

**Branchenorganisation**

**Bergbahnen Graubünden**  
Postfach 17  
CH-7083 Lantsch/Lenz

Tel.+41 (0)81 936 61 81  
Fax+41 (0)81 936 61 82  
info@bergbahnen-graubuenden.ch  
www.bbgr.ch

Per E-mail

Eidg. Finanzverwaltung EFV  
Bundesgasse 3  
3003 Bern

Lantsch/Lenz, 14. Juni 2015

## **Vernehmlassung zur Verfassungsbestimmung für ein Klima- und Energielenkungssystem**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nimmt Bergbahnen Graubünden (BBGR), die Branchenorganisation der Bündner Bergbahnunternehmen, die Gelegenheit wahr sich zum Entwurf der Verfassungsbestimmung für ein Klima- und Energielenkungssystem (KELS) zu äussern. Die Bündner Bergbahnunternehmen erwirtschaften 94% ihres Transportumsatzes im Winter, weshalb sie vom Klimawandel direkt betroffen sind. Trotz hohem Interesse an der Klimaentwicklung gelangt BBGR zum Schluss, dass die mit der KELS-Vorlage vorgeschlagenen Ansätze zur Zielerreichung nicht adäquat und zu wenig differenziert sind, weshalb die Verfassungsbestimmung abgelehnt wird. Der Wechsel vom Förder- zum Lenkungssystem ist weder im Umfang, der Abgabenhöhe noch der Staffelung verlässlich abschätzbar und deshalb mit einer Blackbox zu vergleichen. Angesichts der finanziellen Implikationen für die Bergbahnunternehmen und den in nächster Zeit anstehenden Herausforderungen für das Berggebiet (Masseneinwanderungsinitiative, Zweitwohnungsinitiative, Euro/CHF-Wechselkurs, Berggebiet als „Erholungsreservat“ des Mittellandes) sind keine weiteren Experimente mehr tolerierbar. Zudem wirkt das gewählte Vorgehen unkoordiniert.

### **1. Grundsätzliche Bemerkungen**

- **Übereiltes Vorgehen:** BBGR bemängelt das unkoordinierte und übereilte Vorgehen des Bundesrates beim KELS. Das Parlament hat die Beratungen des ersten Massnahmenpaketes zur Energiestrategie 2050 noch nicht abgeschlossen und schon startet der Bundesrat die Vernehmlassung zum zweiten, einschneidenderen Massnahmenpaket.

- **Blankovollmacht in der Verfassung:** Mit dem vorgeschlagenen Verfassungstext erhält der Bundesrat eine Blankovollmacht zur Einführung von Lenkungsabgaben auf Energie und Treibstoffen. Dabei ist nicht einmal klar, wie das künftige Förder-system ausgestaltet werden soll. Die Kompetenz zur Erhebung von Abgaben ist klar zu umschreiben und auf die gesamte Energiestrategie 2050 abzustimmen.
- **Undifferenzierte Zielsetzung:** Energiesparen per se ist als Ziel nur dort sinnvoll, wo die Energiegewinnung oder der Energieverbrauch negative externe Effekte verursacht, die nicht über das Preissystem abgegolten werden. Erneuerbare Energien – z.B. aus Wasserkraft – sind aber klimaneutral und verursachen keine substanziellen Schäden, so dass kein Grund besteht diese mit einer Lenkungsabgabe zu belasten. Kommt hinzu, dass elektrische Energie häufig fossile Energieträger ersetzt, etwa bei Bergbahnen, Elektroautos, Wärmepumpen etc.. Daher ist eine nachhaltige Energiepolitik ohne bezahlbaren Strom nicht möglich. Zudem geht es nicht an Lösungen zu verteuern, die geeignet sind, sowohl in den Gebäuden als auch im Verkehr eine dringend erforderliche Dekarbonisierung zu erreichen.
- **Gefahr prohibitiver Steuersätze:** Um tatsächlich Wirkung zu entfalten, muss das KELS sehr hohe Abgaben bis hin zu prohibitiven Höhen vorsehen. Ansonsten besteht die Gefahr einer parallelen Fortführung von Lenkungs- und Fördersystem zu Erreichung bestimmter Lenkungsziele. Bei hohen Abgaben besteht das Problem der Wettbewerbsverzerrung im Vergleich zum Ausland. Kosteneinsparungen sind für den Tourismus aufgrund der Hochpreisinsel Schweiz kaum realistisch. Die Schweizer Tourismuswirtschaft, als standortgebundene Branche, kann weder einzelne Produktionsschritte noch die gesamte Dienstleistung ins Ausland verlagern. Sie hat die definierten Rahmenbedingungen des Standortes Schweiz zu akzeptieren und aus diesen das Optimale herauszuholen. BBGR beurteilt die Einführung des KELS als Experiment, welches noch zu viele Unbekannte birgt und die Situation der Tourismuswirtschaft im Allgemeinen und diejenige der Bergbahnen im Speziellen, noch einmal verschärft. Die Stossrichtung „das Unerwünschte zu besteuern, anstatt das Erwünschte zu fördern“ stimmt grundsätzlich, scheint aber noch zu wenig durchdacht und differenziert.
- **Eindimensionale „Nachhaltigkeit“:** BBGR zweifelt an der Nachhaltigkeit des KELS. Nachhaltigkeit basiert auf den drei Säulen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt. Mit einem auf fixe Verbrauchsziele ausgerichteten Lenkungssystem wird kaum auf die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen des Systemwechsels Rücksicht genommen. Es ist unklar zulasten welcher Bevölkerungsschichten die Lenkungsziele gehen und welche Mitnahmeeffekte der Systemwechsel mit sich bringt. Aufgrund der Tendenz der vergangenen Jahre ist davon auszugehen, dass der Systemwechsel wieder einmal zu Lasten des Berggebiets geht (z.B. öV-Erschliessung, Heizbedarf, wirtschaftliche Alternativen etc.). BBGR lehnt deshalb ein KELS, welches sich an fixen Verbrauchszielen orientiert, ab.

- **Fehlende Handlungsalternativen:** Damit das KELS in der Praxis funktioniert, müssen die Betroffenen über ausreichend Reaktionsmöglichkeiten und Alternativen verfügen. Nur wenn verschiedene Verhaltensweisen zur Wahl stehen, kann von einem echten Lenkungssystem mit Anreizen gesprochen werden. Im in der Botschaft skizzierten System bestehen aber für Haushalte mit geringem Einkommen und Branchen mit wenig technischen Ausweichmöglichkeiten auf andere Energieträger, z.B. die Bergbahnen, kaum Alternativen zur Abgabe zu Verfügung. Somit ist die Einführung des KELS mit einer Steuererhöhung oder Zusatzkosten zu vergleichen. Diesem Fakt könnte z.B. durch eine differenzierte Betrachtung des Stroms nach der Art der Gewinnung Rechnung getragen werden.
- **Einführung einer ganzheitlichen und klar definierten Umweltpolitik des Bundes.** Der Bund sollte endlich den Mut zeigen klare umweltpolitische Zielsetzungen und Prioritäten zu definieren und hierbei die Klima- und Energiepolitik prioritär behandeln. Nachfolgend zwei Anregungen:
  - **Einführung einer „vorgelagerten“ Interessenabwägung zwischen den verschiedenen Umweltbereichen (Boden, Wasser, Klima, Luft, Energie, Natur- und Landschaft, Flora und Fauna etc.) auf Ebene Bund.** Die Bergbahnunternehmen, welche 90% ihrer Investitionen ausserhalb der Bauzone tätigen, sehen sich mit den verschiedensten Umweltthemen konfrontiert (Boden, Luft, Wasser, Klima, Energie, Natur- und Landschaft etc.). Hierbei ist festzustellen, dass bei der gemäss Raumplanungsgesetz notwendigen Interessensabwägung jeweils aus allen Umweltbereichen Maximalforderungen angemeldet werden, obwohl die einzelnen Umweltbereiche teilweise in Konkurrenz stehen. Unsere Erfahrungen zeigen auch, dass die Priorisierung letztlich sehr personenabhängig ist und immer wieder mittels dieser versucht wird das Projekt zu verhindern oder unwirtschaftlich zu machen. BBGR fordert deshalb vor der eigentlichen Interessenabwägung (Raum, Umwelt, Wirtschaft, Gesellschaft) eine vorgelagerte Interessenabwägung im Umweltbereich. Diese sollte sich an die Vorgaben der Umweltpolitik (z.B. Klima und Energie) halten, welche von Regierung oder Parlament definiert wird.
  - **Ausdehnung der Möglichkeiten für Ersatzmassnahmen im Rahmen des Natur- und Heimatschutzgesetzes auf andere Umweltbereiche (z.B. Energie und Klima).** Art. 6 und 18 Natur- und Heimatschutzgesetz definieren, dass bei nicht vermeidbaren Eingriffen in Natur und Landschaft Wiederherstellungs- oder Ersatzmassnahmen zu tätigen sind. Die Ersatzmassnahmen sind auf Möglichkeiten im Bereich des Natur- und Heimatschutzgesetzes beschränkt und in erster Linie in der Region des Eingriffes zu tätigen. Die Bergbahnunternehmen stellen fest, dass heutzutage aufgrund des vorbildlichen Eingriffes in Natur und Landschaft vermehrt krampfhaft nach möglichen Ersatzmassnahmen gesucht werden muss. Mit anderen Worten: faktisch gibt es nicht genügend Ersatzmassnahmen, welche sinnvoll sind. BBGR schlägt deshalb vor die Ersatzmassnahmen auch auf andere Umweltbereiche auszudehnen. Möglich wäre zum

Beispiel der Klima- und/oder Energiebereich. Die Details sind mit den verantwortlichen Ämtern und den betroffenen Branchen (Landwirtschaft, Materialwirtschaft, Energie, Seilbahnen) zu definieren.

## 2. Zum Fragekatalog

### Teil I: Gesamtbeurteilung

*Frage 1: Stimmen Sie dem Übergang von einem Förder- zu einem Klima- und Energielenkungssystem grundsätzlich zu?*

**Nein.**

### Teil II: Verfassungsartikel im Einzelnen

*Frage 2: Welche Bemessungsgrundlage im vorgeschlagenen Verfassungsartikel beantworten Sie (mehrere Antworten möglich)? [Art. 131a Abs. 2]*

BBGR **lehnt Abgaben auf Strom und Treibstoffen grundsätzlich ab**. Eine nachhaltige Energiepolitik ist ohne bezahlbaren Strom nicht möglich, weshalb es widersinnig ist nicht fossile Energieträger zu belasten. Eine Belastung der Treibstoffe wiederum gefährdet die Finanzierung der Infrastruktur und wurde vom Stimmbürger wiederholt abgelehnt.

*Frage 3: Sind Sie für eine Ausnahmeregelung für Unternehmen, die durch die Erhebung der Abgaben unzumutbar belastet würden? [Art. 131 a Abs. 3]*

**Ja.** Der Entlastung der Unternehmen mit hohen Energie- und Treibhausgasemissionskosten, gemessen an ihrer Bruttowertschöpfung, kann zugestimmt werden. Es ist die einfachste Form die internationale Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten. Zusätzlich zum erwähnten Verhältnis sind jedoch neu auch die Standortgebundenheit des Unternehmens und die Gegebenheiten der unmittelbaren Mitbewerber im Ausland zu gewichten, z.B. die Rahmenbedingungen für die Bergbahnen in Österreich, Südtirol, Deutschland und Frankreich.

*Frage 4: Der vorgeschlagene Verfassungsartikel sieht langfristig eine vollständige Rückverteilung der Erträge der Lenkungsabgaben an Bevölkerung und Wirtschaft vor [Art. 131a Abs. 4].*

BBGR würde eine **vollständige Rückverteilung bevorzugen** und jegliche Teilzweckbindungen ablehnen. Die Lenkungsinstrumente zur Verfolgung der Klima- und Energieziele sind zu trennen anstatt sie über Teilzweckbindungen mit Finanzierungsfunktionen zu verflechten. Die Probleme der heutigen Förderwirtschaft sind nicht zu übersehen (z.B. administrativer Aufwand für KEV-Rückerstattung). Zudem ist die Fiskalquotenneutralität nicht erst nach längerer Frist sondern sofort ab Einführung des Lenkungssystems zu garantieren. Ansonsten besteht die Gefahr einer dauerhaf-

ten parallelen Führung von Förder- und Lenkungssystem. Im Verfassungsartikel selbst wird die Fiskalquotenneutralität bereits relativiert.

*Frage 5: Sind Sie für die Möglichkeit, die Erträge aus den Lenkungsabgaben künftig über eine Anrechnung an die Steuern oder an die Sozialversicherungsbeiträge proportional zu der zu begleichenden Summe rückzuverteilen? [Art. 131a Abs. 4]*

BBGR würde es begrüßen, wenn durch Präzisierung des zweiten Satzes von Art. 131 a Abs. 4 des Verfassungsentwurfes dem Gesetzgeber engere Vorgaben gemacht werden. Obwohl die Effizienz für die Rückverteilung über die Bundessteuern spricht, bevorzugt BBGR die Rückverteilung pro Kopf bzw. das **Festhalten am bisherigen System** über die **Krankenkassenprämien** respektive die **Lohnsumme** der Unternehmen. Das eingeführte Verteilsystem erscheint uns insgesamt als gerechter.

*Frage 6: Befürworten Sie im Hinblick auf den Übergang von einem Förder- zu einem Lenkungssystem die Abschaffung von Förderzusagen, namentlich:*

- *Das Ende des Gebäudeprogramms [Übergangsbest. Art. 197 Ziff. 6 Abs. 3]?*

**JA.** Sollte das KELS beim Stimmbürger Zustimmung finden, dann ist dieses konsequent umzusetzen.

- *Das Ende der KEV-Gesuche [Übergangsbest. Art. 197 Ziff. 6 Abs. 4]?*

**JA.** Beispiele aus unseren Nachbarländern zeigen, wohin eine übermässige Förderung von erneuerbarer Energien ohne gleichzeitige Speichermöglichkeit führt. Zudem sind die Erfahrungen unserer Mitglieder mit der KEV-Rückerstattung ernüchternd. Die KEV-Rückerstattungen werden letztlich aufgrund der administrativen Vorgaben des Bundes grösstenteils für Beratungsdienstleistungen (z.B. der EnAW) ausgegeben, anstatt diese für Massnahmen zu Steigerung der Energieeffizienz einzusetzen.

### Teil III: Verwandtes Thema

*Halten Sie eine Änderung von Artikel 89 BV zur Energiepolitik im Hinblick auf eine moderate Kompetenzerweiterung des Bundes im Energiebereich parallel zu dieser Vorlage für sinnvoll? [siehe Kapitel 2.3 Abschnitt „Art. 89 BV: Energiepolitik“]*

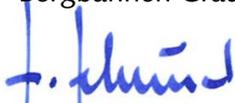
**NEIN.** Die Abgrenzung der Kompetenzen zwischen Bund und Kantonen im Gebäudereich ist hinreichend klar. Die Kantone sind in der Lage ihre Aufgaben wahrzunehmen. Der Bund benötigt keine neuen Kompetenzen.

Die Bündner Bergbahnen lehnen die Vorlage KELS ab. Der skizzierte Wechsel vom Förder- zum Lenkungssystem ist zurzeit nicht verlässlich abschätzbar und deshalb mit einer Blackbox zu vergleichen. Ein Experiment in dieser Grössenordnung und mit nicht zu unterschätzenden finanziellen Implikationen kann sich die Schweizer Wirtschaft unter den heutigen Herausforderungen nicht leisten.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für Fragen gerne zu Verfügung.

Freundliche Grüsse

Bergbahnen Graubünden



Silvio Schmid  
Präsident



Marcus Gschwend  
Geschäftsführer

Beilage: Positionspapier „Herausforderung Klimawandel“ vom 23. August 2013

## POSITIONSPAPIER HERAUSFORDERUNG KLIMAWANDEL

### A. Erkenntnisse des Berichts „Herausforderung Klimawandel – Chancen und Risiken für den Tourismus in Graubünden“

Der **Klimawandel findet statt**. Der Temperaturtrend zeigt auch in Graubünden nach oben. Die Sommerniederschläge werden in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts in Graubünden deutlich abnehmen, die Winterniederschläge in den südalpin beeinflussten Gebieten hingegen eher zunehmen. Für die nordalpin geprägten Gebiete gibt es kein eindeutiges Signal.

Der **Wintertourismus** verfügt über eine **hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung** und ist besonders **klimasensitiv**. Schnee ist eine Grundvoraussetzung und kann technisch hergestellt, aber nicht substituiert werden. Im Sommer sind die Verknüpfungen zwischen Klima und Tourismus weniger offensichtlich und wirtschaftlich nicht gleich bedeutend wie im Winter. Zudem ist das Sommerangebot vielfältiger.

**Schneesicherheit** ist bei der Wahl der Wintersportdestination ein **entscheidender Faktor**. Durch die **technische Beschneigung** können die negativen **Auswirkungen** des **Klimawandels** auf die natürliche Schneesicherheit teilweise **ausgeglichen** werden.

**Graubünden** verfügt durch die Höhenlage über einen **komparativen Vorteil**. Im Vergleich ist die natürliche Schneesicherheit der Bündner Skigebiete relativ hoch. Die Auswirkungen der Klimaerwärmung auf die natürliche Schneesicherheit fallen in Graubünden dementsprechend geringer aus. Zurzeit sind alle Bündner Skigebiete schneesicher.

Die **Verbesserungen** der klimatischen Bedingungen für den **Sommertourismus** (höhere Temperaturen, weniger Niederschlag, längere Saison) sind höher zu gewichten wie die potenziell negativen Auswirkungen der klima-induzierten Umweltveränderungen (Gletscherschwund, Auftauen Permafrost, Veränderungen im Wasserhaushalt und der Vegetationszusammensetzung).

**Internationale Reiseströme** verlagern sich in **gemässigte Klimaregionen**, d.h. in die Regionen, die heute die meisten internationalen Touristen stellen. Die eigenen Leute bleiben vermehrt zu Hause bzw. reisen in die Nachbarländer. Gleichzeitig ist mit mehr Urlaubern aus den wirtschaftlich aufstrebenden, klimatisch aber weniger begünstigten Schwellenländern zu rechnen.

Tourismus ist Verkehr. Der Grossteil der touristischen **CO<sub>2</sub>-Emissionen** kann der **An- und Abreise** zugeordnet werden. Auf den Luftverkehr (Outgoing) entfällt weitestgehend der grösste Teil (rund 80%).

## B. Schlussfolgerungen von Bergbahnen Graubünden

Graubünden verfügt durch die Höhe seiner Skigebiete über einen **natürlichen Wettbewerbsvorteil**. In den meisten Bündner Skigebieten wird die **technische Schneesicherheit** auch in der zweiten Hälfte des 21. Jahrhunderts **gegeben** sein. Diese Vorteile gilt es geschickt zu nutzen.

Die **klimatischen Voraussetzungen** für die technische **Beschneigung** werden sich **verschärfen**. In kürzerer Zeit wird gleichviel oder mehr Schnee benötigt. Dies erfordert die entsprechende **Infrastruktur** und einen höheren **Ressourceneinsatz** (Energie, Wasser), was zwangsläufig zu höheren **Kosten** und finanziellem **Druck** auf die Unternehmen führt. Hierbei ist zu erwarten, dass die durch den Klimawandel verletzlichsten Unternehmen kaum über die Möglichkeiten verfügen um adäquat auf die anstehenden Herausforderungen zu reagieren.

Dem **haushälterischen Umgang** mit der Ressource **Schnee** (technisch oder natürlich) wird künftig eine noch höhere Beachtung zukommen. Zudem werden die Bestrebungen den **Ressourceneinsatz** (Wasser, Energie) zu **optimieren** nochmals verstärkt. Für die Bergbahnunternehmen ist natürlicher Schnee nach wie vor der Günstigste.

Je früher in der Saison, desto grösser sind die zu erwartenden Auswirkungen des Klimawandels auf die Schneesicherheit. Die **Auswirkungen** auf die **Weihnachts-/Neujahrsfeiertage** sind besonders **kritisch**, da viele Tourismusunternehmen in dieser kurzen Zeit einen massgeblichen Teil ihres Umsatzes erwirtschaften.

**Vollbeschneigung** (ein **zusammenhängendes Pistenangebot** mit mindestens **einer beschneiten Piste pro Transportanlage**) muss, will Graubünden wettbewerbsfähig bleiben (Beschneigungsgrad: Graubünden 36%, Tirol 75%, Südtirol 80%), langfristig thematisiert werden.

Das **Wintergeschäft** ist und bleibt für die Bergbahnen und Destinationen **matchentscheidend**. Der **Sommer** birgt zwar **Wachstumspotenzial**, vermag den Verlust der Wertschöpfung im Winter aber nicht zu kompensieren. Ein erfolgreicher Winterbetrieb ist und bleibt für den Sommer Voraussetzung.

Aus **klimatischer Sicht** dürfte sich die **Nachfrage** in Graubünden **tendenziell positiv** entwickeln. Im **Winter** sorgt die vergleichsweise hohe Schneesicherheit der Bündner Skigebiete für einen **komparativen Vorteil**, im **Sommer** könnten mit entsprechenden Angeboten vor allem **Tagesausflugs-** und **Kurzzeittourismus** profitieren.

Die gegenwärtigen **gesellschaftlichen Trends** entwickeln sich trotz wiederholten Bekenntnissen von Touristen/Gästen/Freizeittreibenden (Ferien in der Nähe, öV-Nutzung, weniger Tagesausflüge etc.) in eine **gegenteilige Richtung**. Nicht weniger, sondern mehr Verkehr und CO<sub>2</sub>-Emissionen sind Realität.

## C. Strategien

Für die **Anpassungsstrategien** an den Klimawandel gibt es **keine Patentlösungen**. Sie sind stark destinations- bzw. unternehmensspezifisch. Grundsätzlich können drei **Stossrichtungen** identifiziert werden:

### Risikoverminderung durch organisatorische und technische Massnahmen

- Technische Beschneigung
- Haushälterischer Umgang mit vorhandenem Schnee (natürlich oder technisch): Schneefangzäune, Snowfarming, GPS-gestützte Pistenpräparation, Pistenmeliorationen, Entsteinungen, Kooperation bei Alp- und Weideverbesserungen etc.
- Konzentration auf Gunsträume (Exposition der Pisten, Strategie bei Ersatzinvestitionen, Definition der beschneiten Pisten etc.)
- Abgeltung der Service public Leistung Beschneigung: Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand, Infrastrukturgesellschaften mit starker Beteiligung der Gemeinde(n) zur Nutzung von besseren Zinskonditionen, Leistungsaufträge etc.
- Wassermanagement (Speicherung des Schmelzwassers)

### Innovation und Diversifikation im Angebotsbereich

- Abhängigkeit vom Wintertourismus durch wertschöpfungsrelevante Angebote reduzieren (z.B. Angebotsinszenierungen am Berg). DIE Idee/DAS Angebot für den Sommer wurde bislang noch nicht gefunden.
- Herausforderung Weihnachten/Neujahr proaktiv angehen
- Künftiges Potenzial des zunehmenden Ausflugs- und Wochenendtourismus im Sommer anvisieren
- Angebote, welche zur Optimierung der An- und Abreise mit CO<sub>2</sub>-armen Verkehrsmitteln oder zu Übernachtungen beitragen (Kombi-Tickets, Packages etc.)
- Nutzen der bestehenden Infrastrukturen der Beschneigung (Leitungen, Pumpen, Speicherseen) zur Stromproduktion (Zusatzeinnahmen, Ausgleich zur zeitlich unkontrollierten Stromerzeugung durch Sonne und Wind)

### Intensivierung von Forschung & Entwicklung

- Effizienz und Effektivität der Beschneigung (Energie, Wasser)
- Energieeffizienz und Nutzen von erneuerbaren Energien (Solar, Wind, Wasser etc.)
- Gesellschaftliche Trends mit touristischer Wirkung

Die grössten **Erfolgsaussichten** verspricht das **gleichzeitige** Arbeiten an **allen** drei **Stossrichtungen**.

#### D. Forderungen von Bergbahnen Graubünden an die kantonale Politik

Unterstützung der Bündner Wintersportdestinationen bzw. der Bergbahnunternehmen mittels geeigneter gesetzlicher **Rahmenbedingungen** zur **Nutzung** ihres **komparativen Vorteils** bezüglich Schneesicherheit gegenüber den Mitbewerbern.

**Weiterführung der finanziellen Förderung** der technischen **Beschneigung** in bestehenden Skigebieten und bei Skigebietszusammenschlüssen über die Neue Regionalpolitik und das kantonale Wirtschaftsentwicklungsgesetz.

**Auslegung** der kantonalen **Umwelt- und Raumplanungsgesetze** durch die kantonale Verwaltung, so dass der **haushälterische Umgang** mit der **Ressource Schnee** optimiert werden kann. Bei Pistenmeliorationen (Entsteinungen, Geländekorrekturen etc.) sind künftig zwingend Interessensabwägungen zwischen Natur- und Landschaft sowie Energie, Luft und Klima vorzunehmen → **ganzheitliche Umweltpolitik**.

**Finanzielle Unterstützung** von **Projekten** die den **Einsatz** der Ressourcen **Energie** (Strom, Diesel) und **Wasser** bei der technischen Beschneigung **optimieren** (Forschung und Entwicklung (z.B. SLF), Kooperationen, erneuerbare Energien, Mehrfachnutzungen der Infrastrukturen etc.).

Lancierung eines Pilotprojekts zur Installation von „**Gunsträumen/Zonen**“ in **intensiv touristisch genutzten Skigebieten** in denen der **ressourcenschonende Betrieb** (Transport, Beschneigung, Pistenpräparation etc.) eine höhere **Priorität** genießt als bis anhin. Die Sensibilität der Gäste für die Landschaft ist zwingend zu beachten.

Vollzug der kantonalen **Umwelt- und Raumplanungsgesetze**, so dass das Sommergeschäft mittels **Angebotsinszenierungen** (z.B. Rheinquelle, Rheinschlucht, Viomalaschlucht etc.) nachhaltig gestärkt werden kann. Bestehende Gesetze und Verordnungen sind auf Hürden hin zu überprüfen.

**Vorstoss** des Kantons **Graubünden** beim **Bund**, dass künftig bei Eingriffen in die Natur- und Landschaft nicht nur **Ersatzmassnahmen** des Bauherrn gestützt auf das Natur- und Heimatschutzgesetz möglich sind, sondern **auch** in den **Bereichen Luft** (z.B. freiwilliger Einsatz von Hybrid-Pistenbullys), **Energie** (Optimierung/Erneuerung Transportanlagen, Beschneigung, Gebäudesanierungen) und **Klima** → ganzheitliche Umweltpolitik.

In **Auftrag** geben einer neutralen **Gegenüberstellung** der **Kosten** der technischen **Beschneigung** (heute und in Zukunft) auf der Basis der Erkenntnisse des vorliegenden Berichts im Vergleich zu notwendigen **Alternativen** um die **Wertschöpfung** und **Arbeitsplätze** in den Bündner Tourismusgebieten zu **erhalten** sowie Ableiten von Massnahmen bzw. Handlungsempfehlungen für die Bündner Tourismuswirtschaft.