Interpellation zu den Liechtensteinischen Kraftwerken AG (kurz: LKW)

Gestützt auf Art. 45 der Geschäftsordnung vom 19. Dezember 2012 für den Liechtensteinischen Landtag (GOLT) reichen die unterzeichneten Abgeordneten eine Interpellation ein und laden die Regierung ein, nachfolgende Fragen zu den Liechtensteinischen Kraftwerken AG zu beantworten:

Fragen:

1. Wie schaut die Erfolgsrechnung für die Geschäftsbereiche Elektrofachhandel, Elektroinstallationen, Energiegewinnung (Stromerzeugung durch Wasserkraft und Sonne), Energiehandel sowie Kommunikation aus?
2. Aus welchen Beträgen setzt sich die Position „Technische Anlagen und Maschinen“ in der Bilanz der LKW im Einzelnen zusammen? Mit welchem Betrag werden das Kupfer-, Glasfaser- Koaxnetz und das Stromnetz bewertet? Bitte pro Netz den Wert separat anführen.
3. Welche Beträge wurden in den vergangenen zwei Jahren in das Kupfer-, Glasfaser- und Koaxnetz investiert, welche Abschreibungen vorgenommen und welche Erträge erzielt? Zur Beantwortung dieser Fragen ist es angezeigt, die verschiedenen Aufwand- und Ertragspositionen je einzeln für die 3 Netze einander gegenüberzustellen.
4. Gemäss Geschäftsbericht 2014 wurde das Telekommunikationsnetz auf Empfehlung der Regierung um CHF 10.3 Mio. wertberichtigt, wobei diese Wertberichtigung durch Auflösung von Reserven erfolgsneutral durchgeführt werden konnte. Aus welchen Gründen wurden die in der Bilanz ausgewiesenen Reserven ursprünglich gebildet und nun teilweise aufgelöst? Für welche Ereignisse wurden die Reserven im Einzelnen gebildet und wie setzen sich diese zurzeit zusammen?
5. Mit welchem Betrag wurde das Kommunikationsnetz vor 3 Jahren, als es an die Swisscom verkauft werden sollte, bewertet? Mit welchem Betrag steht das Kommunikationsnetz in den Büchern der LKW? Wie rechtfertigt sich die wesentliche höhere Bewertung? Ist diese Bewertung angesichts der Tatsache, dass immer mehr über mobile Netze telefoniert wird bzw. Daten ausgetauscht werden, mittelfristig vertretbar? In welchem Zeitraum wird das Kommunikationsnetz bei der LKW und in welchem Zeitraum bei der Swisscom abgeschrieben? Ist die heutige Abschreibpraxis nach Ansicht der Regierung noch zeitgemäss?
6. Sind weitere Abschreibungen für das Telekommunikationsnetz geplant? Wenn ja wann und in welchem Umfang soll das Netz wertberichtigt werden?

7. Im Geschäftsbericht 2014 wird festgehalten, dass aufgrund der Neubewertung des Netzes und weiteren Faktoren das Amt für Kommunikation die Preise mit Wirkung 1. Februar 2015 auf tieferem Niveau reguliert hat. Welche Preise konkret wurden um wie viel Prozent auf welche Werte gesenkt? Wie wird sich diese Preisanpassung auf die Endkundenpreise auswirken? Wie viel Prozent davon plant die Telecom an die Endkunden weiterzugeben?
8. Hat die Preisreduktion auch Einfluss auf die Service Level Agreements, wenn ja welche?
9. Welche Preise wurden von der LKW im Bereich Telekommunikation um wie viel Prozent auf welchen Wert angehoben? Was ist der Grund für die Preiserhöhung?
10. Das Telekommunikationsnetz wurde per Ende 2014 um 10.4 Mio. wertberichtigt. Weiter ist im Geschäftsbericht festgehalten, dass die LKW im Jahr 2014 noch ohne Abschreibung, mit dem Telecomnetz einen Deckungsbeitragsüberschuss von CHF 1.4 Mio. erzielt hat. Bei einem Totalertrag von CHF 10.35 Mio. sind dies 13.5%. In Anbetracht dessen, dass die Netzinfrastruktur ein Grundversorgungsdienst darstellt, stellt sich die Frage, ob ein Deckungsbeitrag in dieser Grössenordnung als angemessen gelten soll, bzw. welchen Deckungsbeitrag die Regierung und die LKW als angemessen ansehen?
11. Der Überschuss von CHF 1.4 Mio. aus den Erträgen des Telecomnetzes wurde bei den LKW als Rückstellung verbucht. Was wird damit geschehen? Wie werden den Kunden diese zu viel bezahlten Beträge dereinst zurückerstattet?
12. Welche Beträge wurden in den vergangenen zwei Jahren in das Stromnetz (aufgeteilt in die Netzebenen investiert, welche Abschreibungen vorgenommen und welche Erträge erzielt? Zur Beantwortung dieser Fragen ist es angezeigt, die verschiedenen Aufwand- und Ertragspositionen je einzeln für alle Netzebenen gegenüber zu stellen.
13. Welche Rückstellungen wurden in den vergangenen Jahren gebildet, die jetzt in Form von „günstigen Netznutzungspreisen“ abgebaut werden sollen? (Geschäftsbericht 2014, Seite 6 & 24) Wie begründet die LKW solche Rückstellungen für das Stromnetz? Nach wie vielen Jahren werden diese Rückstellungen aufgebraucht sein und mit welchen Preiserhöhungen für die Stromnetznutzung ist danach zu rechnen?
14. Welcher Ertrag konnte mit dem Stromhandel in den beiden vergangenen Geschäftsjahren erzielt werden? Unter Stromhandel soll der Einkauf von Strom im Ausland und dessen Absatz im In- und Ausland verstanden werden.
15. Wie viel Prozent pro kWh konnte für den Stromeinkauf, der in Euro eingekauft wurde, im Schnitt ab 15. Januar bis 15. April 2015 im Vergleich auf drei Monate zuvor oder im Vergleich mit dem gleichen Zeitraum im Vorjahr infolge der

Frankenaufwertung gespart werden? Wie hoch ist der Anteil des in Euro eingekauften Stroms im Verhältnis zum gesamten Stromverkauf? Um wie viel Prozent reduzierte sich infolge der Frankenaufwertung der Preis umgelegt auf den gesamten gehandelten Strom? Wie viel Prozent wurde der Strompreis für private Haushalte und um wie viel Prozent wurde der Strompreis für die Industrie für Bezüge im März 2015 gegenüber Dezember 2014 gesenkt?

16. Das neue Pumpspeicherkraftwerk Samina soll in Bälde an das Netz gehen. Wie sehen die kurz- und mittelfristigen Prognosen in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit dieses Bauwerks aus? Mit welchen Gestehungskosten pro kWh rechnet die LKW? Wie hoch waren die Gestehungskosten pro kWh vor der Erneuerung des Pumpspeicherkraftwerks? Welcher Abschreibungszeitraum liegt dieser Rechnung zugrunde? Wie hoch liegt heute der durchschnittliche, gehandelte Strompreis auf dem europäischen Strommarkt?
17. Im Geschäftsbericht 2014 schreibt die LKW, dass unsere Wasserkraftwerke im Gegensatz zu vielen ausländischen Wasserkraftwerken nach wie vor wirtschaftlich betrieben werden können. Was sind die Gründe dafür?
18. Für das Geschäftsjahr 2014 weist die LKW einen Gewinn von rund CHF 7 Mio. aus. Unter Verrechnung des Verlustes von CHF 1,18 Mio. aus dem Geschäftsjahr 2013 ergibt sich ein steuerpflichtiger Gewinn von ca. CHF 5,8 Mio. Trotz dieses Gewinns betragen die für 2014 ausgewiesenen Ertragssteuern lediglich CHF 11'200.-. Wie kann es sein, dass auf CHF 5,8 Mio. Gewinn lediglich CHF 11'200.- Ertragssteuern bezahlt werden??
19. Aus welchen Beträgen setzt sich die Position „Sonstige Reserven“ in der Bilanz der LKW zusammen? Von besonderem Interesse ist die Zusammensetzung des „Reservefonds Allgemein“.

Fragen zu den Beteiligungen der LKW

20. Wie sieht die Jahresrechnung der österreichischen Töchter Seebach Kraftwerk Errichtungs- und Betriebs GmbH und Austrel GmbH der vergangenen beiden Jahre im Einzelnen aus?
21. Ist geprüft worden, ob in Liechtenstein wirklich kein Kleinwasserkraftwerk gebaut werden kann, bevor man sich entschloss, in Österreich zu investieren? Wenn ja, wer hat festgestellt, dass in Liechtenstein kein Kleinwasserkraftwerk mehr gebaut werden kann?

22. An die österreichischen Töchter wurde bisher ein Darlehen in Höhe von € 8 Mio. und eine Bürgschaft von € 9,6 Mio. gewährt. Wofür wurden diese Gelder bisher verwendet? Mit welchen Erträgen und Dividendenausschüttungen wird in den nächsten Jahren gerechnet? Wird die Investition auf Basis der aktuellen Strompreise in Europa als werthaltig angesehen? Wie hoch sind die Gestehungskosten pro kWh installierter Leistung und effektiv zu erwartender Leistung im Jahresdurchschnitt des neu errichteten Wasserkraftwerks? Zu welchem Preis kann der Strom zurzeit in Österreich oder auf dem europäischen Strommarkt verkauft werden?
23. Wer entscheidet über die geplante Errichtung von 4 weiteren Kraftwerksstandorten im Ausland? Wie begründet sich die Wirtschaftlichkeit für diese Standorte für sich alleine betrachtet und unter Einbezug des schwierigen Marktumfeldes?
24. Warum wurde die Infel AG verkauft? Wie hat sich diese Investition insgesamt gerechnet (Anschaffungs- und Verkaufspreis der Anteile, Dividenden seit Erwerb der Anteile)?
25. Welchen Anteil besitzen die LKW an der Produktionsbeteiligungsgesellschaft Repartner AG? Wie sieht die Jahresrechnung der Repartner AG der vergangenen 2 Jahre aus? Welche Dividenden wurden bisher ausgeschüttet?
26. Hat die Repartner AG Beteiligungen an ausländischen Energieproduzenten? Wenn ja, an welchen? Kann sich die Repartner AG auch an Kohlekraft- und Atomkraftwerken beteiligen?
27. Wann ist die LKW der Beteiligungsplattform Abonax AG beigetreten?
28. In der Eignerstrategie der LKW beschränken sich die Vorgaben zu strategischen Partnerschaften und Beteiligungen auf wenige Zeilen. Gibt es darüber hinaus Vorgaben, unter welchen Umständen und ob die LKW überhaupt Beteiligungen im Ausland eingehen darf? Wenn ja, welche? Wenn nein, weshalb nicht?
29. Aus welchen Beträgen setzt sich die Position „Vorauszahlungen an verbundenen Unternehmen/Dritte“ in der Bilanz der LKW im Einzelnen zusammen?
30. Gemäss Geschäftsbericht wurde im Jahr 2013 die LKW Solarstrom Anstalt gegründet, diese Gesellschaft ermöglicht Privatpersonen in Liechtenstein eine Beteiligung an Photovoltaikanlagen. Ist die Regierung der Ansicht, dass diese Aktivität der LKW eine Aufgabe des Staates ist? Wenn ja, bitte begründen.

Begründung:

Die Liechtensteinischen Kraftwerke AG (kurz: LKW) sind eine selbstständige Anstalt öffentlichen Rechts, deren Haupttätigkeitsgebiete die Energiewirtschaft und die Telekommunikation sind. Die im Staatsbesitz befindliche LKW erbringt wesentliche Infrastrukturleistungen für die inländische Bevölkerung und Wirtschaft durch Bereitstellung, Instandhaltung und Betrieb des liechtensteinischen Elektrizitätsnetzes, sowie einer bedarfsgerechten Kommunikationsnetz-Infrastruktur.

Die Kommunikationsnetz-Infrastruktur besteht aus einem Glasfasernetz, einem Kupfernetz und einem Koaxnetz. Während über das Glasfaser- und Kupfernetz vor allem Daten- und Sprachdienste abgewickelt werden, wird das Koaxnetz für den Empfang von Fernsehen- und Radioprogrammen und für Datendienste (Internet) genutzt.

Die LKW sind auch Stromproduzent und produzieren im Schnitt ungefähr 17 % des jährlich im Inland verbrauchten Stroms.

Neben den beiden genannten Haupttätigkeitsgebieten besitzen die LKW jedoch auch noch einen Elektrofachhandel und einen Elektroinstallationsbetrieb.

Der Vorsitzende der Geschäftsleitung, Herr Gerald Marxer, betont im Geschäftsbericht 2014, dass sich die besondere gesellschaftliche und ökologische Verantwortung der LKW in einer offenen und transparenten Unternehmenskommunikation ausdrücke. Leider erstreckt sich die gepriesene, transparente Unternehmenskommunikation nicht auf die Geschäftszahlen der einzelnen Bereiche. Die mangelnde Transparenz des LKW-Geschäftsberichts wurde zwar schon früher von Landtagsabgeordneten bemängelt, bislang jedoch ohne Wirkung.

Dem Geschäftsbericht ist zu entnehmen, dass die Bereiche Elektroinstallationen und Elektrofachhandel das Vorjahresergebnis und das Budget nicht ganz erreicht hätten. Mehr ist dem Geschäftsbericht nicht zu entnehmen. Aus der gewählten Formulierung ist zu schliessen, dass für die vorgenannten Bereiche zwar separate Rechnungen geführt werden, diese jedoch im Geschäftsbericht nicht dargestellt werden. Es kann folglich nicht beurteilt werden, ob und wie gut diese Bereiche rentieren und ob auch Quersubventionen eine Rolle spielen. Bereits der Umstand, dass die LKW bei einem für das Geschäftsjahr 2014 ausgewiesenen Gewinn von ca. CHF 7 Mio. lediglich 11'200.- Ertragssteuern zahlen, kann jedoch bereits als eine Art Quersubventionierung angesehen werden.

Nachdem bekanntgeworden ist, dass die LKW auch noch die Liechtensteinische Gasversorgung (LGV) integrieren möchten, ginge damit – sofern sich die jetzige Geschäftsberichterstattung unverändert fortsetzt – ein weiterer Verlust an Transparenz einher. In einem solchen Fall gingen nämlich die Zahlen der LGV in der LKW-Bilanz unter, und es liesse sich anhand des LKW-Geschäftsberichts nicht mehr feststellen, wie viel Geld in das

Gasversorgungsnetz investiert wird und wie die Rentabilität der Gasversorgung sich entwickelt.

Die LKW haben, wie eingangs erwähnt, sehr unterschiedliche Geschäftsbereiche, mit denen sie zum Teil im Wettbewerb mit der Privatwirtschaft stehen. Auch dies ist ein Grund, warum die Geschäftszahlen, nicht nur des Gesamtunternehmens, sondern auch der einzelnen Geschäftsbereiche, transparent kommuniziert werden müssen. Dies gebietet nicht nur der Umstand, dass es sich bei den LKW um eine öffentlich-rechtliche Anstalt handelt, sondern auch darum, weil jeder andere als Aktiengesellschaft organisierte private Gewerbebetrieb, der beispielsweise ein Elektroinstallationsgeschäft führt, von Gesetzes wegen eine Kopie der Jahresrechnung beim Öffentlichkeitsregisteramt hinterlegen muss. Der Umstand, dass die LKW als öffentliches Unternehmen in mehreren ganz unterschiedlichen Geschäftsbereichen tätig sind, legt nahe, dass die Geschäftszahlen der einzelnen Geschäftsbereiche in der Jahresrechnung nicht nur konsolidiert, sondern detailliert und separat wiedergegeben werden.

Neben den unterschiedlichen Geschäftsbereichen haben die LKW sich in den vergangenen Jahren vermehrt an ausländischen Unternehmen beteiligt oder solche gegründet. Dagegen ist grundsätzlich nichts einzuwenden, solange dies im Rahmen der LKW-Eignerstrategie erfolgt. Nichtsdestotrotz muss Transparenz auch in dieser Hinsicht gewährleistet sein.

Den Landtagsabgeordneten kommt gemäss Landesverfassung die Aufgabe zu, die Verwaltung zu kontrollieren (Art. 63 LV). Auch wenn die landeseigenen Betriebe nicht unmittelbarer Teil der Staatsverwaltung sind, sind sie nichtsdestotrotz zu 100% im Eigentum des Landes. Die Kenntnismahme der Jahresrechnung eines staatseigenen Betriebs kann nicht nur ein Schaulaufen sein, sondern der Geschäftsbericht muss Aufschluss über alle wesentlichen Geschäftsvorgänge geben. Dafür ist Transparenz notwendig. Diese Transparenz möchten die Interpellanten mit der vorliegenden Interpellation herbeiführen.

Vaduz, 13.4.2015

P. Schwan