

Interpellation

zur Abänderung des CO₂-Gesetzes vom 2. März 2018

Gestützt auf Art. 45 der Geschäftsordnung vom 19. Dezember 2012 für den liechtensteinischen Landtag, LGBL 2013 Nr. 9, i.d.g.F., reicht der unterzeichnete Abgeordnete eine Interpellation ein und fordert die Regierung auf, Auskunft über die Entwicklung des CO₂-Ausstosses von Fahrzeugen, zu den Kompensationszahlungen und Kompensationserträgen sowie zum Anpassungsspielraum von Wärme-Kraft-Kopplungsanlagen sowie anverwandte Fragen.

Begründung:

Am 2. März 2018 behandelte der Landtag unter Traktandum 24 die Abänderung des CO₂-Gesetzes (BuA-Nr. 2/2018) betreffend die Abänderung des CO₂-Gesetzes vom 6. September 2013 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz) LGBL 2013 Nr. 328 in abschliessender Behandlung.

Zu dieser Gesetzesänderung wurde keine Vernehmlassung vorgenommen, so dass Verbände und weitere Betroffene keine Stellungnahmen abgeben konnten. Der Landtag folgte dem Antrag der Regierung auf abschliessende Behandlung. Deshalb konnten keine Fragen und Anregungen eingebracht werden, welche die Regierung mit einer Stellungnahme auf eine zweite Lesung beantworten sowie zur Auskunfts- und Informationserteilung vornehmen hätte können. Die Schweiz benötigte für den adäquaten Gesetzgebungsprozess, nämlich die Änderung des CO₂-Gesetzes, insgesamt zwei Jahre. Der liechtensteinische Landtag beschloss nach 40 Min. Diskussion die CO₂-Gesetzes-Änderung mit 18 Ja-Stimmen. Nichts gegen effizientes Arbeiten, aber mit solchen Schnellverfahren ist keine vertiefte Auseinandersetzung mit dieser wichtigen Materie möglich. Eine fundierte und fachlich verantwortungsvolle Befassung mit diesem Thema ist in einem solchen Expressverfahren verunmöglicht, mit unabsehbaren Folgen für die liechtensteinische Bevölkerung. Speziell bei einem Gesetzgebungsprozess, der Verpflichtungen aufgrund von Abkommen und Vereinbarungen mit anderen Staaten mit wenig Spielraum berücksichtigen muss, ist eine vertiefte Auseinandersetzung eine absolut notwendige Voraussetzung.

Mit dieser Interpellation werden im Nachgang Fragen an die Regierung gestellt, deren Beantwortung dazu führen könnten, nachträglich mit einem parlamentarischen Vorstoss exakte Bestimmungen, passend auf die Begebenheiten in Liechtenstein, umzusetzen, welche auch Anliegen der Bürger mit einbeziehen. Viele Fragen und daraus folgende Informationen sind von öffentlichem Interesse, da das CO₂-Gesetz jedermann tangiert. Die Ansichten in der Bevölkerung, aber auch von Seiten der sogenannten „opinion leaders“ (Meinungsführer) sowie der Experten gehen oft weit auseinander. Es handelt sich um ein Spannungsfeld zwischen Umweltschutz, Klimaschutz, finanziellen Interessen, Wirtschaft, Arbeitsplätze, Energieversorgung und nicht zuletzt um zusätzliche finanzielle Belastungen der Bürger. Dies insbesondere deshalb, da bei gleichbleibenden Einkommen unter dem Strich weniger übrig bleibt.

Die Fragen:

1. Die zulässigen CO₂-Emissionen für neue Fahrzeuge werden bis Ende 2020 auf 95 g CO₂/km gesenkt und für Fahrzeuge die im Flottendurchschnitt darüber liegen, wird eine Lenkungsabgabe bis max. CHF 152 erhoben. Im Jahr 2016 betrug der CO₂-Ausstoss im Schnitt 139g CO₂/km, im Jahr 2017 142g CO₂/km. Die Sanktionszahlungen müssen zwar von den Importeuren oder Herstellern in der Schweiz oder Liechtenstein bezahlt werden, die Unkosten werden am Ende des Tages sich jedoch im Fahrzeugpreis niederschlagen. Die Fahrzeuge für die Neuwagenkäufer verteuern sich, ohne dass der Käufer einen Mehrwert erhält. Dazu die Fragen:

Wie verlief die Entwicklung bis anhin und wie sehen die Prognosen für die Zukunft aus:

- a) **Die Entwicklung des CO₂-Ausstosses der in Liechtenstein neu in den Verkehr gesetzten Personenwagen**
- b) **Die Entwicklung der Sanktionsziele in Gramm CO₂/km**
- c) **Die Entwicklung der Sanktionsbeiträge pro Gramm bei 3g CO₂/km Überschreitung**
- d) **Die Entwicklung der Sanktionsbeiträge pro Fahrzeug im Schnitt?**
- e) **Die Entwicklung der Sanktionseinnahmen?**
- f) **Die Entwicklung der an Liechtenstein ausbezahlten Beträge abzüglich der Vollzugskosten seitens der Schweiz?**

Bitte eine Tabelle oder Liniendiagramm für die Fragen a bis f erstellen, ab 2013 bis und mit 2017 real, darüber bis und mit 2021 hypothetisch, mit Begleittext unter welchen Voraussetzungen die Annahmen ab 2018 getroffen wurden.

2. Mit der CO₂-Gesetzesänderung wurden neu auch für leichte Nutzfahrzeuge Lenkungsabgaben ab 2020 eingeführt. Die Regierung rechnet mit dem vom Landtag am 2. März 2018 beschlossenen CO₂-Gesetz für leichte Nutzfahrzeuge mit Sanktionserträgen bis zu CHF 7'000 für einzelne Fahrzeuge. Im Rahmen der Vernehmlassung in der Schweiz kam die Befürchtung auf, dass bestimmte leichte Nutzfahrzeuge bis zu CHF 15'000 durch diese Erweiterung verteuert werden. Leichte Nutzfahrzeuge werden hauptsächlich von Gewerbetreibenden zur Ausführung der Kundenaufträge eingesetzt und benötigt. Werden die Nutzfahrzeuge für Gewerbetreibende teurer, verteuert sich auch die Arbeit und am Schluss bezahlt der Endverbraucher diese Mehrkosten. Die Fragen an die Regierung:

- a) **Mit welchen Brutto-Sanktionserträgen von leichten Nutzfahrzeugen rechnet die Regierung?**
- b) **Wieviel von diesen Einnahmen, absolut und prozentual wird Liechtenstein Netto von der Schweiz definitiv erhalten?**

- c) **Könnten die dem Gewerbe entstehenden Mehrkosten, welche schliesslich auf deren Kunden überwältzt werden müssten, ganz oder teilweise zurückerstattet werden?**
3. Der Zielwert von 95 g CO₂-Emission bis Ende 2020 wurde durch den Landtag am 2. März 2018 definitiv beschlossen. Im Weiteren erteilte der Landtag der Regierung das Recht, zusätzlich verpflichtende Zwischenziele zu beschliessen. Im Jahr 2017 lag die CO₂-Emission im Schnitt bei 142 g/km, somit vom Ziel von 95 g CO₂/km bis 2020 noch sehr weit entfernt. Für einen Neuwagen mit 50 g über dem Zielwert – mit der vom Landtag beschlossenen Sanktion von max. CHF 152 pro Gramm CO₂/km – ergibt dies eine Verteuerung von bis zu CHF 7'600 (je nach Flottendurchschnitt oder beim Einzelimport). Der Bürger sollte frühzeitig erfahren, wann und welche Zielvorgabe zeitnah gelten, um einen Neuwagenkauf eventuell vorzuziehen. Die Fragen:
- a) **Informiert die Regierung über bevorstehende Änderungen der Zielvorgabe frühzeitig oder sind neue Zielvorgaben urplötzlich am Tag des Regierungsbeschlusses Fakt, so dass für den Autoverkäufer und dem Autokäufer keine Reaktionszeit bleibt?**
- b) **Wenn frühzeitig informiert wird, um welche Vorlaufzeit würde es sich handeln?**
4. Wenn ab 2020 der CO₂-Ausstoss europaweit auf 95 g/km gesenkt wird, besteht die Gefahr, dass im Vorjahr der Autoverkauf boomt und im 2021 entsprechend weniger Neuwagen verkauft werden. Das hat direkte Auswirkungen auf die Zulieferer der Automobilindustrie in Liechtenstein. In unserer Region sind tausende Arbeitnehmer für die europäische Autoindustrie tätig, nicht nur in der Produktion, sondern auch in der Forschung und Entwicklung. Die Fragen:
- a) **Was unternimmt die Regierung im Jahr 2021, falls die Verkäufe einbrechen und infolgedessen in einzelnen grösseren Betrieben Kurzarbeit angeordnet wird und weitere wirtschaftliche Schäden entstehen?**
- b) **Kann es sein, dass die Arbeitslosenkasse für politische Fehlentscheide belastet wird?**
5. Das beschlossene Gesetz führt zu Folgendem: Wer einen leichten Kleinwagen mit Abgaswerten < 95 g CO₂/Km - Ausstoss kauft, hilft mit, ein schweres Auto mit hohem Energieverbrauch von der Lenkungsabgabe ganz oder teilweise zu befreien. Wer ein schweres Auto kauft, hilft mit, die Zielvorgabe bezüglich dem zulässigen CO₂-Ausstoss höher zu setzen und damit die Sanktion zu senken. Die Fragen an die Regierung:
- a) **Welche Argumente, ausser der parallelen Verkehrsfähigkeit mit der Schweiz, veranlasste die Regierung diese Regelung in Liechtenstein dem Landtag**

vorzuschlagen, die dann trotz Einwurf weder vom Landtag noch von der Regierung kommentiert wurde und der mehrheitlich zugestimmt wurde?

- b) Wie kontrolliert die Regierung, dass bei der Kalkulation der Neuwagen keine Mischrechnung zwischen den Wagen mit wenig und mit viel CO₂ Ausstoss gemacht wird, resp. im Verkaufspreis von Wagen mit wenig CO₂-Ausstoss keinesfalls ein Teil der Sanktionszahlungen von Wagen mit viel CO₂-Ausstoss eingerechnet wird?**
6. Seit 1996 wird der EU-Normverbrauch nach dem NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) auf dem Prüfstand gemessen. Seit September 2017 wird mit dem WLTP-Fahrzyklus gemessen, welcher für das gleiche Auto eine bis zu 15 % höhere CO₂-Emission ausweist. Die Fragen:
- a) Welches Testverfahren kommt zur Festlegung der Kompensationspflicht für Liechtenstein zur Anwendung?**
 - b) Um wieviel Prozent oder Gramm darf der CO₂-Ausstoss beim WLTP-Fahrzyklus höher als beim NEFZ-Fahrzyklus liegen, ohne eine Auswirkung auf die Kompensationspflicht zu haben?**
7. Damit die Hersteller ihre Fahrzeuge (und deren Software) nicht nur auf dem Prüfstand optimieren, gibt es zusätzliche Messungen auf der Strasse. Für den RDE-Test (Real Driving Emissions) werden die Fahrzeuge mit einem mobilen Messsystem am Heck des Autos ausgerüstet. Der RDE-Test findet faktisch unter beliebigen Bedingungen statt: Beschleunigung, Wetter und Verkehrslage sind zufällig. Bis 2020 dürfen neue Fahrzeuge in diesem Test 2,1-mal mehr als auf dem Prüfstand ausstossen, danach nur noch 1,5-mal so viel. Die Fragen:
- a) Hat dieser Test oder ein anderer Test unter praktischen Fahrbedingungen, für in Liechtenstein neu in den Verkehr gebrachte Fahrzeuge in Zukunft eine Bedeutung?**
 - b) Wenn er Bedeutung hat, was dann, wenn unter realen Bedingungen die CO₂-Emission um mehr als 2,1- resp. 1,5-mal höher ist als auf dem Prüfstand, resp. als die Angaben in den Verkaufsunterlagen?**
 - c) Wenn er Bedeutung hat, gelten für Liechtenstein andere Faktoren als 2,1 resp. 1,5?**
8. Für das Jahr 2012 wurde zur Ermittlung von individuellen Zielvorgaben für die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von neu in Verkehr gesetzten Personenwagen ein für die Schweiz spezifisches durchschnittliches Leergewicht von Autos mit 1'453 kg angenommen, welcher höher als der entsprechende EU Wert von 1'372 kg ist. Die Fragen:
- a) Wie hoch sind die Werte für Liechtenstein im Jahr 2018?**
 - b) Gilt für Liechtenstein dasselbe Leergewicht wie in der Schweiz oder gilt das Leergewicht wie in den EU-Staaten?**

- c) **Wie wirken sich die modifizierten Leergewichte auf die Zielvorgabe, resp. auf die Sanktionszahlungen aus?**
- d) **Wie entwickelten sich die Fahrzeuggewichte der in Liechtenstein neu in Verkehr gesetzten Fahrzeuge in den letzten Jahren?**

9. Für die Berechnung des finanziellen Anteils der Sanktionen neu immatrikulierter Personenwagen, welcher Liechtenstein zusteht, bleibt es bei dem spezifischen Schlüssel, welcher Mitte 2012 in die Vereinbarung zum Vertrag zwischen Liechtenstein und der Schweiz betreffend die Umweltafgaben aufgenommen wurde (Anlage IV der Vereinbarung).

Was bedeutet dieser Schlüssel resp. welcher Anteil der durch die Schweiz erhobenen Sanktionsgebühren aufgrund zu hohen CO₂-Ausstosses des Flottendurchschnittes steht Liechtenstein nach diesem Schlüssel zu?

10. Mit dem erwähnten Schlüssel ging die Regierung bei der Schaffung des Gesetzes über die Reduktion der CO₂-Emissionen (BuA 38/2013) von Einnahmen in Höhe von jährlich zwischen CHF 100'000 und CHF 130'000 Franken aus. Die Sanktionserträge ergaben im Jahr 2013: CHF 50'000; 2014: CHF 6000; 2015: CHF 83'000; 2016 CHF 2'000; Im Schnitt pro Jahr CHF 35'250 statt CHF 115'000.

Was war die Ursache, dass nur 30 % der von Seiten der Regierung vorausgesagten Erträge nach Liechtenstein zurückflossen?

11. Mit der Änderung des CO₂-Gesetzes am 2. März 2018 wurde gleichzeitig auch ein neuer Wechselkurs – Franken zu Euro – für die Berechnung der Sanktionszahlungen implementiert, um mit der EU kompatibel zu sein.

Wie war der alte und wie ist der neue Wechselkurs und um wieviel konnten die Brutto-Sanktions-Erträge dadurch im 2017 gesenkt werden?

12. Mit der Abänderung des CO₂-Gesetzes (BuA 02/2018) rechnet die Regierung in Anlehnung an die Schweiz mit Erträgen aus Sanktionen neu immatrikulierter Personenwagen zwischen CHF 350'000 und 490'000 pro Jahr (Schweiz CHF 56 Mio. für Personenwagen und CHF 21 Mio. für leichte Nutzfahrzeuge). Trotz erwarteten Sanktionserträgen zwischen CHF 350'000 und 490'000 pro Jahr rechnet die Regierung in den nächsten Jahren lediglich mit effektiven Einnahmen von CHF 100'000 bis 200'000. Wohin versickert der weitaus grösste Teil des Geldes? Es scheint, dass auch in Zukunft ein grosser Teil der Sanktionserträge in Büros verbraucht wird, die ihrerseits auch CO₂-Ausstoss verursachen. Der Wirkungsgrad dieser „Aktion“ ist äusserst schlecht.

Die Fragen:

- a) Kann der Verlust der zwischen den Erträgen und den Einnahmen verkleinert werden?
- b) Wohin fliessen die verbleibenden Einnahmen und wenn sie für Umweltschutz eingesetzt werden, dann in welche konkreten Projekte wie beispielsweise Schutzwald, Rüfeverbauung etc.?

13. Die schweizerischen Behörden machen für Liechtenstein den Vollzug und ziehen die Vollzugskosten von den eingehobenen Brutto-Sanktionserträgen ab. Der Rest wird an Liechtenstein überwiesen. Für Vollzugskosten behielt die Schweiz von den eingezogenen Brutto-Sanktionserträgen im Jahr 2013 - 35,9 %; im Jahr 2014 - 81 %; im Jahr 2015 - 30,8 % ;und im Jahr 2016 - 92,8 % für sich zurück.

a) Was begründet diese extrem hohen Vollzugskosten? Wurde hier schlecht verhandelt resp. ein Abkommen abgeschlossen, dessen Konsequenzen den liechtensteinischen Verhandlern nicht klar waren?

b) In Fällen von Direktimporten wurde der Motorfahrzeugkontrolle eine neue Vollzugsfunktion zugewiesen. Wie hoch waren die Einnahmen und wieviel Prozent davon wurde für Vollzugskosten benötigt?

14. Die Vollzugskosten für die in der Schweiz neu in den Verkehr gebrachten Fahrzeuge verschlangen in den Jahren von 2013 bis 2016 26.7 % der vereinnahmten Sanktionsbeiträge. Die Vollzugskosten für in Liechtenstein in Verkehr gesetzten Fahrzeuge verschlangen im gleichen Zeitraum durchschnittlich 45.6% %.

Was begründet diese unterschiedlich hohen Vollzugskosten?

15. Gemäss Bericht und Antrag 38/2013 sollte einer oder mehrere Inverkehrbringer von Treibstoffen die schweizerische Kompensationsgemeinschaft Stiftung KliK verlassen, so müsste das Amt für Umwelt diese Inverkehrbringer ermitteln und entweder eine gesonderte Ausnahmevereinbarung erzielen oder sie zur Erfüllung der Kompensationspflicht entsprechend den gesetzlichen Vorgaben auffordern. In diesem Fall könnten dem Land zusätzliche Kosten für eine allfällige Beiziehung externer Unternehmen entstehen.

Sind dem Land zusätzlich Kosten durch den Beizug externer Unternehmer entstanden und wieviel?

16. Die Inverkehrbringer gasförmiger Treibstoffe unterliegen der Kompensationspflicht.

Wurde die Liechtensteinische Gasversorgung kompensationspflichtig und wieviel musste sie bis heute bezahlen?

17. Kompensation bei Treibstoffen. Die Regierung legt mit Verordnung den Kompensationssatz bei Treibstoffen zwischen 5 % und 40 % fest und bestimmt den Anteil der im Inland durchzuführenden Kompensationsmassnahmen.

- a) **Wie hoch ist der Kompensationssatz zurzeit?**
- b) **Wie hoch waren die Einnahmen?**
- c) **Wozu wurden sie verwendet?**

18. Der Aufschlag auf Treibstoffe zur Finanzierung der Kompensationsmassnahmen darf den Betrag von 5 Rappen pro Liter nicht überschreiten.

Wie hoch ist zurzeit der Aufschlag pro Liter Treibstoff in Liechtenstein?

19. Die Regierung hat die Möglichkeit, geringe Mengen Treibstoff von der Kompensationspflicht auszunehmen.

Machte sie davon Gebrauch und in welcher Menge?

20. Im Falle eines Kompensationsverzichts dürften dem Land ca. CHF 600'000 über die Stiftung KliK von den kompensationspflichtigen Personen zufließen. (BuA 38/2013)

Wieviel ist tatsächlich zugeflossen und für was wurden die Einnahmen verwendet?

21. Bei Nichterfüllung der Kompensationspflicht, ist dem Land pro nicht kompensierter Tonne CO₂ ein Betrag von CHF 160 zu entrichten.

Gab es Sanktionen und wenn, wie hoch waren die Einnahmen?

22. Unternehmen nach Art. 5 Abs. 1, die ihre Verpflichtung zur Verminderung von Treibhausgasen nicht einhalten, müssen pro zu viel emittierter Tonne CO₂eq einen Betrag von 125 Franken entrichten. (Art. 7)

Wieviel Einnahmen resultierten seit 2013 bis 2017 und was wurde mit den Einnahmen gemacht?

23. Die Regierung (Ministerium für Inneres, Bildung und Umwelt), teilte am 26. Februar 2018 per Mail den Landtagsabgeordneten mit, längerfristig könnte mit dem

geltenden Schlüssel von 0.45 % des Zollvertrages ein Minderertrag von CHF 630'000 bei den Treibstoffsteuern eintreten.

- a) **Wie weit könnte dieser Ausfall mit der Einführung einer Besteuerung der Elektroautos und der Besteuerung dessen Stromverbrauchs kompensiert werden?**
- b) **Die Treibstoffsteuer ist für die Strassen-Infrastruktur. Wie hoch müsste die Steuer pro 100 Km bei E-Autos sein, um den gleichen Deckungsbeitrag wie durchschnittlich bei Autos mit Verbrennungsmotor zu erzielen?**
- c) **Auf was ist der mögliche Minderertrag zurückzuführen? Tanken im Ausland? Weniger Fahrten? Effizientere Autos?**

24. Der Landtag beschloss mehrheitlich für Betreiber von Wärme-Kraft-Kopplungs-Anlagen eine Teilbefreiung der CO₂-Abgabe, wenn diese mit fossilen Brennstoffen wie Kohle, Schweröl, Dieselöl, Heizöl, Müll oder Erdgas befeuert werden. Die Bevölkerung im Rheintal, darunter viele Liechtensteiner, verhinderten im Jahr 1965 mit einer Grossdemonstration den Bau eines thermischen Kraftwerkes mit Schweröl für die Stromerzeugung.

Kann in Liechtenstein zur Minimierung der Luftverschmutzung die Stromerzeugung durch Wärme-Kraft-Kopplungsanlagen mit fossilen Brennstoffen auf Erdgas und Heizöl leicht auf Gesetzesebene beschränkt werden, in Vereinbarung mit der EU und der Schweiz?

25. An unserer Landesgrenze, auf Schweizer Hoheitsgebiet, steht mit der Kehrrichtverbrennungsanlage (KVA) Buchs eine grosse Wärme-Kraft-Kopplungsanlage, die täglich, auch samstags und sonntags, 512 Tonnen Müll, einen undefinierten Brennstoff, verbrennt. Nur noch ein Viertel stammt aus dem Einzugsgebiet der KVA. Über den Kamin werden täglich 610 Tonnen CO₂ und weitere Rauchgase in grosser Menge entsorgt, unmittelbar an unserer Landesgrenze. Die Fragen:

- a) **Ist aus Sicht der Regierung die maximale Menge des täglich verbrannten Mülls, an unsere Landesgrenze mit dichter Besiedlung, erreicht oder wieviel Tonnen Müll pro Tag ist die obere Grenze?**
- b) **Kann Liechtenstein resp. können die Gemeinden für die Zusammensetzung des von ausserhalb des Einzugsgebietes der KVA herbeigekarrten Mülls, mittlerweile an jedem Tag rund 384 Tonnen, Auflagen machen, bezüglich der Inhaltsstoffe im Verbrennungsmaterial?**
- c) **Werden von den liechtensteinischen Behörden Stichproben vom Brennmaterial, das die KVA in der Nähe unserer Wohngebiete verbrennt, gemacht, speziell bei Lieferungen von ausserhalb des Einzugsgebietes bezüglich mitverpackten jedoch für die Verbrennung unzulässigen Sondermülls wie Akkus, asbesthaltiges Material,**

Chemikalien, radioaktives Material, Brom, Chlor, Blei, Quecksilber, Cadmium, halogenierte organische Stoffe usw.?

26. Im Zusammenhang mit der von der KVA nach Liechtenstein geführten Dampfleitung wird immer wieder von einer CO₂-Reduktion gesprochen. Die Fragen:

- a) **Wieviel Tonnen CO₂ verliessen den Kamin der KVA tatsächlich (effektiv ohne indirekte Reduktion!) für die gelieferte Wärme nach Liechtenstein aus fossilen und nicht fossilen Brennstoffen im Jahr 2017 (mit Aufaddieren der Übertragungsverluste (Leitungsverluste) und der Wirkungsgradverluste der KVA selbst)?**
- b) **Wie hoch wäre der CO₂-Ausstoss, wenn im Jahr 2017 anstatt mit Dampf von der KVA, für die Erzeugung der Wärme mit einem vor Ort mit Erdgas befeuerter Heizkessel verwendet worden wäre (Hoval Ultragas 2300D mit Kesselwirkungsgrad 108/97%)?**
- c) **Wieviel CO₂ wäre ausgestossen worden und wieviel KWh Strom wären im Jahr 2017 für Liechtenstein produziert worden, wenn anstatt der bezogenen Wärme von der KVA in Buchs, diese Wärme mit Erdgas befeuerten Wärme-Kraft-Koppelungsanlagen in Liechtenstein erzeugt worden wäre (WKK Triesen, Hoval PowerBloc Gesamt-Wirkungsgrad < 95% oder Dampfkessel mit Dampfturbine)?**
- d) **Wieviel Prozent zusätzliches Gas hätte die LGV verkauft, bezogen auf die Teilfrage c)?**
- e) **Was ist sinnvoller, Zukauf von Wärme aus Müll von ausserhalb des Einzugsgebietes, oder einen Ausbau mit Erdgasbefeuerten-WKK-Anlagen im eigenen Land am Ort des Wärmebedarfs? (Unter Einbezug der nachteiligen Müll-Transporte und Aufbereitung, Chemikalienverbrauch und Rückstände, Kosten für Wärme- und Dampfleitungsnetz, CO₂-Ausstoss aus Verbrennung, sowie die sich positiv auswirkende höherer Eigen-Versorgungssicherheit mit Elektrizität usw.)**

27. Der Landtag beschloss mehrheitlich: Die Leistungsgrenzen der Wärmekraftkopplungsanlagen richten sich nach jenen in der Schweiz. Damit ist der Weg frei für den Bau von Grossanlagen in Liechtenstein. Die Fragen:

- a) **Wo hoch ist die Leistungsgrenze in der Schweiz?**
- b) **Was spricht dagegen, im Gesetz die Leistungsgrenzen der Wärmekraftkopplungsanlagen dem Bedarf und der Grössen-Verträglichkeit für Liechtenstein zu fixieren?**
- c) **Welche maximale Leistungsgrenze für WKK wäre in Liechtenstein nach Ansicht der Regierung sinnvoll, vorausgesetzt sie sind über das Land verteilt?**

28. Zum Schluss eine Frage am Rande der CO₂-Debatte zur Effizienz der Klimamassnahmen: Durch den Klimawandel stieg die Temperatur im Rheintal seit 1850 um 1.9° an, was uns mehr Sommertage und höhere landwirtschaftliche Erträge bescherte

sowie den Energiebedarf für Heizungen wegen weniger Frosttagen senkte. Die Fragen:

- a) Um wieviel senkt sich die Temperatur im Rheintal durch die ergriffenen Massnahmen der CO₂-Reduktion zukünftig oder um wieviel °C wird eine allenfalls noch weitere Klimaerwärmung eingebremst?
- b) Welche Verluste und Erschwernisse im täglichen Leben brachte die Temperaturerhöhung um 1.9° seit 1850 für die liechtensteinische Bevölkerung, ausserhalb den Belastungen aus Zahlungen an Klimaprojekte in anderen Ländern?
- c) Dem Klimawandel müssen wir uns wohl oder übel anpassen. Welche Projekte mit welchem finanziellen Aufwand laufen für die Klimaanpassung in Liechtenstein, zum Beispiel in der Landwirtschaft oder im Sommertourismus?
- d) Dito im Ausland, von Liechtenstein finanziert?

Schellenberg, den 2. April 2018

Der Interpellant



Herbert Elkuch