

Interpellation zur Energiestrategie 2020

Gestützt auf Artikel 45 der Geschäftsordnung vom 19. Dezember 2012 für den Liechtensteinischen Landtag, Landesgesetzblatt Nr. 2013 Nr. 9, reichen die unterzeichnenden Abgeordneten eine Interpellation ein und laden die Regierung ein, nachfolgende Fragen zur Umsetzung der Energiestrategie 2020 zu beantworten:

1. Was ist der Zwischenstand der gesteckten Ziele zur Energieeffizienz, zum Anteil erneuerbarer Energien und zur Reduktion des Treibhausgas-Ausstosses («20-20-20 Ziele»)?
2. Was ist der Zwischenstand bei den einzeln aufgeführten 47 Massnahmen?
3. Bei welchen der aufgeführten Ziele (der Massnahmen und auch der «20-20-20-Ziele») sieht die Regierung die grössten Hürden zur Erreichung bis 2020?
4. Welche zusätzlichen Steuerungs-Massnahmen plant die Regierung zu ergreifen, sollte schon heute absehbar sein, dass die «20-20-20-Ziele» mit den geplanten Massnahmen nicht bis zum Jahr 2020 erreicht werden können?
5. Gedenkt die Regierung einen ökologischeren Strom-Mix über die Liechtensteinischen Kraftwerke (LKW) zu beziehen, respektive die LKW aufzufordern, auch bei Grossverbrauchern den Bezug von Strom aus erneuerbaren Quellen zu fördern?
6. Welche konkreten Massnahmen gedenkt die Regierung umzusetzen, um den Energieverbrauch im Bereich Verkehr zu reduzieren?
7. Welche konkreten Massnahmen sind seitens der Regierung und den LKW geplant, um die Versorgungssicherheit und Netzstabilität weiterhin zu gewährleisten?

Begründung

Im Mai 2012 hat die Regierung die Energiestrategie 2020 mit den «20-20-20-Zielen» vorgestellt. In diesem annähernd 200 Seiten umfassenden Werk legt die Regierung dar, wie die Treibhausgasemissionen mit 47 Massnahmen um 20% gesenkt, die Energieeffizienz um 20% erhöht und der Anteil erneuerbarer Energien auf 20% gesteigert werden kann. Zum Erreichen der Ziele werden im Anhang sowohl die Massnahmen mit konkreten Zielvorgaben für jedes Jahr als auch das Etappenziel 2020 aufgeführt. Zudem wird im Kapitel «Steuerung und Controlling» ausgeführt, dass «die Zielerreichung des Massnahmen-Mix jährlich überprüft werden soll». Auf der Homepage des Amtes für Volkswirtschaft sowie des «Energiebündels» sind die Informationen zur Energiestrategie 2020 aber noch auf dem Stand vom Mai 2012.

Zu Fragen 1. bis 4.

Ohne Energieeffizienzsteigerung würde der Gesamtenergieverbrauch pro Jahr um 1.55% (laut dem gewählten Szenario) zunehmen: von 1390 GWh/Jahr auf 1672 GWh/Jahr. Die Energiestrategie 2020 sieht eine Stabilisierung bei 1390 GWh/Jahr vor, indem die Effizienz erhöht wird.

Der Anteil an erneuerbarer Energie aus einheimischer Produktion betrug im Jahr 2008 8.2%. Laut Energiestrategie 2020 soll dieser Anteil bis 2020 auf 20% gesteigert werden.

Bis ins Jahr 2020 soll der Treibhausgas-Ausstoss um 20% gegenüber dem des Jahres 1990 gesenkt werden. Laut Pressemitteilung vom April 2013 ist der Ausstoss bereits unter dem des Jahres 1990.

Interpellation zur Energiestrategie 2020

Zu Frage 5.

Die Landesverwaltung bezieht von den LKW ausschliesslich «1to1energy» Strom (dies zeigt eine Kleine Anfrage vom Oktober 2013). Dieser besteht zu gut 96% aus nicht erneuerbarer Energie oder Strom aus nicht überprüfbaren Quellen. Laut Antwort zur Kleinen Anfrage werden die «Lie-Strom» Produkte nur an Privatkunden verkauft. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die LKW keinen im Ausland produzierten und zertifizierten Strom im Inland verkaufen sollten, wenn die in Liechtenstein produzierten Strommengen nicht ausreichen um zusätzlich Grosskunden damit zu bedienen. Der Staat sollte in dieser Frage als gutes Beispiel vorangehen und etwas unternehmen, dass Liechtenstein die Auszeichnung «Energierland» auch verdient. Nicht nachvollziehbar ist im Übrigen auch – wie in der Antwort der Kleinen Anfrage ausgeführt wird –, wie es für die LKW möglich ist, zwar keinen Strom zu exportieren, jedoch einen Teil der Photovoltaik-Zertifikate im Ausland zu verkaufen.

Zu Frage 6.

Die Mobilität macht ca. einen Drittel des Gesamtenergieverbrauches in Liechtenstein aus (Seite 57 der Energiestrategie 2020). Der Umstieg von Fahrzeugen mit einem Verbrennungsmotor zu einem Elektroantrieb geht nur langsam voran und wird auch eine Belastung des Stromnetzes mit sich bringen. Mit der Kürzung des Landesbeitrages an den öffentlichen Verkehr (LieMobil) und dem erneuten Verzug des Ausbaus des Radnetzes wird ein Umstieg der Verkehrsteilnehmer vom Auto zum Bus, respektive zum Fahrrad nicht gefördert.

Somit gibt es auch keine Anstrengungen, den Energieverbrauch in diesem Bereich zu reduzieren. Es ist fraglich, ob das bestehende betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM) des Landes und der Betriebe, welche freiwillig ein BMM eingeführt haben, den gewünschten Umsteigeeffekt bringen, weil das Angebot der LieMobil aufgrund der Sparmassnahmen des Landes reduziert wurde.

Zu Frage 7.

In Zukunft werden die Anforderungen an das Stromnetz durch den vermehrten Einsatz von Photovoltaikanlagen, Wärmepumpen und Elektrofahrzeugen massiv zunehmen.