

Für die Brambrüeschbahn geht es um die Wurst

Der Churer Hausberg Brambrüesch soll mit einer neuen Direktverbindung erschlossen werden. Dafür will die Stadt als einmaligen Investitionsbeitrag 24,4 Millionen Franken ausgeben. Ob das Projekt realisiert werden kann, entscheidet das Stimmvolk am 19. Mai an der Urne.



In die Jahre gekommen: Die Gondelbahn zwischen Känzeli und Brambrüesch muss dringend ersetzt werden.

Ein 15-köpfiges Komitee bekannter Churer Persönlichkeiten aus Parteien, Interessengruppen und Organisationen – darunter Bürgermeister Andy Brunold, alt Stadträtin Doris Caviezel-Hidber, Simri Buchli von der Band 77 Bombay Street, alt Gemeinderatspräsident Christian Durisch und Tourismusdirektorin Leonie Liesch – unterstützt das Ja von Stadt- und Gemeinderat zu einem einmaligen Investitionsbeitrag von 24,4 Millionen Franken für eine Direktverbindung nach Brambrüesch mit Zehnergondeln – ohne Umsteigen in kleinere Kabinen in der Mittelstation, wie das heute der Fall ist. Der Vorteil: keine Wartezeiten und eine Bergfahrt von nur 4 bis 8 Minuten. Im Gegenzug wird der Betriebsbeitrag der Stadt in der Höhe von derzeit 378000 Franken pro Jahr gestrichen. Damit würde

Chur für die gleichen jährlichen Kosten wie bisher eine neue Bahn bekommen – und das ohne Steuererhöhung.

Kein Flickwerk

Das Bahnprojekt der Direktverbindung mit Ein- beziehungsweise Ausstiegsmöglichkeit in der neuen Mittelstation Füljan gründet einerseits auf der Tatsache, dass die über 50-jährigen, technisch längst überholten Vierergondeln von Känzeli nach Brambrüesch zwingend ersetzt werden müssen. Gleichzeitig sehen sich die Bergbahnen Chur-Dreibündenstein (BCD) auch mit der Tatsache konfrontiert, dass die bestehende Pendelbahn ab Chur der geplanten Überbauung des Stadthallenareals im Weg steht. Die Direktverbindung sei daher «die beste und günstigste Variante». Sie bilde eine Einheit und sei

kein Flickwerk von zwei nicht aufeinander passenden Bahnsektionen, so der BCD-Verwaltungsrat. Der direkte Zubringer nach Brambrüesch biete die Chance, die Zukunft des Churer «Hausberges» ab der Saison 2023/24 für die nächsten Generationen nachhaltig zu sichern. Die Konzessionsdauer der neuen Bahn beträgt 40 Jahre.

Die Positionierung von Brambrüesch ist auf den Ganzjahresbetrieb ausgerichtet – nicht bloss den Winter. Die Chur-Bergbahnen haben die meisten Betriebstage aller Bergbahnen in Graubünden und machen bereits die Hälfte ihres Umsatzes im Frühling, Sommer und Herbst. Die wichtigsten Kundengruppen sind Familien, Sportler, Naturfreunde und Geniesser. Die Chur-Bergbahnen konnten ihre Umsätze in den letzten Jahren mit dem Ganzjahresabo

«uffa» mehr als verdoppeln und die Gästezahlen um über die Hälfte steigern. 100000 Gäste jährlich und 4500 Personen mit dem «uffa»-Abo nutzen das heutige Angebot, das mit der geplanten Direktverbindung noch weiter ausgebaut werden soll. Das Panoramarestaurant auf Füljan soll mit einem privaten Investor auf dem Boden der Bürgergemeinde realisiert werden. Die BCD rechnet, mit der neuen Bahn in den ersten fünf Jahren jeweils über 7 Prozent zu wachsen.

Schicksalsabstimmung

Die Abstimmung am 19. Mai ist für Brambrüesch eine Schicksalsabstimmung: Das Volk entscheidet, ob es mit der Direktverbindung eine Zukunft für Brambrüesch gibt oder ob bei einem Nein der Abbruch der Anlagen für mindestens drei Millionen Franken erfolgt. Bei einem Ja muss die durch Stadt- und Gemeinderat erfolgte Auflage der Reservebildung von 2 Millionen Franken erfüllt werden. Der Verwaltungsrat der Bergbahnen Chur-Dreibündenstein wird an der Generalversammlung im Herbst eine Lösung der Reservebildung vorstellen, welche die «uffa»-Abonnenten nicht zusätzlich belastet. An dieser GV würde bei einem Nein am 19. Mai auch über die Zukunft der BCD entschieden. Hauptaktionäre sind die Stadt und die Bürgergemeinde mit je 12,95 Prozent Aktienkapital. Die bestehende Konzession der Pendel- und Gondelbahn läuft 2026 aus. Von Experten wird der Gondelbahn keine entsprechende Lebensdauer mehr prognostiziert. ■