



Gemeinde / Cumegn

Albula/Alvra

info@albula- Alvra.ch
www.albula- Alvra.ch

Veia Baselgia 6
7450 Tiefencastel

Tel. 081 681 12 44

Botschaft für die Gemeindeversammlung vom 12. März 2026

Geschätzte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Nachfolgend informieren wir Sie über die Traktanden, welche an der Gemeindeversammlung vom 12. März 2026 beraten und verabschiedet werden.

Traktandum 3

Protokoll der Gemeindeversammlung vom 29. Januar 2026

Das Protokoll der Gemeindeversammlung vom 29. Januar 2026 wird, gemäss Art. 29 der Gemeindeverfassung, für 30 Tage den Stimmberechtigten zur Einsichtnahme in der Gemeindekanzlei aufgelegt und auf der Homepage aufgeschaltet. Das Protokoll wird unter der Voraussetzung, dass keine Einsprachen während der Auflagefrist eingehen, als genehmigt erklärt und vom Gemeindepräsidenten und der Protokollführerin unterzeichnet.

Traktandum 4

Tiefencastel: Bahnhofumbau / Gemeinschaftsprojekt mit der Rhätischen Bahn

Der Bahnhof Tiefencastel ist Verknüpfungspunkt mit den regionalen und lokalen Postautolinien. Für die Rhätische Bahn (RhB) kommt eine besondere Bedeutung, als wichtiger Zustiegs- und Ausstiegspunkt für den Berninaexpress in der Kernzone des UNESCO-Welterbes, hinzu. Aufgrund der gesetzlichen Auflagen zum Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) sowie für Verbesserungen bei der Umsteigesituation (heutiger, nicht schienenfreier Zugang auf Gleis 2 führt zu Gefahrensituationen und Verspätungen) sind verschiedene Erneuerungen am Bahnhof erforderlich. Seitens Postautobetrieb ist ebenfalls eine Anpassung der Haltekanten an das BehiG zwingend notwendig und es sind zusätzliche Verbindungen geplant, welche einen Ausbau des Postautobahnhofes notwendig machen. Die Gemeinde Albula/Alvra ist für die Umsetzung und Finanzierung der für den Postautobetrieb erforderlichen Infrastrukturen verantwortlich. Der Ausbau des Bahnhofs Tiefencastel wird als Gemeinschaftsprojekt von der Gemeinde und der RhB geplant und soll in den Jahren 2027 bis 2030 realisiert werden.

Das Projekt beinhaltet den Ausbau und die Gesamterneuerung der Gleisanlagen sowie den Bau von zwei neuen, barrierefreien Perrons mit einer Länge von je 300 m. Die Perrons werden mittels Personenunterführung verbunden. Es sind überdachte Perronzugänge mit Treppen und Rampen vorgesehen. Das heutige Abstellgleis wird abgebrochen, neu erstellt und neu in Richtung Filisur angebunden. Die erforderliche Trasseeverbreiterung auf dieser Seite wird durch eine Ertüchtigung des talseitigen Lehnenviaduktes und einen bergseitigen Felsabtrag ermöglicht. Für die Perronverlängerung in Richtung Thusis muss die Stützmauer entlang der Veia da Prada erneuert werden.

Das neue, barrierefreie Postautoterminal mit zwei Doppelhaltekannten und Wendeplatz sowie die Carparkplätze entstehen auf den heutigen Parkierungsflächen, respektive einer Platzerverweiterung gegen Südosten. Für den Postautowendeplatz muss die bestehende Stützmauer zur N29 erhöht werden. Die zukünftige Parkierung erfolgt auf der Bergseite des Bahnhofes, mit einer Zufahrt über die Veia Arniev. Im Bereich der heutigen Postautohaltestelle (nördlich des Bahnhofgebäudes) entstehen Kurzzeitparkplätze. Die zukünftige Quartierverbindung für Fussgänger führt durch die neue Personenunterführung. Die bestehende Wegunterführung östlich des Bahnhofs muss aufgehoben und die Fusswege entsprechend umgelegt werden. Die Gesamtbaukosten des Bahnhofprojektes werden auf Stufe «Bauprojekt» mit CHF 38.875 Mio. (exkl. MwSt.) veranschlagt. Der Kostenanteil der Gemeinde Albula/Alvra beträgt CHF 6.375 Mio. (exkl. MwSt.), bzw. CHF 6.9 Mio. (inkl. MwSt.).

Im September 2025 wurde beim BAV das ordentliche Projektgenehmigungsverfahren eingeleitet. Parallel wurde das kommunale Baubewilligungsverfahren von den Projektelementen der Gemeinde durchgeführt, wobei die Baubewilligung im Dezember 2025 erteilt wurde. Die Inbetriebnahme der neuen Bahnanlagen erfolgt im Dezember 2029 auf den Fahrplan 2030. Die Inbetriebnahme der Postautoanlagen folgt im Herbst 2030, nach Vollendung sämtlicher Bauarbeiten.

Ausgangslage

Der Bahnhof Tiefencastel bildet einen wichtigen regionalen Verkehrsknotenpunkt im Albultal. Er ist Verknüpfungspunkt für die regionalen und lokalen Postautolinien und bildet das touristische «Eingangstor» zum Parc Ela. Für die RhB hat der Bahnhof eine besondere Bedeutung als wichtiger Zu- und Ausstiegspunkt für den Berninaexpress. Zudem liegt er in der Kernzone des UNESCO-Welterbes Rhätische Bahn und geniesst dadurch überregionale Ausstrahlung. Für die Gemeinde Albula/Alvra bildet der Bahnhof Tiefencastel einen wichtigen Ankunfts- und Verbindungsort.

Aufgrund der gesetzlichen Auflagen zum Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) sowie für Verbesserungen bei der Umsteigesituation sind Erneuerungen am Bahnhof Tiefencastel dringend und zwingend notwendig.

Die heutige Anlage führt zu Verspätungen im Fahrplan. Aufgrund der fehlenden Unterführung und dem Verbot zur Überquerung der Gleise (Auflage aus dem PGV Bahnhofumbau 2010) warten Reisende auf dem Hausperron und verspäten dadurch diverse Züge sowie weitere später stattfindende Kreuzungen. Dies führt auch zu Folgeverspätungen auf dem ganzen Netz der RhB. Die Pünktlichkeit leidet stark unter dieser Situation.

Fahrgäste warten heute auf dem Perron Gleis 1 und müssen dieses queren, sobald der Zug auf Gleis 2 eingefahren ist (Verbot zur Querung der Gleise war eine Auflage beim Bahnhofumbau 2010). Dies führt zu Verspätungen der Züge, welche wiederum Einfluss auf diverse Kreuzungsstellen auf der Albulalinie haben.

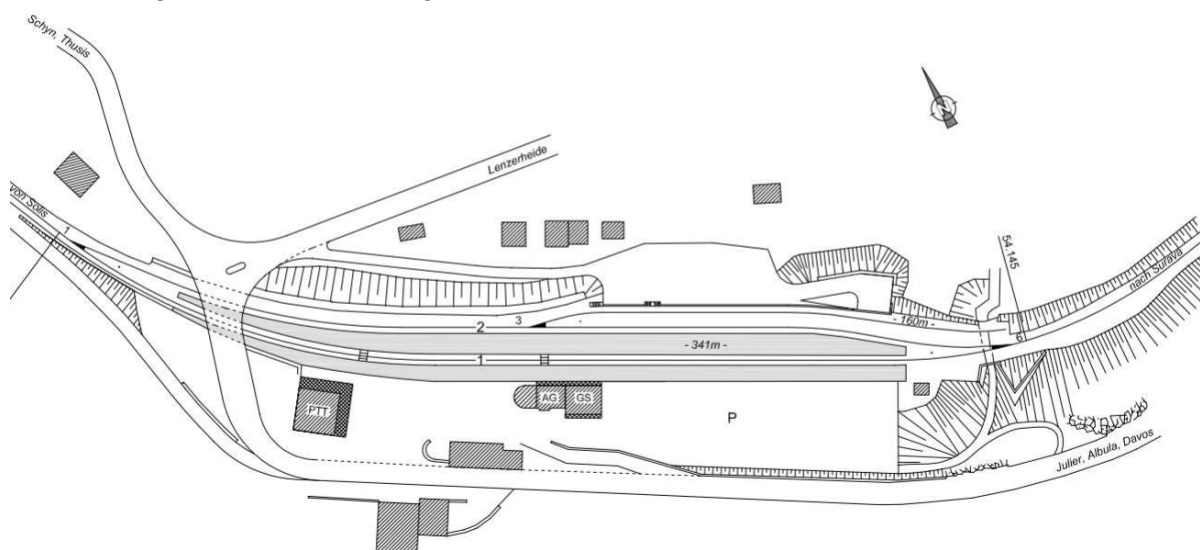


Blick auf Bahnhofareal Tiefencastel mit heutiger Postauto-Station



Fahrgastwechsel des Berninaexpress mit heutigem Zugang auf Gl. 2

Der heutige Bahnhof umfasst zwei Hauptgleise (Gleis 1 und Gleis 2) sowie ein Stumpengleis (Gleis 3). Die Gleise 1 und 2 werden für den Reise-, Güter- und Dienstzugverkehr genutzt. Das Stumpengleis wird durch die Infrastruktur betrieben, insbesondere für Unterhaltsarbeiten sowie Interventionen im Zusammenhang mit der Brienzerutsch-Thematik. Die Perronanlage wurde im Jahr 2010 umgebaut, entspricht aber nicht durchgehend den Anforderungen an das BehiG. Dies hat damit zu tun, dass die Anlage damals auf ein anderes Verkehrsregime ausgelegt wurde. Die Perrons entsprechen auch nicht der Systemzuglänge auf der Albulalinie von 306 m. Auf der Seite Thusis wurde im Bogen auf einer Länge von ca. 60 m eine reduzierte Höhe realisiert. Der Zugang zum Perron Gleis 2 ist nicht schienenfrei. Es bestehen deshalb im Normperron noch Absenkungen, die es den Kunden ermöglichen, auf Schienenniveau das Gleis 1 zu überqueren. Der autonome Zugang zum Zug mit durchgehender, BehiG-konformer Perronkante von 37cm über Schienenoberkante auf der gesamten Perronlänge ist somit nicht eingehalten.



Stationskizze Tiefencastel, zweigleisige Anlage mit 341 m Kreuzungslänge und einem Abstellgleis (160 m) ab Gleis 2

Auch seitens der Postauto AG ist eine Anpassung der Haltekanten an das BehiG erforderlich. Zusätzlich sind aufgrund der Einführung des Halbstundentaktes weitere Verbindungen geplant, die einen Ausbau des Busbahnhofs notwendig machen.

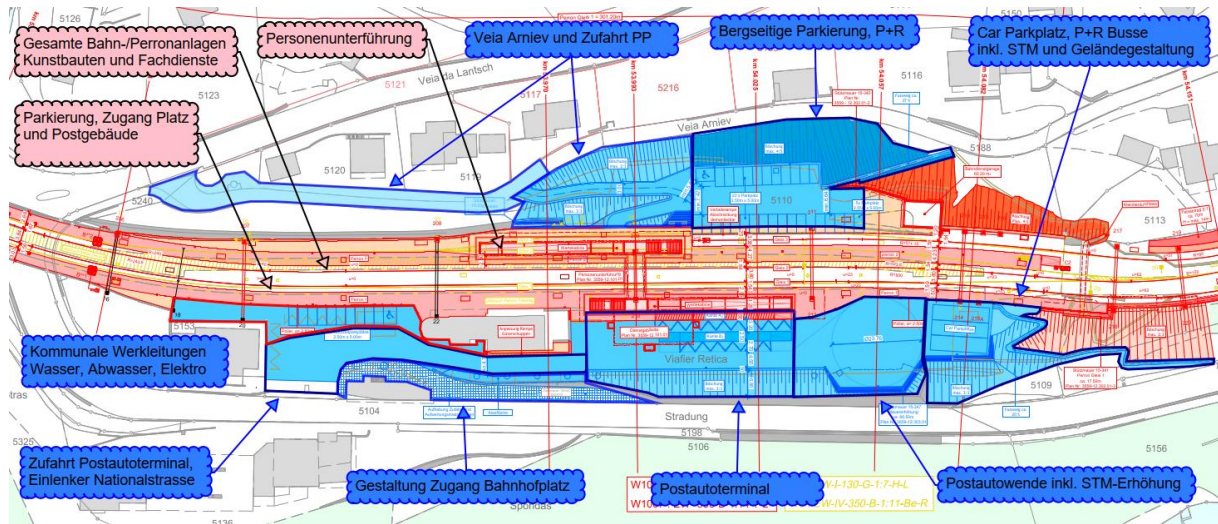
Mit der Gemeinde Albula/Alvra besteht eine Planungsvereinbarung. Diese regelt die organisatorische Abwicklung und Kostentragung für die Projektierung und Umsetzung des Bahnhofumbaus. Grundlage für den Kostenteiler bilden die jeweiligen Bausummen der Projekt-elemente RhB oder Gemeinde.

Ziele und Projektbeschreibung

Die Bahnanlage wird barrierefrei und gemäss heutiger Kundenerwartung erneuert. Das Gleis 2 erhält ein Aussenperron, das über eine Personenunterführung mit überdachten Rampen und Treppen erschlossen wird. Die gesamte Gleisanlage wird in angepasster Lage neu erstellt, inklusive Ersatz zweier Weichen. Das Gleis 3 (Abstellgleis) wird neu in Richtung Filisur angebunden. Die erforderliche Trasseeverbreiterung auf dieser Seite wird durch die Ertüchtigung des talseitigen Lehnenviaduktes und einen bergseitigen Felsabtrag ermöglicht. Die Perronverlängerung Gleis 1 erfordert eine neue Stützmauer auf der Seite Filisur. Auf der Seite Thusis muss die bestehende Stützmauer entlang der Veia da Prada erneuert werden. Die Bahntechnik wird komplett erneuert. Das neue Stellwerk und weitere Anlagen sind im neuen, unterirdischen Dienstgebäude mit Zugang aus der Personenunterführung untergebracht. Der Bahndienst erhält eine neue Garage auf der Bergseite und die Verladerampe von Gleis 3 wird für die heutigen Bedürfnisse erneuert. Die Eingleisstelle im Gleis 1 wird Richtung Thusis, ausserhalb der Perronanlage, neu erstellt und ist von der Veia da Prada aus zugänglich.

Auf dem Bahnhofareal werden Busverkehr und motorisierter Individualverkehr stärker entflochten. Das neue, barrierefreie Postautoterminal mit zwei Doppelhaltekanten und Wendeplatz sowie die Carparkplätze entstehen auf der heutigen P+R-Anlage im Osten des Bahnhofs resp. einer Platzerweiterung gegen Osten. Sie sind Bestandteil des kommunalen Projektgenehmigungsverfahrens. Dies gilt ebenso für die P+R-Anlage, welche auf der Bergseite neu erstellt wird. Im Bereich der heutigen Bushaltestelle entstehen Kurzzeitparkplätze (K+R). Für den Postauto-Wendeplatz muss die bestehende Stützmauer zur Nationalstrasse N29 erhöht werden. Die zukünftige Quartierverbindung für den Fussgängerverkehr führt durch die neue Personenunterführung. Die bestehende Wegunterführung östlich des Bahnhofs wird aufgehoben. Die Wegführungen auf dem Bahnhofareal werden entsprechend angepasst.

In der Projektübersicht sind die wichtigsten Elemente dargestellt.



Projektübersicht mit Hauptelementen. Blau dargestellt sind die Elemente des Gemeindeprojektes (Grosse Darstellung im Anhang)

Der Gestaltung des Bahnhofsareals kommt ein besonderes Augenmerk zu. Die Anforderungen des UNESCO-Fachausschusses Bahn und der Denkmalpflege Graubünden sind verbindlich. Dem prägenden Einfluss der Kunstbauten auf den Charakter der Bahnhofsanlage sowie ihrer Einbettung in die Landschaft und Ortschaft wird mit einem Kunstbautenkonzept Rechnung getragen. Der UNESCO-Fachausschuss Bahn und die Denkmalpflege Graubünden haben dem vorliegenden Bauprojekt im Grundsatz zugestimmt.

Die Umsetzung des Bauvorhabens unter Betrieb ist komplex und beinhaltet viele Abhängigkeiten. Die massgebenden Randbedingungen für den Bauablauf sind die Gleisbauarbeiten, die eine Wochenend-Totalsperre und zwei Teilsperren erfordern (jeweils ein Gleis gesperrt, das andere, inkl. Perron, in Betrieb). Der Bahnhofumbau nimmt rund vier Jahre in Anspruch: Mit Baustart im März 2027 ist die Inbetriebnahme der neuen Bahnanlage im Herbst 2029 vorgesehen. Die Erstellung des neuen Postautoterminals, der berg- und talseitigen Parkplätze, die kommunalen Werkleitungsarbeiten sowie die abschliessenden Umgebungsarbeiten dauern bis Ende 2030.

Postautoterminal

Das neue, barrierefreie Postautoterminal wird südöstlich im Bereich der bestehenden P+R-Anlage der RhB angeordnet, welche deswegen auf die Bergseite des Bahnhofs verschoben wird. Es sind zwei Doppelkanten A + B mit durchgehend 22 cm Höhe vorgesehen. Die (überdachte) Kante A grenzt an das Hausperron Gleis 1 resp. an die Rampe der neuen Personenunterführung und hat eine Länge von 36.00 m. Die Zu- und Abfahrten auf dieser Haltekante sind voneinander abhängig. Die Kante B (nicht überdacht) hat eine Länge von 24.00 m. Die Fahrbahnbreite bei Kante A beträgt 3.20 m, um die reibungslose Schneeräumung sicherzustellen (Pflugbreite: 3.00 m). Die Fahrbahnbreite bei Kante B kann mit 2.70 m minimal gewählt werden, weil zur parallel verlaufenden, 4.50 m breiten Durchfahrt zum Wendepunkt kein Höhenversatz besteht. Der barrierefreie Übergang zwischen den Haltekanten, dem Hausperron Gleis 1 und der Rampe der Personenunterführung (zum Aussenperron Gleis 2) wird mit BehiG-konformen Rampen gewährleistet.

Postautowendeplatz inkl. Stützmauererhöhung

Der Wendeplatz stellt ein zentrales Element für den Postautobetrieb im südöstlichen Bahnhofsbereich dar, da ohne ihn der Postautoverkehr nicht geordnet abgewickelt werden kann. Das Postautoterminal wird im Richtungsverkehr betrieben. Bei der Anfahrt passieren die Postautos das Terminal, wenden auf dem östlich angeordneten Wendeplatz und fahren dann ihre Haltekanten in Ausfahrtsrichtung an. Der erforderliche Raum für den Wendeplatz wird durch die Erhöhung der bestehenden Stützmauer 15-347 zur Julierstrasse (N29) geschaffen. Durch die lokale Mauererhöhung mittels rückversetzter, auf Schachtfundamenten fundierter Winkelstützmauer wird der Wendeplatz mit einem Durchmesser von 23.75 m ermöglicht (Schleppkurve inkl. Sicherheitszuschläge sind eingehalten). Die dazu nötige Länge der Mauererhöhung liegt bei rund 33 m. Die Erhöhung der bereits heute bis 9.00 m hohen Trockenmauer beträgt ca. 3.50 m.

Car-Parkplatz, P+R Busse inkl. Stützmauer und Geländegestaltung

Südöstlich des Postautowendeplatzes sind 3 Car- und P+R-Bus-Parkplätze mit einer Länge von je 15.00 m und Breite von 4.00 m vorgesehen. Dies als Ersatz für die bestehenden 4 Parkplätze, welche dem neuen Postautowendeplatz weichen müssen. Die neue Lage der Parkplätze erfordert eine Stützkonstruktion und eine Geländeanpassung. Die neue Schweregewichtsstützmauer weist eine Länge von 23.0 m und eine Höhe von 7.00 m – 9.00 m auf. Die Stützmauerkrone liegt analog zur Stützmauererhöhung beim Wendeplatz ca. 1.30 m über dem definitiven Belag und dient als Absturzsicherung und Anfahrtschutz. Gemäss Vorgabe des UNESCO Fachausschusses Bahn zum Vorprojekt ist eine Abwinklung der Mauer entlang dem stirnseitigen Abschluss des neuen Car/P+R-Bus-Parkplatzes vorgesehen. Der Fussweg ab dem Trottoir der Julierstrasse zum Bahnhof resp. zum neuen Postautoterminal muss erhalten bleiben. Dazu sind im Anschluss an die Stützmauer entsprechende Geländegestaltungen und eine neue Wegführung erforderlich.

Bergseitige Parkierung (Kompensation der talseitigen Parkplätze)

Der Verlust der durch den Postautoterminal benötigten P+R-Anlage muss für die RhB kompensiert werden. Sie zügelt darum auf die Bergseite und bietet weiterhin 29 Parkplätze. Von der Parkierungsanlage ist der barrierefreie Zugang zum Aussenperron Gleis 2 direkt und jener zum Hausperron Gleis 1 sowie zum Postautoterminal durch die neue Personenunterführung gewährleistet. Mit der Verlegung sämtlicher P+R-Plätze auf die Bergseite wird die Verkehrssituation auf dem Bahnhofareal, die Ein-/Ausfahrt in die Julierstrasse und der Verkehrsfluss für die Postautos deutlich verbessert.

Die Geländeanpassung zur erforderlichen Platzgeometrie der P+R-Anlage kann ohne neue Kunstbauten ausgeführt werden.

Zufahrt Postautoterminal und Anpassung Einlenker Nationalstrasse

Die Zu- und Wegfahrten zum Postautoterminal ab der Julierstrasse führen neu in beide Fahrtrichtungen über den Bahnhofplatz, am Bahnhofsgebäude und Postautoterminal vorbei zum Wendeplatz. Die Zufahrt zum Postautowendeplatz und Postautoterminal wird für den motorisierten Individualverkehr eingeschränkt. Ab dem Bahnhofsgebäude sind Zufahrten nur noch für Postautos, Cars/P+R-Busse und Dienstfahrzeuge der RhB gestattet. Die Kontrolle

zur Befahrbarkeit der Zufahrt zum Postautoterminal wurde mit der Postauto AG besprochen und mittels Schlepplkurvenanalyse nachgewiesen. Durch Anpassung mittels überfahrbarer Verkehrsinsel im Einlenkerbereich zur Julierstrasse können die Ein-/Ausfahrten auf die Nationalstrasse neu ohne ein Überstreichen der Gegenfahrbahn ermöglicht werden. Das bestehende Bahnhofbuffet darf baulich nicht tangiert werden. Dadurch sind die Sichtweiten auch zukünftig ungenügend. Aktuell laufen deshalb Abklärungen mit dem ASTRA zu einer Temporeduktion (heute 50 km/h) und Busbevorzugung.

Veia Arniev

Die Veia Arniev ist neu Zufahrt zum bergseitigen P+R Parkplatz. Sie weist heute eine Fahrbahnbreite von ca. 3.00 m auf. Mit dem erarbeiteten Projekt wird die Fahrbahnbreite auf 4.80 m erhöht. Mit dieser Fahrbahnbreite ist ein Kreuzen von zwei Personenwagen gewährleistet. Die geplante Strasse verläuft entlang dem bestehenden Trassee. Die erforderliche Aufweitung des Strassenraumes erfolgt bergseitig mittels Winkelstützmauern. Sämtliche Zufahrten und Vorplätze werden an das neue Strassenniveau angepasst. Die gesamte Länge des Projektes wird auf eine Fahrbahnbreite von 4.80 m ausgebaut. Die Kurvenradien betragen maximal 50.00 m und minimal 8.00 m beim Einlenker in die Julierstrasse.

Werkleitungen

Im Bauprojekt wurden die Werkleitungsgrundlagen aktualisiert. Das Projekt wurde mit dem EW Albula sowie mit der Swisscom koordiniert. Die Projekte der Gemeinde und den Werken sind aufeinander abgestimmt.

Nachfolgend sind die wichtigsten Resultate der Werkleitungscoordination im Bauprojekt zusammengefasst:

- Für die neue Bahndienstgarage der RhB auf der Bergseite werden ein Wasser- und ein Kanalisationsanschluss benötigt. Die Erschliessung erfolgt von der oberhalb verlaufenden Veia Arniev. Für den Kanalisationsanschluss ist entsprechend eine Pumplösung vorgesehen (Kostenübernahme durch RhB).
- Der Verbandskanal im westlichen Teil des Bahnhofs wird verlegt und verläuft neu ausserhalb des Bahnhofareals. Das Bahntrassee soll dafür zwischen Weiche 1 und der Stützmauer Veia da Prada mit einem Pressvortrieb unterstossen werden. Dieses Projekt wird mit einem separatem BAB-Verfahren bewilligt und der Kreditantrag wird zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.
- Die bestehenden Erschliessungen des Aufnahmegebäudes sind in schlechtem Zustand und müssen ersetzt werden. Der Ersatz wird gegenüber der bestehenden Lage verschoben, zugunsten der Aufwertungsmassnahmen vor dem Bistro (Baumgrube).
- Das Swisscom-Trassee mit überregionaler Bedeutung in der Veia da Prada muss im Zusammenhang mit dem Ersatz der dortigen Stützmauer der RhB verlegt werden. Es wurde eine differenzierte Lösung gefunden (belegte Swisscom-Rohre verbleiben in der RhB-Parzelle, Reserverohre werden im neuen Kabeltrassee in der Veia da Prada auf dem talseitigen Stützmauer-Fundament geführt). Im Hausperron Gleis 1, im Bahnhofplatz und in der Zufahrtsrampe wird dieses Trassee nicht mehr tangiert. Diverse untergeordnete Swisscom-

Leitungen werden lokal verlegt, etwa im Aussenperron Gleis 2 zugunsten der neuen RhB-Kabelanlagen sowie vor dem Bistro zugunsten der Aufwertungsmassnahmen (Baumgrube).

- Die Meteor-/Schmutzwasserleitungen, welche das Bahntrasse im Bereich des Felsabtrags und des Lehnenviaduktes queren, werden auf der Bergseite lokal verlegt.
- Im Zuge der Strassensanierung Arniev wird eine neue Meteorleitung erstellt. Die bestehende Wasserleitungsverbindung, welche die Gleise quert, muss ersetzt werden und wird zusammen mit einer neuen Leerrohranlage für das EW unter der neuen Fussgängerunterführung erstellt und schliesst im Bereich des Bistros an die bestehende Wasserversorgung an.
- Die bestehenden EW-Leitungen entlang der heutigen Parkplatzzufahrt beim Aufnahmegebäude / Güterschuppen sowie im Bereich des neuen Busterminals werden lokal in die neue Fahrbahn / den Wendepplatz umgelegt. Die Erschliessung der Strassenbeleuchtung der Julierstrasse bleibt gewährleistet.

Finanzielles

Das Bauvorhaben wird als Gemeinschaftsprojekt der RhB und der Gemeinde Albula/Alvra unter Federführung der RhB abgewickelt. Die RhB tritt gegenüber Dritten, insbesondere Auftragnehmern und Lieferanten, als Ansprechpartner auf. Die Projektleitung wird bei der RhB durch den Fachbereich Infrastruktur-Projektentwicklung (I-PA) wahrgenommen. Diese wird seitens der Gemeinde durch den Gemeindevorstand (Gvs.), die Gemeindeverwaltung (Gde.) und die Bauherrenvertretung der Gemeinde (BHV) unterstützt. Zwecks Sicherstellung der Koordination und Wahrung der Interessen beider Vertragspartner werden periodische Koordinationssitzungen durchgeführt.

Die Beschaffung sämtlicher Unternehmer und Lieferanten wird durch die RhB, in Abstimmung mit der Gemeinde, durchgeführt. Die geleisteten Arbeiten werden fortlaufend, minimal halbjährlich, mittels Teilzahlungen, jeweils entsprechend der Objektgliederung direkt an die Gemeinde verrechnet. Die RhB führt das Gesamtcontrolling des Projektes.

Der detaillierte Kostenteiler ist in der folgenden Übersicht ersichtlich.

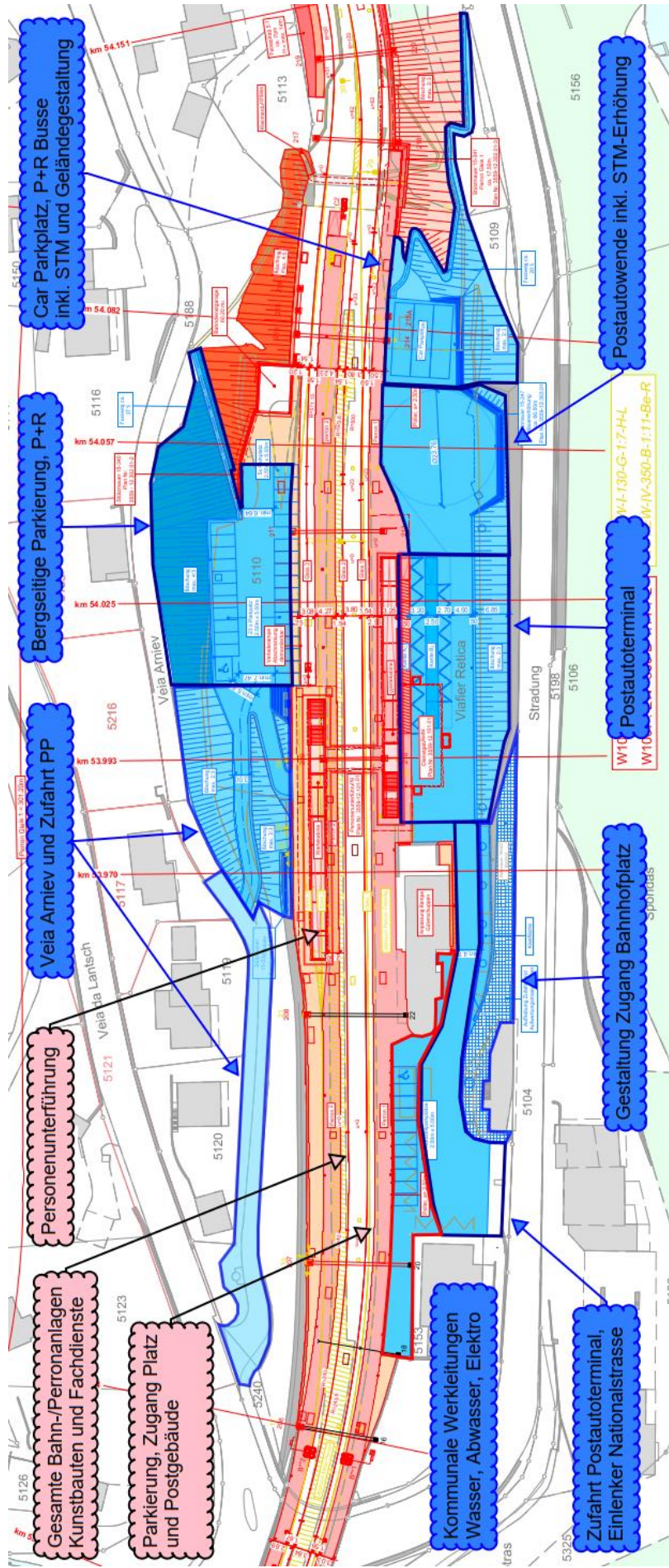
Kostenzusammenstellung Gemeindeanteil		
Anteil Gemeinde für Personenunterführung (25%)	CHF	550'000.00
Anteil Gemeinde für Parkierung Zugang Platz Postgebäude (50%)	CHF	75'000.00
Zufahrt PP bergseitige Parkierung	CHF	400'000.00
Bergseitige Parkierung, P+R	CHF	550'000.00
Zufahrt Postautoterminal, Einlenker Nationalstrasse	CHF	260'000.00
Gestaltung Zugang Bahnhofplatz	CHF	360'000.00
Postautoterminal	CHF	685'000.00
Postautowendeplatz inkl. Stützmauererhöhung	CHF	1'470'000.00
Car-Parkplatz inkl. Stützmauererhöhung	CHF	900'000.00
Strassensanierung Veia Arniev	CHF	440'000.00
Abwasserleitungen (Arniev, Bahnhofplatz und Entlastung Meteor Kreuzung Viglia veia Gelgia)	CHF	215'000.00
Wasserversorgung	CHF	310'000.00
Elektroversorgung (Trafo bis VK Arniev) exkl. Verkabelung	CHF	80'000.00
WC-Anlagen (50%)	CHF	80'000.00
Zwischentotal exkl. MwSt.	CHF	6'375'000.00
Mehrwertsteuer 8.1%	CHF	516'375.00
Rundung	CHF	8'625.00
Kosten Gemeinde Albula/Alvra Total	CHF	6'900'000.00
Subventionsanteil AEV (Amt für Energie und Verkehr) inkl. MwSt. gerundet	CHF	1'300'000.00
Nettogesamtkosten Gemeinde Albula/Alvra	CHF	5'600'000.00

Preisstandklausel

Der Kredit enthält eine Preisstandklausel. Der Kredit erhöht oder vermindert sich im Ausmass der Indexveränderung.

Kredit Antrag

Der Kostenanteil für die Gemeinde an das Gemeinschaftsprojekt mit der Rhätischen Bahn „Tiefencastel, Bahnhofumbau“ beträgt CHF 6'900'000.00. Der Gemeindevorstand beantragt Ihnen die Genehmigung des Bruttokredits zu Lasten der Gemeinde von CHF 6'900'000.00 inkl. MWST 8.1% (Kostenstand September 2025) und eine Kostengenauigkeit Stufe Bauprojekt mit +/- 10%.



Traktandum 5

Alvaschein: SIE Gôt Spess / Gôd da la Dascha

Das Projekt beinhaltet die Instandsetzung der beiden Waldwege Gôt dalla Dascha und Gôt Spess. Der Erschliessungspereimeter liegt nördlich von Alvaschein. Nördlich und westlich grenzt der Projektperimeter an die Gemeindegrenze zu Lantsch/Lenz. Beide Waldwege bilden die Basiserschliessung für die Bewirtschaftung der, für das Dorf Alvaschein und den darunterliegenden Verkehrsträgern wichtigen Schutzwälder. Der Waldweg Gôt dalla Dascha dient zudem als Zubringer zur ganzjährig bewohnten Liegenschaft bei Valmala. Nebst der Schutzwaldbewirtschaftung dienen die Wege auch als Zufahrt zu Trockenwiesen und –weiden von nationaler Bedeutung. Zudem gedeiht abschnittsweise der Riesen-Haarstrang in den bergseitigen Strassenböschungen. Die Pflanzen dienen als Brutstätte für die Stängel-Blattschneiderbiene, welche zu den stark bedrohten Wildbienenarten der Schweiz gehört. Die Waldwege ermöglichen eine langfristige Pflege dieses wertvollen Lebensraumes. Weiter ist die Erschliessung auch für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung des angrenzenden Wieslandes von grosser Bedeutung. Beide Waldwege werden zudem abschnittsweise als Wanderwege genutzt. Der Weg Gôt dalla Dascha dient als Zufahrt zur Wasserversorgung der Fraktion Alvaschein.

Der Wald im Projektperimeter ist vollumfänglich als Schutzwald ausgeschieden. In den nächsten 40 Jahren ist mit einem Holzanfall von rund 13'200 m³ zu rechnen, was einer jährlichen Nutzung von rund 330 m³ entspricht.

Die Realisierung des Projekts ist ab Sommer 2026 bis Herbst 2027 vorgesehen. Das Amt für Wald und Naturgefahren stellt einen Beitragssatz von 68 % in Aussicht.

Der Gemeindevorstand beantragt Ihnen die Genehmigung des Bruttokredits zu Lasten der Gemeinde von CHF 540'000.00 inkl. 8.1% MWST (Kostenstand Dezember 2025) und eine Kostengenauigkeit Stufe Bauprojekt mit +/- 10% für das SIE-Projekt Gôt Spess / Gôd da la Dascha zu genehmigen.

Traktandum 6

Brien/Brinzauls: SIE Igls Plangs – Plang Turigns

Das Projekt beinhaltet die Instandsetzung der Waldstrasse Voia d'Aclas zwischen Igls Plangs bis Pigni und des anschliessenden Maschinenwegs bis Plang Turigns. Der Erschliessungspereimeter liegt auf der orographisch rechten Talseite des Albulatals, nördlich der Ortschaften Brien/Brinzauls und Surava auf Gebiet der Gemeinde Albula/Alvra.

Die Strassen und Wege bilden die Basiserschliessung für die Bewirtschaftung der Waldungen oberhalb der Brienzerstrasse. Die Erschliessung dient auch als Zufahrt zu den Schutzbauten. Zudem werden rund 7.5 ha landwirtschaftlich bewirtschaftete Wiesen, die Schafalp Ruoinas sowie insgesamt 25 Maiensässe oder andere Gebäude erschlossen. Auch werden die Strassen für Beobachtungszwecke oder als Personenzugang im Zusammenhang mit dem Brienzer Rutsch beansprucht oder als Wanderweg genutzt.

Rund die Hälfte der Waldungen im Projektperimeter sind als Schutzwald ausgeschieden. In den nächsten 40 Jahren ist mit einem Holzanfall von rund 35'000 m³ zu rechnen, was einer jährlichen Nutzung von rund 900 m³ entspricht.

Im Zusammenhang mit dem Brienzer Rutsch wurde die Erschliessung für die Erstellung der verschiedenen Sondierbohrungen zur Erkundung der Rutschung Berg und danach für die Sanierung der Entwässerung der Brienzer Maiensäse stark beansprucht und in Mitleiden- schaft gezogen. Bei der Detailprojektierung der Wendeplatten wurde festgestellt, dass bei zwei von acht Wendekehren der für Lastwagenstrassen minimale Radius (8 m) nicht gege- ben ist. Bei diesen beiden Kurven wird daher die Kurvenverbreiterung (ausssen) etwas redu- ziert.

Die Realisierung des Projekts ist ab Sommer 2026 bis Herbst 2027 vorgesehen. Das Amt für Wald und Naturgefahren stellt einen Beitragssatz von 72 % in Aussicht.

Der Gemeindevorstand beantragt Ihnen die Genehmigung des Bruttokredits zu Lasten der Gemeinde von CHF 1'300'000.00 inkl. 8.1% MWST (Kostenstand Dezember 2025) und eine Kostengenauigkeit Stufe Bauprojekt mit +/- 10% für das SIE-Projekt Iglis Plangs – Plang Turigns zu genehmigen.

Traktandum 7

Rechenschaftsberichte / Schlussabrechnungen

- Brienz/Brinzauls: Frühwarndienst 2021 – 2024 «Folgeprojekt»

An der Urnenabstimmung vom 7. Februar 2021 wurde ein Bruttokredit von CHF 2'420'000.00 (inkl. MWST) für das Folgeprojekt Frühwarndienst 2021 – 2024 genehmigt.

Das Projekt wurde am 23. Februar 2021 mittels Regierungsbeschluss genehmigt. An die anrechenbaren Kosten von CHF 2'420'000.00 wurde ein Gesamtbeitrag von 80% gespro- chen.

Durch den Abbruch des Kompartiments Insel im Juni 2023 wurde der Frühwarndienst insbe- sondere im ersten Halbjahr 2023 sowohl personell als auch fachlich sehr stark gefordert, was zu erheblichen Zusatzkosten geführt hat. Im Sommer 2024 zeichnete sich folglich eine Überschreitung des Projektkredits ab. Durch einen mittels Departementsverfügung (13. Juni 2024) genehmigten Nachtragskredit über CHF 220'000.00 wurde der Projektkredit seitens Kanton auf gesamthaft CHF 2'640'000.00 erhöht.

Die Schlussabrechnung des Projekt Frühwarnsystem 2021 – 2024 beläuft sich auf CHF 2'516'491.40 womit der Projektkredit der Gemeinde um CHF 96'749.40 resp. 4. % über- schritten wird.

Es wurden folgende Beiträge (Total 90%) auf die Gesamtkosten (CHF 2'516'491.40) ge- währt

Beitrag Amt für Wald und Naturgefahren 80%	CHF	2'013'193.10
Beitrag Tiefbauamt 6%	CHF	150'989.50
Beitrag Rhätische Bahn AG 4%	CHF	100'659.65

Somit verbleiben für die Gemeinde Albula/Alvra Restkosten im Betrag von CHF 251'907.15.

Der Gemeindevorstand beantragt die Genehmigung der Schlussabrechnung.

- Brienz/Brinzauls: Umsiedlung – Vorprojekt-Planung

An der Gemeindeversammlung vom 7. Mai 2021 wurde ein Bruttokredit von CHF 510'000.00 (inkl. MWST) für das Vorprojekt-Planung Umsiedlung genehmigt. Beim Projekt handelte es sich um ein reines Planungsprojekt. Die im Projekt erarbeiteten und vorbereiteten Grundlagen wurden im Rahmen des Projekts 'Präventive Umsiedlung Brienz/Brinzauls' angewandt und wo erforderlich weiterentwickelt und konkretisiert. Mit dem Vorprojekt-Planung Umsiedlung wurden – soweit planbar – die Grundlagen für die Umsetzung einer Umsiedlung geschaffen. Die Gesamtkosten belaufen sich auf CHF 508'291.03. Der Beitrag des Amts für Wald und Naturgefahren beläuft sich auf CHF 457'461.95 (90%). Die Restkosten der Gemeinde belaufen sich somit auf CHF 50'829.08.

Der Gemeindevorstand beantragt die Genehmigung der Schlussabrechnung.

Tiefencastel, 19. Februar 2026

Der Gemeindevorstand Albula/Alvra