

500 Tonnen Stahl als Kostenproblem

Die Vorbereitungsarbeiten für die neue Brambrüeschbahn laufen auf Hochtouren. Diese gestalten sich hochkomplex. Das wirkt sich auf die Kosten und den Zeitplan aus.

mit **Reto Küng**
sprach **Patrick Kuoni**

Vor zwei Monaten informierten die Churer Bergbahnen, wie die neuen Gondeln aussehen sollen, die dereinst in Zehnergondeln bis zu 1400 Personen von Chur nach Brambrüesch transportieren sollen (Ausgabe vom 22. September). Auf die Wintersaison 2026/2027 soll die Bahn bereit sein, 24,4 Millionen Franken (plus/minus 25 Prozent) soll sie kosten. In Stein gemeisselt sind aber weder die Kosten, noch wann die Bahn in Betrieb ist. Reto Küng, Delegierter des Verwaltungsrates der Chur Bergbahnen, erklärt, weshalb dem so ist und welche Hintergrundarbeiten punkto neuer Brambrüeschbahn aktuell laufen.

Herr Küng, bis die Bauarbeiten für die neue Brambrüeschbahn beginnen, zieht noch einige Zeit ins Land. Doch woran wird aktuell im Hintergrund gearbeitet?

Reto Küng: Aktuell arbeiten wir intensiv am Plangenehmigungsgesuch, welches wir im Mai beim Bundesamt für Verkehr einreichen wollen. Das Gesuch beinhaltet die ganze Bahn inklusive alle drei Stationen sowie die ganze Linienführung, das Panoramarestaurant, sämtliche Richt- und Nutzungsplanungen und Umweltverträglichkeitsprüfungen. Das ist also ein ziemlicher Koloss. Wir spüren, dass die Frage in der Bevölkerung da ist, wann denn die Bahn nun fahre. Schliesslich habe man ja schon 2019 abgestimmt. Ich verstehe diese Frage, darum ist es auch wichtig, aufzuzeigen, wieso es so lange dauert.

Liegt es auch daran, dass so viele Akteure involviert sind?

Genau, die Konzession und die Baubewilligung kommen vom Bundesamt für Verkehr. Ausserdem gibt es sehr viele Schnittstellen. Das Stadthallenareal, wo die neue Bahn gebaut wird, liegt mitten in der Stadt. Und dieses Areal wird noch einmal völlig neu gestaltet. Wir sind deshalb verschiedenen Dynamiken ausgesetzt. Ausserdem sind mit Chur und Churwalden auch zwei Gemeinden betroffen.

«Im Herbst 2025 müssen wir mit den Bauarbeiten an der Talstation starten können.»

Im Churer Gemeinderat schnitt Stadtpräsident Urs Marti an, dass sich die Verhandlungen mit einem Landbesitzer bei einer Zufahrtsstrasse für die künftige Talstation schwierig gestalten. Könnte dies zu Zeitverzögerung für das ganze Projekt führen?

Ja, das ist auf jeden Fall eine Ungewissheit. Wenn wir das Plangenehmigungsgesuch eingeben, muss eine Einigung da sein. Die Stadt verhandelt dort seit einhalb Jahren, die Verhandlungen sind relativ weit fortgeschritten. Die Schwierigkeit ist, dass wir dort als Chur Bergbahnen nicht mit am Tisch sitzen und wir die Verhandlungen dementsprechend auch nicht beeinflussen können. Dies, weil geplant ist, dass die Stadt das Land kauft und uns dieses im Baurecht abgibt.

Wäre es möglich, den Landbesitzer zu enteignen?

Bei einem Seilbahnprojekt gäbe es theoretisch diese Möglichkeit, wenn öffentliches Interesse geltend gemacht werden kann. Das heisst, man würde den Korridor von der Talstation zur Kantonsstrasse enteignen und den Besitzer entschädigen. Das wollen aber natürlich alle Parteien verhindern. Und ich bleibe optimistisch, dass eine gütliche Einigung gelingt. Und ich möchte wirklich betonen, dass es kein schlechtes Einvernehmen und auch keinerlei Drohgebärden gibt.

Sofern die Verhandlungen bis im April erledigt sind, liegt man dann weiterhin im Zeitplan?

Das Ziel ist nach wie vor, dass wir auf die Wintersaison 2026/2027 öffnen können. Wir haben einen Lenkungsausschuss, der drei Projekte zeitlich geschickt zu koordinieren versucht. Neben dem Bau der neuen Brambrü-

eschbahn geht es auch um die Entwicklung des Stadthallenareals und um den Bau der neuen Event- und Messehalle auf der Oberen Au. In unserem Zeitplan haben wir auch gewisse Verzögerungen eingerechnet. Es ist nicht so, dass wir blauäugig geplant hätten. Ein wichtiger Fixpunkt ist der Herbst 2025. Dann müssen wir mit den Bauarbeiten an der Talstation starten können.

Gibt es weitere Stolpersteine?

Ja, beispielsweise die Archäologie. Auf dem Stadthallenareal finden noch Ausgrabungen statt. Wenn beispielsweise die Archäologinnen und Archäologen einen sensationellen Fund machen, dann werden wir den Zeitplan nicht einhalten können. Allgemein möchte ich dazu festhalten: Wir haben von der Churer Stimmbevölkerung den Auftrag bekommen, die Brambrüeschbahn zu ersetzen. Diesen Auftrag versuchen wir so gut als möglich auszuführen, und das, was wir beeinflussen können, bereiten wir vor. Aber es gibt verschiedene Schnittstellenproblematiken, die wir nicht aktiv Einfluss nehmen können. Wir bleiben aber zuversichtlich.

Das Churer Stimmvolk hat einen Kredit von 24,4 Millionen Franken (plus/minus 25 Prozent) für den Bau der Ersatzbahn genehmigt. Können die Kosten eingehalten werden?

Zuerst einmal muss ich dazu sagen, dass wir dem Submissionsrecht unterstellt sind, weil das Projekt zu 100 Prozent öffentlich finanziert wird. Das heisst, wir müssen wie eine Rhätische Bahn Ausschreibungen machen. Privatunternehmer hingegen können mit einem Handschlag dem Bahnlieferanten den Auftrag vergeben. Das können wir nicht. Und wir können auch nicht bei eingegangenen Offerten nachverhandeln.

Zum Finanziellen: Von den 24,4 Millionen Franken entfällt ungefähr die Hälfte auf die Bahnelektromechanik und die andere Hälfte auf die Stationen. Die Kosten für die Bahn sind inzwischen klar. Diese belaufen sich auf 15,1 Millionen Franken. Geplant gewesen wären 12 Millionen Franken. Die 25 Prozent Spielraum müssen hier also voll ausgeschöpft werden.

Wie haben Sie diese Differenz dem Stadtrat erklärt?

Wir haben die Kosten akribisch angeschaut und jeden Franken zweimal umgedreht. Ein Grundproblem ist, dass wir im Jahr 2017 Offerten eingeholt haben und im 2018 eine Machbarkeitsstudie erstellt wurde. Im 2019 war dann die Abstimmung – die Bahn aber soll erst Ende 2026 eröffnet werden. In neun Jahren können sich die Preise auch ohne Corona und ohne Ukraine-Krieg entwickeln, diese Faktoren kommen jetzt halt einfach dazu. Deshalb haben wir zum Glück auch diesen Spielraum von 25 Prozent erhalten. Wir glauben, dass wir das beste Produkt, was Preis/Leistung betrifft, bekommen.

Aber einfach überall die günstigste Option zu wählen, ging auch nicht. Ein Beispiel: Wir haben beispielsweise das Seil gewählt, das am wenigsten Lärm verursacht, weil Lärm in der Stadt und auch bei den Ferienwohnungsbesitzern eine grosse Angriffsfläche bietet.

«In unserem Zeitplan haben wir auch gewisse Verzögerungen eingerechnet.»

Wie sieht die finanzielle Situation bei den Stationen aus?

Die Preisschätzungen für Talstation, Mittelstation und Bergstation wurden erstellt, bevor klar war, dass es ein neues Stadthallenareal gibt, welches ungefähr dreiviertel so gross ist wie die Piazza in Locarno. Die Talstation ist das erste Gebäude auf diesem Platz, sie hat also eine gewisse Adressierfunktion. Kurz gesagt: Auch die Talstation wird also teurer.

Das heisst, es wird auch mit dem vom Stimmvolk genehmigten Spielraum von 25 Prozent eng?

Wenn wir unsere Arbeit sehr gut machen, können wir die 25 Prozent einhalten. Man muss auch klar festhalten: Jedes Bauprojekt, welches von der öffentlichen Hand realisiert wird, wird aktuell teurer. Wir haben beispielsweise 500 Tonnen Stahl, die wir verbauen. Stahl ist aktuell knapp und man ist deshalb den höheren Preisen ausgesetzt. Die 25 Prozent decken die Risiken der neun Jahre ab vom Budget bis zur Realisierung – ohne Sonderfaktoren. Wir gehen davon aus, dass unser Bauprojekt gleich behandelt wird wie alle anderen Bauprojekte, die auch teurer werden.

Zeitplan Brambrüeschbahn-Projekt

Mai 2019

Der Kredit für die neue Brambrüeschbahn wird in der Stadt Chur genehmigt.

Herbst 2019

Start des Koordinationsprojekts «ChurHoch3» (Stadthallenareal, Bergbahn, Messe- und Eventhalle in der Oberen Au).

Sommer/Herbst 2021

Das Stimmvolk genehmigt den Kauf des Stadthallenareals durch die Stadt Chur. Ausserdem arbeiten die Chur Bergbahnen ein Vorprojekt für die neue Bahn aus und sie legen die Linienführung der Bahn sowie die Standorte von Tal-, Mittel- und Bergstation fest. Des Weiteren finden die Planungsarbeiten zum Masterplan Brambrüesch ihren Abschluss. Der Grossauftrag für den Bahnlieferanten (Elektromechanik) wird ausgeschrieben und Voruntersuchungen für den Umweltverträglichkeitsbericht getätigt.

Winter 2021/2022

Die Bergbahnen starten mit der Ausarbeitung der Grundlagen für das umfangreiche Plangenehmigungsgesuch.

Winter 2022/2023

Die Verfahrenskoordination punkto Raumplanung finde ihren Abschluss und das Plangenehmigungsgesuch wird beim Bundesamt für Verkehr (B AV) im Frühling 2023 eingereicht. Das Plangenehmigungsverfahren ist eigentlich ein neunmonatiges Verfahren. Aufgrund diverser Einsprachemöglichkeiten rechnen die Bergbahnen mit einer entsprechenden Verzögerung.

Januar 2025

Eintreffen der Plangenehmigungsverfügung und damit Abschluss amtlicher Publikationen und Einspracheverfahren sowie Anhörungen Kanton und Fachbehörden des Bundes. Abschluss der privaten Beschwerdeverfahren bis Ende 2025.

2026

Erteilung der Baubewilligung durch das BAV und Bau der neuen Bahn.

Dezember 2026

Konzessionserteilung und Eröffnung

