



## **Protokoll der Gemeindeversammlung vom 12. März 2026**

Anwesend: 44 Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Entschuldigt: Flavia Balzer, Mitglied Gemeindevorstand  
Martin Christen, Mitglied Gemeindevorstand  
Diverse Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Ort: Schulanlage Cumpogna, Tiefencastel

Zeit: 20.00 Uhr

### **Traktanden:**

1. Begrüssung
2. Wahl der Stimmenzähler
3. Protokoll der Gemeindeversammlung vom 29. Januar 2026
4. Tiefencastel: Bahnhofumbau / Gemeinschaftsprojekt mit der Rhätischen Bahn
  - a) Präsentation und Beratung
  - b) Genehmigung Bruttokredit CHF 6'900'000.00 (inkl. 8.1 % MWST)
5. Alvaschein: SIE Gôt Spess / Gôt da la Dascha
  - a) Präsentation und Beratung
  - b) Genehmigung Bruttokredit CHF 540'000.00 (inkl. MWST)
6. Brienz/Brinzauls: SIE Igl's Plangs – Plang Turigns
  - a) Präsentation und Beratung
  - b) Genehmigung Bruttokredit CHF 1'300'000.00 (inkl. MWST)
7. Rechenschaftsberichte / Schlussabrechnungen
  - Brienz/Brinzauls: Frühwarndienst 2021 – 2024 «Folgeprojekt»
  - Brienz/Brinzauls: Umsiedlung – Vorprojekt-Planung
8. Varia

## **1. Begrüssung**

Der Gemeindepräsident Daniel Albertin begrüsst die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger zur heutigen Gemeindeversammlung der Gemeinde Albula/Alvra in der Schulanlage Cumpogna in Tiefencastel.

Die Traktandenliste wurde im Vorfeld publiziert bzw. versandt und ist somit rechtsgültig. Die Abstimmungsunterlagen, bestehend aus der Einladung und der Botschaft des Gemeindevorstandes wurden rechtzeitig zugestellt und konnten zudem auf der Gemeindekanzlei bezogen sowie auf der Homepage der Gemeinde eingesehen werden.

## **2. Wahl der Stimmenzähler**

Als Stimmenzähler werden Roman Caplazi, Surava und Christian Simeon, Alvanu Dorf vorgeschlagen. Beide werden als Stimmenzähler gewählt. Es sind 44 Stimmbürgerinnen und Stimmbürger anwesend.

## **3. Protokoll der Gemeindeversammlung vom 29. Januar 2026**

Das Protokoll der Gemeindeversammlung vom 29. Januar 2026 wird, gemäss Art. 29 der Gemeindeverfassung, vom 13. Februar 2026 bis 16. März 2026 zur Einsichtnahme in der Gemeindekanzlei aufgelegt und auf der Homepage der Gemeinde aufgeschaltet. Sollten innert der Auflagefrist keine Einsprachen eingehen, wird das Protokoll als genehmigt erklärt. Sollten Einsprachen eingehen, werden diese an der kommenden Gemeindeversammlung behandelt.

## **4. Tiefencastel: Bahnhofumbau / Gemeinschaftsprojekt mit der Rhätischen Bahn**

### **a) Präsentation und Beratung**

Der Vorsitzende gibt einen kurzen Rückblick auf die historische Entwicklung der Rhätischen Bahn (RhB) bis hin zum aktuellen Projekt.

Christian Florin, Leiter Infrastruktur RhB und Rolf Strasser, Projektleiter RhB, stellen das Gemeinschaftsprojekt vor.

### **Ausgangslage**

Der Bahnhof Tiefencastel bildet einen wichtigen regionalen Verkehrsknotenpunkt im Albulatal. 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.

Aufgrund der fehlenden Unterführung und dem Verbot zur Überquerung der Gleise warten Reisende auf dem Hausperron 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 Postautostation*



*Fahrgastwechsel des Berninaexpress mit heutigem Zugang auf Gleis 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 Brienzer-Rutsch-Thematik. Die Perronanlage wurde im Jahr 2010 umgebaut, entspricht aber nicht durchgehend den Anforderungen an die Behindertengesetzgebung (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. 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.

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.

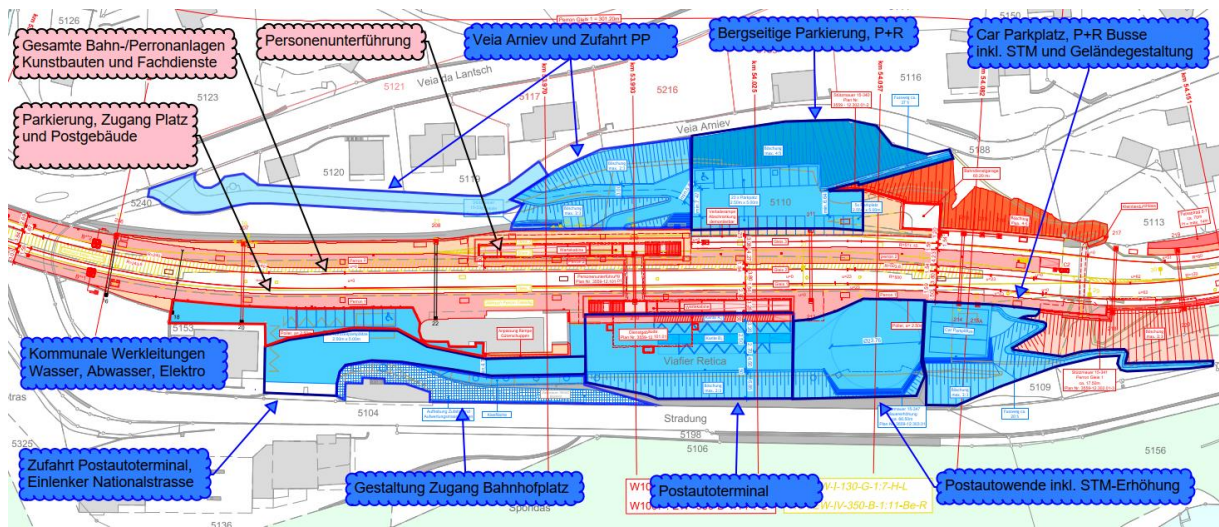
Mit der Gemeinde Albula/Alvra besteht eine Planungsvereinbarung. Diese regelt die organisatorische Abwicklung und Kostentragung für die Projektierung und Umsetzung des Bahnhofumbaus. Grundlage für den Kostenteiler bilden die jeweiligen Bau-summen der Projektelemente RhB oder Gemeinde.

### **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 Trasseverbreiterung 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 Verlade-rampe 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 Park+Rail-Anlage (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. 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

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 Werkleitarbeiten 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 Wendeplatz 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 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 Schwergewichtsstützmauer 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 Anfahrschutz. 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 Aussenperon Gleis 2 direkt und jener zum Hausperon 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 Schleppkurvenanalyse 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 Trasse. 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 der Gemeinde (Elektrizitätsversorgung) 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 (Abwasser) im westlichen Teil des Bahnhofs wird verlegt und verläuft neu ausserhalb des Bahnhofareals. Das Bahntrasseesoll 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-Trassees 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 Kabeltrassees in der Veia da Prada auf dem talseitigen Stützmauer-Fundament geführt). Im Hausperron Gleis 1, im Bahnhofplatz und in der Zufahrtsrampe wird dieses Trassees 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 Bahntrassees 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 Leer-

rohranlage für die Elektroversorgung unter der neuen Fussgängerunterführung erstellt und schliesst im Bereich des Bistros an die bestehende Wasserversorgung an.

- Die bestehenden Elektro-Leitungen entlang der heutigen Parkplatzzufahrt beim Aufnahmegebäude / Güterschuppen sowie im Bereich des neuen Buserminals werden lokal in die neue Fahrbahn / den Wendeplatz 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 wahrgenommen. Diese wird seitens der Gemeinde durch den Gemeindevorstand, die Gemeindeverwaltung und die Bauherrenvertretung der Gemeinde 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.

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

Ausgehend von den beitragsberechtigten Investitionskosten wird vom Kanton Graubünden ein Beitrag von CHF 1.870 Mio. in Aussicht gestellt.

Im September 2025 wurde beim Bundesamt für Verkehr (BAV) das ordentliche Projektgenehmigungsverfahren eingeleitet. Parallel wurde das kommunale Baubewilligungsverfahren von den Projektelementen der Gemeinde durchgeführt, wobei die Baubewilligung im Dezember 2025 erteilt wurde.

Christian Florin, Rolf Strasser und der Vorsitzende nehmen zu Fragen aus der Bevölkerung eingehend Stellung.

Eine Stimmberechtigte erkundigt sich, ob sich die Postauto AG ebenfalls am Projekt beteiligt. Der Vorsitzende erklärt, dass das Projekt über das Amt für Energie und Verkehr des Kantons Graubünden und somit bereits über die Beiträge des Kantons mitfinanziert wird.

Ein Stimmberechtigter erkundigt sich nach den Gründen, weshalb das Bahnhofbuffet nicht zur Platzgewinnung abgebrochen wird.

Christian Florin erklärt, dass ein Rückbau nicht möglich ist, da das Gebäude unter Denkmalschutz steht.

Ein Stimmberechtigter erkundigt sich, ob eine Schliessung des Betriebsgebäudes der RhB vorgesehen ist.

Christian Florin teilt mit, dass derzeit keine Schliessung geplant ist, da das Gebäude als touristische Auskunftsstelle sowie als Begegnungspunkt dient.

Aufgrund der hohen Investitionssumme erkundigt sich ein Stimmberechtigter nach dem Finanzplan der Gemeinde. Der Vorsitzende stellt in Aussicht, den Finanzplan an der kommenden Gemeindeversammlung darzulegen.

#### **b) Genehmigung Bruttokredit CHF 6'900'000.00 (inkl. 8.1% MWST)**

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

Die Stimmberechtigten stimmen diesem Antrag mit 43 Ja-Stimmen, gegenüber 0 Nein-Stimmen, bei 1 Enthaltung, zu.

#### **5. Alvaschein: SIE Gôt Spess / Gôt da la Dascha**

Das Projekt beinhaltet die Instandsetzung der beiden Waldwege Gôt dalla Dascha und Gôt Spess. Der Erschliessungsperimeter liegt nördlich von Alvaschein. Nördlich und westlich grenzt der Projektperimeter an die Gemeindegrenze Lantsch/Lenz. Beide Waldwege bilden die Basiserschliessung für die Bewirtschaftung der, für das Dorf Alvaschein und den darunterliegenden Verkehrsträgern wichtigen Schutzwälder. Der

Waldweg Gôt da la 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. 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 da la Dascha dient als Zufahrt zur Wasserversorgung von Alvaschein.

Der Wald im Projektperimeter ist vollumfänglich als Schutzwald ausgeschieden. In den nächsten 40 Jahren ist mit einem Holzanfall von rund 13'200 m<sup>3</sup> zu rechnen, was einer jährlichen Nutzung von rund 330 m<sup>3</sup> 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.

Ein Stimmberechtigter weist darauf hin, dass die Strasse sehr stark befahren wird und erkundigt sich, ob diese nicht gleichzeitig mit einem Belag (Asphalt) versehen werden kann. Dies würde die Schneeräumung erleichtern und das ständige Ausbessern von Schlaglöchern reduzieren.

Der Vorsitzende erklärt, dass bereits eine schriftliche Anfrage eingereicht worden ist. Über ein SIE-Projekt (Sammelprojekt Instandstellung Erschliessung) können nur Unterhaltsarbeiten ausgeführt werden. Für die genannte Strasse, mit einer Länge von rund 730 m, ist mit zusätzlichen Kosten im Betrag von rund CHF 485'000.00 zu rechnen. Eine umfassende Belagserneuerung erfordert ein zusätzliches Projekt. Das Projekt müsste öffentlich Aufgelegt werden. Im Rahmen dieses ordentlichen Verfahrens besteht die Möglichkeit, Einsprache zu erheben, was die Umsetzung erfahrungsgemäss erschweren kann. Der Gemeindevorstand wird das Anliegen prüfen und beraten, weist jedoch bereits jetzt auf die komplexen Rahmenbedingungen hin. Für die Realisierung eines solchen Vorhabens ist mit einem Zeithorizont von zwei bis drei Jahren zu rechnen.

Ein Sitzungsteilnehmer gibt das Kosten-Nutzen-Verhältnis in dieser Angelegenheit zu bedenken. Angesichts der finanziellen Lage der Gemeinde ist Zurückhaltung geboten. Zudem besteht die Gefahr, dass weiteren Begehrlichkeiten aufkommen könnten.

Der Vorsitzende nimmt zu weiteren Fragen aus der Bevölkerung eingehende Stellung.

### **b) Genehmigung Bruttokredit CHF 540'000.00 (inkl. MWST)**

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

Die Stimmberechtigten stimmen diesem Antrag einstimmig mit 44 Ja-Stimmen zu.

### **6. Brienz/Brinzauls: SIE Iglis Plangs – Plang Turigns**

Das Projekt beinhaltet die Instandsetzung der Waldstrasse Voia d'Aclas zwischen Iglis Plangs bis Pigni und des anschliessenden Maschinenwegs bis Plang Turigns. Der Erschliessungsperimeter liegt auf der orographisch rechten Talseite des Albulatales, nördlich der Ortschaften Brienz/Brinzauls und Surava.

Die Strassen und Wege bilden die Basiserschliessung für die Bewirtschaftung der Waldungen oberhalb der Brienerstrasse. 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 sowie weitere Gebäude erschlossen. Auch werden die Strassen für Beobachtungszwecke oder als Personenzugang im Zusammenhang mit dem Briener 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 m<sup>3</sup> zu rechnen, was einer jährlichen Nutzung von rund 900 m<sup>3</sup> entspricht.

Im Zusammenhang mit dem Briener Rutsch wurde die Erschliessung für die Erstellung der verschiedenen Sondierbohrungen zur Erkundung der Rutschung Berg und danach für die Sanierung der Entwässerung der Briener Maiensässe stark beansprucht und in Mitleidenschaft gezogen. Bei der Detailprojektierung der Wendepalten wurde festgestellt, dass bei zwei von acht Wendekehren der für Lastwagenstrassen minimale Radius (8 m) nicht gegeben ist. Bei diesen beiden Kurven wird daher die Kurvenverbreiterung (aussen) etwas reduziert.

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.

### **b) Genehmigung Bruttokredit CHF 1'300'000.00 (inkl. MWST)**

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

Die Stimmberechtigten stimmen diesem Antrag einstimmig mit 44 Ja-Stimmen zu.

## **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% gesprochen.

Durch den Abbruch des Kompartiments Insel im Juni 2023 wurde der Frühwarndienst insbesondere im ersten Halbjahr 2023 sowohl personell als auch fachlich sehr stark gefordert, was zu erheblichen Zusatzkosten geführt hat. Es zeichnete sich folglich eine Überschreitung des Projektkredits ab. Der Gemeindevorstand genehmigte am 21. Mai 2024 einen Nachtragskredit im Betrag von CHF 220'000.00. Durch einen mittels Departementsverfügung vom 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 2'516'749.40 womit der Projektkredit der Gemeindeversammlung um CHF 96'749.40 respektive 4 % überschritten wird.

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

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.

Die Stimmberechtigten stimmen diesem Antrag einstimmig mit 44 Ja-Stimmen zu.

### **- 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 und liegen CHF 1'708.97 unter dem genehmigten Bruttokredit von CHF 510'000.00. 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.

Die Stimmberechtigten stimmen diesem Antrag einstimmig mit 44 Ja-Stimmen zu.

### **8. Varia**

Ein Stimmberechtigter weist darauf hin, dass die Zufahrt zur Gründeponie Alvaschein durch einen Schneehügel versperrt ist.

Des Weiteren erkundigt sich der Stimmberechtigte nach der Zonenzuordnung des Schulhauses in Alvaschein, welche derzeit von einer Familie als Atelier und Wohnung genutzt wird. Er äussert Bedenken, dass das Gebäude lediglich einer einzelnen Familie zur Verfügung gestellt wird. Er regt eine Umnutzung zu mehreren Wohneinheiten an.

Der Vorsitzende teilt mit, dass der Gemeindevorstand der Meinung war, dass die jetzige Schulhausnutzung eine Bereicherung für das Dorf darstellt. Der Gemeindevorstand nimmt die Anfrage zur Prüfung und weiteren Beratung entgegen.

Ein weiterer Hinweis betrifft die Terminüberschneidungen der letzten drei Gemeindeversammlungen mit den Übungen der Feuerwehr. Es wird darum gebeten, bei der künftigen Terminplanung darauf zu achten, dass solche Kollisionen vermieden werden.

Der Gemeindepräsident orientiert, dass er selbst wie auch die Mitglieder des Gemeindevorstands Agnes Simeon, Alvaneu Dorf und Martin Christen, Brienz/Brinzauls ihre Demission eingereicht haben. Weitere Demissionen sind bis zum heutigen Datum nicht bekannt.

Erfreulicherweise konnte bereits eine Kandidatin für das Amt des Gemeindepräsidiums gefunden werden. Frau Manuela Gebert hat ihre Bereitschaft erklärt, für dieses Amt zu kandidieren. Die 51-jährige Juristin lebt in Alvaneu Dorf und ist Inhaberin der Gebert Rechtsanwälte AG in Bern. Frau Gebert stellt sich kurz der Gemeindeversammlung vor.

Für die freiwerdenden Sitze im Gemeindevorstand haben sich zudem Roman Brenn, Stierva, ehemaliger Gemeindepräsident der Gemeinde Stierva und René Tiefenthal, Tiefencastel, Präsident der Geschäftsprüfungskommission der Gemeinde Albula/Alvra, bereit erklärt, zu kandidieren.

Der Gemeindepräsident zeigte sich erfreut darüber, dass sich engagierte Persönlichkeiten zur Verfügung stellen und damit die Kontinuität in der Gemeindeführung sichergestellt werden kann. Weitere Informationen zu den anstehenden Wahlen folgen zu gegebener Zeit.

Daniel Albertin bedankt sich bei den Anwesenden für ihre Teilnahme und ihr Interesse und schliesst um 21.35 Uhr die Gemeindeversammlung. Die Anwesenden sind anschliessend zu einem offerierten Apéro eingeladen.

Tiefencastel, 12. März 2026

Der Gemeindepräsident  
Daniel Albertin

Die Protokollführerin  
Julia Bonifazi