

Schlaglicht aus Bern

Polit-Schachspiel: Die LSVA für E-Laster

Politik ist immer eine Güterabwägung. Das zeigt auch die Diskussion um die LSVA, die Lenkungsabgabe für den Schwerverkehr. Sie wurde geschaffen, damit der Schwerverkehr die Belastung der Verkehrsinfrastruktur und die verursachten externen Kosten selbst trägt. Diese Absicht ist löblich und entspricht dem Denken der Umweltökonomie.

Die Elektrifizierung des Schwerverkehrs stellt nun das System auf die Probe. Batterie- und wasserstoffbetriebene Lastwagen gelten als emissionsfrei und müssen daher keine LSVA bezahlen. Sie leisten deshalb auch keinen Beitrag zu den Infrastrukturkosten. Jetzt drohen Einnahmen wegzubrechen. Der Einbezug der E-Lastwagen in die LSVA ist deshalb aus finanzpolitischer Sicht berechtigt. Doch diese Zusatzkosten würden das Businessmodell dieser Fahrzeuge ins Negative kippen lassen.



In der Kolumne «Schlaglicht aus Bern» beleuchtet Chris Zeyer, Co-CEO unseres Partnerverbandes Swisscleantech, politische Entwicklungen in Bundesbern an der Schnittstelle zwischen Energiewendetechnik und Politik.

Das zeigt zwei Herausforderungen in der Klimapolitik: Zum Ersten werden die Klimakosten nach wie vor nur ungenügend abgebildet. Fossile Fahrzeuge verursachen deshalb volkswirtschaftliche Schäden, die pauschal durch die Bevöl-

kerung finanziert werden – ein klares Marktversagen. Würden die Kosten voll dem Verursacher belastet, würden E-Lastwagen sich bald ohne weitere Massnahmen durchsetzen. Zum Zweiten sind neue Technologien in Anfangsphasen meist teuer. Die Preise sinken erst, wenn der Markt für sie wächst. Förderung ist also notwendig, um die Marktdurchdringung zu erreichen.

CO₂-Abgaben im Verkehr sind eine heisse Kartoffel. Die Diskussion im Parlament dreht sich deshalb darum, wie schnell die LSVA eingeführt werden kann. Die offene Frage: Ist die Preiseroision bei den Batterien schnell genug, um zu verhindern, dass der fehlende CO₂-Preis das Geschäftsmodell der elektrischen Lastwagen abwürgt? Der aktuelle Vorschlag sieht den schrittweisen Einbezug ab 2030 und volle Kosten 2035 vor. Zu hoffen ist, dass bis dahin auch die CO₂-Kosten korrekt abgebildet sind. ■

Warum Vielfalt bessere Technik schafft

Mathilde Gobet
Wissenschaftliche
Adjunktin
HES-SO



► www.ingenieuse.ch

Das Ingenieurwesen wird oft als neutraler Bereich dargestellt, der von Daten, Präzision und Rationalität geleitet wird. Doch hinter jedem Algorithmus, jedem System und jedem Produkt verbergen sich menschliche Entscheidungen: Annahmen, Vereinfachungen und Erfahrungen. Wenn diese nur einen Teil der Bevölkerung widerspiegeln, besteht die Gefahr, dass die entwickelten Lösungen nicht den Bedürfnissen aller gerecht werden.

Beispiele gibt es viele. Im Bereich der KI haben sich bestimmte Gesichtserkennungssysteme als weniger zuverlässig erwiesen, wenn die Algorithmen auf

unvollständigen Datensätzen trainiert wurden. Persönliche Schutzausrüstung ist oft auf männliche Körperformen ausgelegt, was bestimmte Berufe unsicherer oder weniger zugänglich macht. Im medizinischen Bereich werden Geräte und Medikamente nach wie vor überwiegend an einem bestimmten Körpertyp getestet. Selbst technische Schnittstellen – vom Roboterdesign bis hin zu Software-Tools – gehen oft von einem «Standardnutzer» aus, den es gar nicht gibt.

Auch die Infrastruktur zeigt diese Grenzen auf. Viele Verkehrssysteme sind auf den linearen Weg «von zu Hause zur Arbeit» ausgelegt, während die täglichen Wege häufig fragmentiert sind und die Begleitung von Kindern, Besorgungen oder Arzttermine umfassen. Fussgängerzonen sind nicht immer breit oder übersichtlich genug, was die Fortbewegung im öffentlichen Raum erschwert. Selbst bei der Strassenbeleuchtung wird manchmal Energieeffizienz auf Kosten der gefühlten Sicherheit priorisiert.

Diese blinden Flecken treten auf, wenn es den Ingenieurteams an Vielfalt mangelt. Wenn die am Tisch vertretenen Profile ähnliche Werdegänge, Hintergründe und Gewohnheiten teilen, wird es schwieriger, andere Bedürfnisse und andere Kontexte wahrzunehmen.

Die Einbeziehung einer Vielfalt an Erfahrungen – hinsichtlich Geschlecht, Alter, körperlicher Fähigkeiten, kultureller oder sozioökonomischer Hintergründe – ist daher nicht nur ein ethischer oder gesellschaftlicher Ansatz. Es ist auch ein Faktor für die technische Leistungsfähigkeit, der es ermöglicht, Risiken früher zu erkennen, die tatsächliche Nutzung zu antizipieren und die Akzeptanz von Lösungen zu verbessern.

Die Technik hat nichts zu verlieren, wenn sie sich öffnet: Sie hat alles zu gewinnen. Inklusive Technik ist kein Kompromiss. Sie ist robustere Technik. ■