

## **Schriftliche Anfrage betreffend Entwicklung der Fahrzeug-Neuwagenflotte in BS, insbesondere Kauf weniger umweltschädlicher Automodelle**

21.5029.01

Der volkswirtschaftliche, ökologische und gesellschaftliche Schaden des motorisierten Individualverkehrs MIV ist einerseits von den Eigenschaften des Fahrzeugs abhängig (Schaden/Fzg-km) und andererseits vom Ausmass des Fahrzeugeinsatzes ( $\sum$  Fzg-km). Um die volkswirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Kosten des MIVs zu reduzieren, muss bei beidem angesetzt werden: Einerseits weniger Fzg-km, zum Beispiel durch Vermeidung und Verlagerung von Fahrten oder durch pooling, und andererseits weniger schädliche Fahrzeuge in der Fahrzeugflotte. Bei letzterem ist entscheidend, dass weniger Fahrzeuge gekauft werden (z. Bsp. wegen sharing oder Wechsel vom Auto auf Velo, öV) und dass jeweils die am wenigsten schädlichsten Fahrzeuge angeschafft werden. In diesem Vorstoss geht es um diesen letzten Punkt.

Der Staat ist seit Langem von Gesetzes wegen dazu verpflichtet, die Kosten für Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft durch den MIV substantiell zu reduzieren. Er kann dies mittels Information, Anreizen und Ge-/Verboten tun. Anreize sind in der Regel finanzieller Natur und wurden in letzter Zeit als zweckmässig angeschaut, da sie die richtige Richtung vorgeben und gleichzeitig die Wahlfreiheit lassen. Allerdings haben sie das Problem, dass sie erst ab einer gewissen Höhe lenken; diese wiederum der Akzeptanz entgegenstehen kann.

Typisches Beispiel ist die Motorfahrzeugsteuer – eine gut gestaltete Motorfahrzeugsteuer hilft, dass weniger Autos oder zumindest weniger umweltschädliche Modelle gekauft werden.

Seit 1981 publizieren die Verkehrsclubs der Schweiz, Deutschlands und Österreichs die sogenannten Autoumweltlisten ([link](#)) – in der Schweiz in Kooperation z. Bsp. mit dem Bundesamt für Energie. Sie geben Auskunft über die Umweltschädlichkeit der auf den Markt kommenden Auto-Modelle. Die aktuellen und historischen Daten können beim VCS als Excel bezogen werden.

Vor diesem Hintergrund bitte ich um die Beantwortung folgender Fragen, jeweils für den Zeitraum jährlich von 2000 bis heute:

1. Welche Massnahmen hat der Kanton BS a) geprüft und b) umgesetzt oder verworfen und warum, um in der Neuwagenflotte der motorisierten Privat- und Firmenfahrzeugen den durchschnittlichen Schaden pro Fzg-km zu reduzieren? Es wird um eine grobe Übersicht gebeten, die auf die Bereiche i) Information/Sensibilisierung, ii) Anreize und iii) Ge-/Verbote eingeht.
2. In der Autoumweltliste werden jeweils die TopTen ausgewiesen – die zehn am wenigsten umweltschädlichsten Modelle; seit ein paar Jahren getrennt nach Verbrenner und E-Autos. Wie viele Fahrzeuge dieser Modelle wurden jährlich in BS in Verkehr gebracht? Und wie war der Quotient je Jahr # Fzg TopTen-Modelle/# Fzg alle?
3. Seit 2009 wird zudem die Lieferwagenumweltliste publiziert. Die am wenigsten umweltschädlichsten Modelle erhalten fünf Sterne. Wie sehen hier die jährlichen absoluten Zahlen und der Quotient je Jahr aus?
4. Massgeblich für den Schaden des MIVs sind Schlüsselkenngrössen wie Leergewicht, Leistung, CO<sub>2</sub>-Ausstoss, Leit-Luftschadstoffausstoss, Lärm und Flächenverbrauch (jeweils Durchschnittswert aller gekaufter Privat- und Firmenfahrzeuge je Jahr).
  - a) Gibt es für solche Kenngrössen bezüglich Neuwagenflotte kantonale Zielgrössen (angestrebte Minima) resp. vom Bund übernommene? Und wie lauten diese je Jahr?
  - b) Wie entwickelten sich diese Kenngrössen generell und, wo vorhanden, bezüglich der jeweiligen (damals) aktuellen Zielwerte?
5. Angesichts des tiefen Besetzungsgrads in Pkws ist gelegentlich die Behauptung zu hören, der Ersatz von Automobilen durch Motorräder sei ein Gewinn in Sachen Schadensminimierung des MIVs.
  - a) Welcher Trend in der Veränderungsrate des Fahrzeugbestandes in BS ist bezüglich Automobilen und Motorrädern zu erkennen (steigen oder sinken beide sowie Ausmass; lässt sich eine theoretische Verlagerung ablesen)?

- b) Unter welchen Bedingungen ist ein Ersatz Automobil durch Motorrad tatsächlich ein Gewinn bzw. wie sehen die jeweiligen Kenngrößen wie zum Beispiel Luftschadstoffausstoß/Fzg-km aus?
  - c) Gibt es Grundlagen und Zahlen zum Anteil weniger umweltschädliche Motorradmodelle in BS (analog TopTen oder vergleichbare Ansätze)?
- Raphael Fuhrer