

GASTKOMMENTAR *Reto Küng über die neue Gondelbahn nach Brambrüesch*

Chur ohne Hausberg

I

Ich muss Sie warnen. Um diese Kolumne zu verstehen, braucht es grundlegende Kenntnisse im Rechnen. Überdies benötigen Sie die gedankliche Bereitschaft, etwas über den Tellerrand hinauszublicken – zum Beispiel den Unterschied zwischen einmaligen Investitionskosten und jährlichen Betriebskosten zu kennen. Und Sie müssen fünf Minuten Ihrer Zeit investieren. Falls Sie weiterlesen: herzlichen Dank! Ihre Sorgfalt ehrt Sie in allen Belangen.

Die Churer Bevölkerung möchte eine neue Gondelbahn auf Brambrüesch mit einer Mittelstation auf Füljan. So wurde im Mai 2019 abgestimmt. Genau eine solche Bahn haben die Bergbahnen Chur Dreibündenstein (BCD) in den letzten vier Jahren geplant. Mit Unterstützung der besten Fachleute der Schweiz. Der Deal mit der Stadt Chur: Die Bergbahnen Chur Dreibündenstein bekommen keine Betriebsbeiträge mehr (aktuell 400 000 Franken jährlich, indexiert), dafür investiert die Bevölkerung in die Infrastruktur. Budget: 24,4 Millionen Franken. Mit einer Kostenungenauigkeit für Planungsänderungen von 25 Prozent. So hält es die Norm 102 des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA) für Machbarkeitsstudien fest. Was sind das für Änderungen? Im Falle der neuen Brambrüeschbahn gibt es drei: Die Talstation muss sich dem Richtkonzept für das Stadthallenareal der Stadt Chur anpassen. Die Verschiebung der Mittelstation aus landschaftlichen Gründen bedeutet einen grösseren Knick der Linienführung. Und die eigentliche Bahnelektromechanik verteuert sich wegen neuer Vorschriften sowie Investitionen in Lärmreduktion und Sicherheit. Der Budgetrahmen liegt demnach bei 30,5 Millionen Franken – ohne Teuerung. Diese ist gemäss SIA nicht Bestandteil der 25 Prozent für Planungsänderungen. Wie auch, wenn die Teuerung beim Bau seit der Abstimmung auf satte 15,7 Prozent angestiegen ist!

Die Bergbahnen Chur Dreibündenstein haben die 172 Dossiers des Pro-



So soll ein Teil des Ganzen aussehen: die Mittelstation Füljan der neuen Brambrüeschbahn. (VISUALISIERUNG ARCHITEKTURBÜRO RITTER SCHUMACHER)

jekts am 30. Juni 2023 zur Vorprüfung beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Das Problem: Es kostet 35 statt 30,5 Millionen Franken. Wird der Teuerungsausgleich gewährt, wird das Budget eingehalten. Falls nicht, wird das Budget letztlich um 4,5 Millionen Franken gekürzt. Dafür gibt es aber keine Gondelbahn mehr, wie sie von der Bevölkerung bestellt wurde. Und es gibt keine Gondelbahn mehr, welche 150 000 Gäste befördern kann. Weniger Gäste heisst weniger Umsatz. Weniger Umsatz heisst weiterhin Betriebsbeiträge der Stadt Chur. Was passiert, wenn nur die alte Gondelbahn der oberen Sektion ersetzt wird? Sie kostet zwar zehn Millionen Franken weniger in der Anschaffung. Auf 40 Jahre Konzessionsdauer und mit drei Prozent Zins gerechnet, gibt das aber 32 Millio-

nen Franken zusätzliche Betriebsausgaben. Unter dem Strich resultiert also ein schlechteres Projekt, das erst noch 22 Millionen Franken mehr kostet – nicht eingerechnet die Planungskosten für das Stadthallenareal. Weil die Pen-



«Was passiert, wenn nur die alte Gondelbahn ersetzt wird.»

delbahn weiterhin mittendurch fährt, geht es da zurück auf Feld 1. Mit der tollen Aussicht übrigens, spätestens in zehn Jahren für den Ersatz der Pendelbahn wieder bei der Bevölkerung anzuklopfen.

Wieso ich Ihnen das hier erzähle? Weil ich in den letzten zwei Wochen sehr oft gefragt worden bin, was denn passiert ist. Ich habe mich nicht einfach zurückgezogen, sondern im Interesse des Projekts den Stab weitergereicht. An die Politik. Denn es gibt für die Ersatzanlage Brambrüesch keine andere Lösung – auch wenn das einige Stammtisch-Rhetoriker behaupten. Zusammen mit dem Team der Bergbahnen Chur Dreibündenstein habe ich alles für dieses Projekt gegeben. Wir hatten und haben das Projekt jederzeit fest im Griff. Strategisch mit einem nachhaltigen Ganzjahreskonzept für Brambrüesch und von den Bergbahnen Chur Dreibündenstein zusätzlich organisierten Mitteln für Nebeninfrastrukturen von 7,55 Millionen Franken. Von den drei Millionen Planungskosten

werden die Bergbahnen Chur Dreibündenstein eine Million nicht benötigen – um sie in die zeitgemässe Bahninfrastruktur stecken zu können. Das wird auch der vom Gemeinderat bestellte Bericht zeigen. Hoffentlich rechtzeitig für eine baldige Volksabstimmung zur nachträglichen Indexierung des Investitionsbeitrags. Damit wir Churerinnen und Churer am Schluss nicht vor einem Scherbenhaufen stehen: Chur ohne Hausberg.

RETO KÜNG (57) ist Inhaber der Agentur Küng Pluskom für Strategien, Projektentwicklung und Kommunikation in Chur (www.pluskom.ch). Er studierte Betriebswirtschaft an der Universität St. Gallen (HSG) und war Delegierter des Verwaltungsrats der Bergbahnen Chur Dreibündenstein (BCD). Früher amtierte er als Tourismusdirektor in Chur.