



Beilage 5

Verworfenne Finanzierungsquellen zur Finanzierung des Bündner Klimafonds

Einmaliger Übertrag aus der Strassenrechnung

Die ursprünglich im Finanzierungskonzept zum Aktionsplan Green Deal (AGD) verfolgte Absicht, aus der Spezialfinanzierung Strasse eine Einmaleinlage in den Bündner Klimafonds zu tätigen (vgl. Botschaft zur ersten Etappe des AGD, Heft Nr. 4/2021–2022, S. 314), erweist sich im Vergleich zu anderen Finanzierungsquellen für den Klimafonds als weniger geeignet. Für eine solche Umlagerung fehlt mit Blick auf die verschiedenen Finanzierungsquellen der Spezialfinanzierung «Strasse» eine nachvollziehbare innere Rechtfertigung. Aufgrund der teilweisen engen Zweckbindung der LSVA-Mittel bestünde überdies das Risiko, dass bei einer Entnahme aus dem Strassenvermögen eine Rückforderung seitens des Bundes geltend gemacht würde.

Steuer auf fossilen Treibstoffen

Eine Treibstoffsteuer würde dem Prinzip der Verursachergerechtigkeit entsprechen, sie wäre fahrleistungsabhängig (also abhängig von der Anzahl gefahrener Kilometer) und abhängig von den spezifischen CO₂-Emissionen des Fahrzeugs. Der Verkehrssektor trägt heute überdurchschnittlich dazu bei, dass die Treibhausgasemissionen nicht genügend stark zurückgehen, d. h. der nötige Emissions-Absenkepfad verfehlt wird. Zudem kommt er anteilmässig zu wenig für durch ihn bedingte Umweltschäden auf. Rein aus Umweltsicht wäre eine Treibstoffsteuer daher sinnvoll. Gegen eine Treibstoffsteuer spricht insbesondere die nicht abschliessend geklärte Konformität mit dem Bundesrecht. Ob die Treibstoffsteuer mit dem Bundesrecht kompatibel wäre, wäre stark von ihrer konkreten Ausgestaltung abhängig. Gemäss ersten rechtlichen Abklärungen könnte die Bundes(sach)kompetenz in Art. 89 Abs. 3 der Bundesverfassung gegen eine Steuererhebungsmöglichkeit der Kantone im Bereich Treibstoffe sprechen. Hinzu kommt, ein entsprechender Versuch zur Einführung einer Treibstoffsteuer auf nationaler Ebene bisher gescheitert ist¹. Die Akzeptanz bei der Bevölkerung scheint in diesem Bereich eher gering zu sein. Der Gesetzesentwurf zur Einführung einer entsprechenden Steuer unterläge dementsprechend einem grossen Risiko, an der Urne verworfen zu werden.

Klima-Tourismus-Abgabe

Aufgrund der geltenden gesetzlichen Grundlagen sind die Gemeinden und nicht der Kanton für Abgaben im Bereich des Tourismus zuständig. Es wäre ziemlich unklar, wer für was eine Abgabe in welcher Höhe erheben sollte und wie die Einnahmen bewirtschaftet werden sollen. Entsprechend wäre mit erheblichem Vollzugsaufwand zu rechnen. Eine kantonale Abgabe im Tourismusbereich

¹ [15.072 | Klima- und Energielenkungssystem | Geschäft | Das Schweizer Parlament](#)

stiess in der Vergangenheit auf starken Widerstand. Jede Kostenerhöhung von touristischen Leistungen wirkt sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit der Tourismuswirtschaft mit teilweise geringen Margen aus, und gleichzeitig ist der Tourismussektor der aus volkswirtschaftlicher Sicht bedeutendste Wirtschaftsbereich in Graubünden.

Kompensationsplattform

Am 12. Juni 2019 hat Grossrat Jürg Kappeler den Auftrag betreffend «Kantonale CO₂-Kompensationsplattform» eingereicht. Die Unterzeichnenden fordern die Regierung auf, eine kantonale CO₂-Kompensationsplattform zu realisieren. Damit sollen Treibhausgas-Emissionen im Kanton Graubünden anstatt im Ausland kompensiert werden können. Auf diese Weise soll die regionale klimafreundliche Wirtschaft gefördert werden. Die Regierung hielt in ihrer Antwort vom 21. August 2019 fest, dass der Aufbau und der Betrieb einer Kompensationsplattform im Alleingang und durch die kantonale Verwaltung nicht zu befürworten seien. Sie sei jedoch bereit, zu prüfen, ob eine kantonale CO₂-Kompensationsplattform in Zusammenarbeit mit anderen Kantonen realisiert werden könnte. Der Grosse Rat überwies den Auftrag im Sinne der Regierung am 21. Oktober 2019 mit 109 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Kompensation heisst, dass an einer Stelle verursachte Emissionen (bspw. im Sektor Verkehr, konkret häufig Flugemissionen) mit der verstärkten Verminderung von Emissionen an anderer Stelle ausgeglichen werden. Für ein solches Instrument spricht, dass die Emissionsverminderungen dort realisiert werden können, wo pro Franken am meisten CO₂-Verminderung erwartet werden kann. Gegen das Instrument der Kompensation spricht einerseits der relativ geringe Umfang der Mittel, die gemäss den Erfahrungen im Kanton Fribourg von einer solchen kantonalen Kompensationsplattform erwartet werden können und der gemessen an diesen Mitteln beträchtliche Vollzugaufwand. Jegliche Form der Kompensationen von Emissionen birgt aber auch die Problematik, dass eigene Massnahmen zu lange aufgeschoben oder zu wenig rasch angegangen werden, weil durch die Kompensation die CO₂-Bilanz relativ einfach verbessert werden kann. Zumindest langfristig sind die Kompensationslösungen nicht kompatibel mit dem Ziel «Netto-Null-Treibhausgasemissionen».

Mobility Pricing

Mobility Pricing zielt darauf ab, die Verkehrsinfrastrukturen (Strasse, Schiene) gleichmässiger auszulasten, indem temporäre Verkehrsspitzen geglättet bzw. das Verkehrsaufkommen über den Tag besser verteilt werden. Die getroffenen Abklärungen haben ergeben, dass der Kanton momentan nicht in Eigenregie ein kantonales Mobility Pricing einführen kann. Um dies zu können, müsste die Bundesverfassung entsprechend angepasst werden. Der Bund bzw. das Bundesamt für Strassen (ASTRA) vertiefen die bisherigen Untersuchungen zur Einführung von Mobility Pricing derzeit mit fünf Machbarkeitsstudien in verschiedenen Regionen der Schweiz. Die Einführung von Mobility Pricing in Graubünden könnte je nachdem in einigen Jahren wieder geprüft und weiterverfolgt werden.

Landeslotterie-Mittel nach Art. 125 des Bundesgesetzes über Geldspiele (Geldspielgesetz, BGS; SR 935.51)

Die Mittel der Landeslotterie können nicht verwendet werden für die Finanzierung des Bündner Klimafonds, da mit Mitteln der Landeslotterie nur gemeinnützige Vorhaben gefördert werden können. Sobald eine gesetzliche Grundlage für die Ausrichtung von Förderbeiträgen besteht – so wie diese mit dem Klimafondsgesetz (E-BKliG) geschaffen wird –, ist die geförderte Tätigkeit eine öffentliche Aufgabe. Als solche wiederum kann sie nicht gemeinnützig sein.

Weitere geprüfte Finanzierungsquellen

1. Gewinnanteile Graubündner Kantonalbank
2. Dividende Repower AG
3. Wasserwerksteuern nach Art. 33 Wasserrechtsgesetz des Kantons Graubünden (BWRG; BR 810.100)

Bei diesen drei potenziellen Finanzierungsquellen für den Bündner Klimafonds wäre die Verursachergerechtigkeit höchstens in geringem Umfang gegeben. Zudem fliessen diese Mittel derzeit in den allgemeinen Staatshaushalt. Ihre Verwendung für die Finanzierung des Bündner Klimafonds wäre damit sachlich kaum begründbar, da sie faktisch Mitteln aus dem allgemeinen Staatshaushalt entsprechen. Zudem sind die Erträge dieser Finanzierungsquellen volatil, was das Einnahmen- und Ausgabenmanagement des Bündner Klimafonds erschweren würde.