature in blue ink.

23. OKT. 2025

5154

2-322P-A

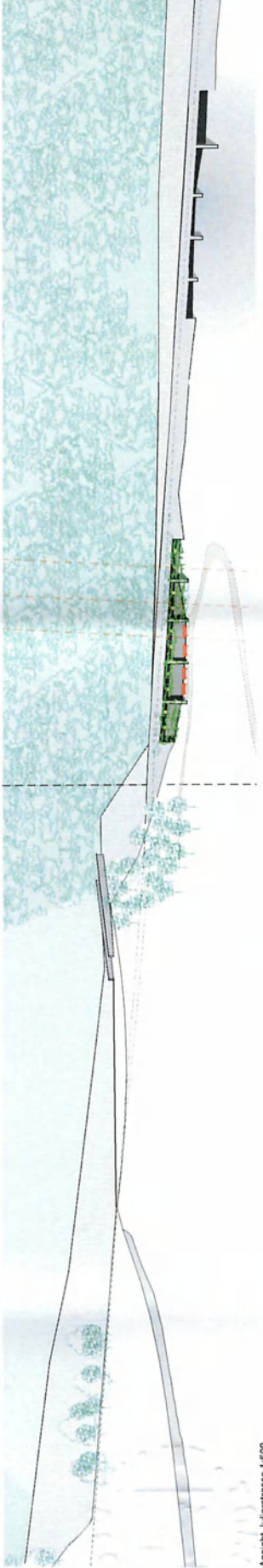
4118

4117

Large handwritten signature in blue ink at the bottom right of the page.



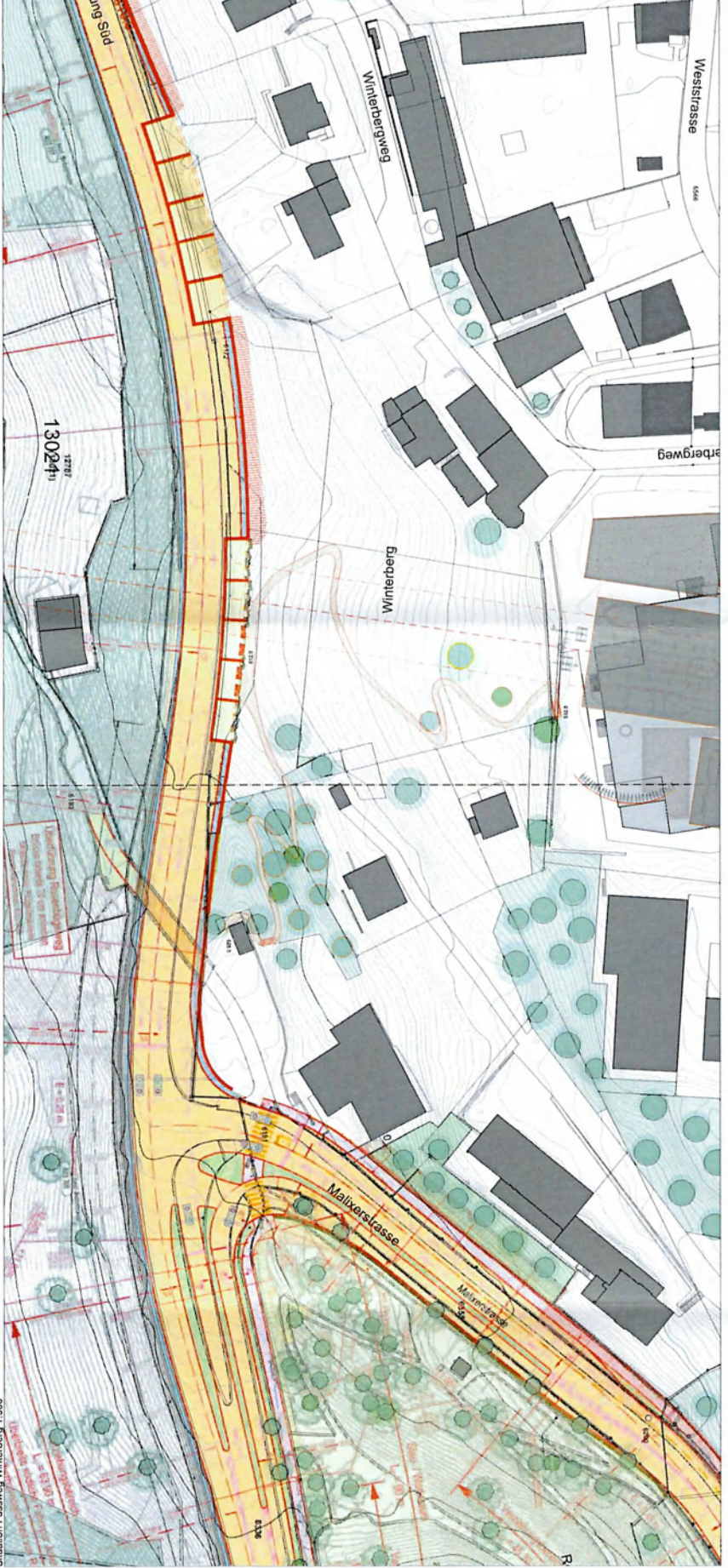
Schnitt Lehnbrücke (2) 1:200



Ansicht Jüliersstrasse 1:500



Situation Fusswege Winterberg 1:500



Situation Fusswege Winterberg 1:500

WA 3
 Ruppert Wolf Architekten
 ETH-SIA
 Corneliussasse 24
 Chur | rhod@w3.ch
 14.09.2025/cm

**Konzeptorschlag
 Fussweg Winterberg**

Ein Naherholungsraum
 Nachdem wir ausserhalb der Stadt über die Stadt
 ergründet haben und wir uns von den angrenzenden
 Flächen der Stadt aus, die sich im Bereich der
 Fusswege befinden, haben wir uns für die
 Planung der Fusswege entschieden. Die Planung
 der Fusswege ist ein wichtiger Bestandteil
 der Stadtentwicklung und trägt zur
 Verbesserung der Lebensqualität bei.
 Die Planung der Fusswege ist ein wichtiger
 Bestandteil der Stadtentwicklung und trägt
 zur Verbesserung der Lebensqualität bei.
 Die Planung der Fusswege ist ein wichtiger
 Bestandteil der Stadtentwicklung und trägt
 zur Verbesserung der Lebensqualität bei.



[Handwritten signature]

23. OKT. 2025

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]