

Antrag

Initiator*innen: Julian Fürholzer

Titel: Forderungen der JBN zur SUV-Kampagne

Antragstext

1 Vorwort:

2 Die größte Gruppe der Neuzulassungen von Autos ist die Gruppe der sogenannten
3 "Sport Utility Vehicles" (SUVs) und Geländewagen. Allerdings sollten
4 Geländewagen ein Nischenprodukt für Personen sein, die sie zur Ausübung ihres
5 Berufes unbedingt benötigen. SUVs sind diesen nachempfunden, allerdings sind
6 für die Klassifizierung als SUV keine bestimmten Anforderungen zu erfüllen,
7 weshalb sie für diese Berufsgruppen kaum nutzbar sind und daher keinen realen
8 Sinn haben. Eine offizielle Definition von SUVs gibt es nicht. Sicher lässt
9 sich aber sagen, dass es sich bei großen Teilen dieser Fahrzeuggruppe um
10 hochgelegte, besonders große und schwere und PKW handelt. Damit verbunden ist
11 unter anderem ein im Vergleich zu klassischen Bauformen höherer CO₂-Ausstoß,
12 stärkerer Reifenabrieb, der zu mehr Mikroplastik führt, und ein erhöhter
13 Platzverbrauch. Auch eine Elektrifizierung der SUV löst die grundsätzlichen
14 Probleme nicht. So benötigen schwere E-Autos und hohe Reichweiten größere
15 Batterien, deren Produktion problematisch ist. Deshalb sollen in diesem
16 Positionspapier zum einen die konkreten negativen Folgen von SUVs aufgezeigt und
17 zum anderen Forderungen für eine Mobilitätswende im Individualverkehrssektor
18 vorgebracht werden. [1] [2] Betonen wollen wir, dass unsere Forderungen den
19 Gebrauch von SUVs wegen körperlicher Einschränkungen nicht einbeziehen. Unsere
20 Forderungen zum Umgang mit SUVs sollen nicht zur Benachteiligung von Menschen
21 führen, die aufgrund von körperlicher Beeinträchtigung auf die Nutzung eines
22 solchen angewiesen sind.

23 1. Sanktionen gegen den Kauf von SUVs

24 Diese fordern wir in Form einer CO₂-Steuer, in Form von zwei Varianten:

25 Variante I - einer zusätzlichen Steuer die vor der Umsatzsteuer bei
26 Neuwagenkäufen von PKWs mit hohem CO₂-Ausstoß fällig und gesondert
27 ausgewiesen wird. Die Steuer soll sensibilisieren und hervorheben welcher
28 Schaden durch die Zulassung entsteht. Die Steuereinnahmen sollen auf alternative
29 Verkehrszweige wie finanzielle Unterstützung für den ÖPNV und Infrastruktur
30 Projekte für Fußgänger/Radfahrer verteilt werden.

31 Variante II - einer erhöhten Zulassungsgebühr abhängig vom Bezirk und CO₂-
32 Werten. Die erhöhte Zulassungsgebühr soll für Neuzulassungen, Halter Wechsel
33 und ggf. Ummeldungen gelten. Städte bekommen damit die Möglichkeit SUV-
34 Zulassungen in Ballungsräumen zu sanktionieren und Anreize zu schaffen auf
35 günstigere, platzsparendere und effektivere Möglichkeiten wie Rad oder ÖPNV,
36 um zu steigen.

37 **2. Den städtischen Raum von SUVs befreien**

38 Wir fordern eine Citymaut, welche nach Umweltschädlichkeit und Platzbedarf
39 gestaffelt ansteigt. Für sehr große und umweltschädliche Fahrzeuge sollte der
40 Zugang zur Stadt nicht mehr möglich sein. Allerdings sollte die Größe dabei
41 mit der Zahl der Sitze im Auto verrechnet werden, um Familien nicht zu
42 beeinträchtigen. Vor allen Schulen soll ein Verkehrskonzept eingerichtet
43 werden, dass die Zufahrt von Fahrzeugen vor der Schule steuert und begrenzt, um
44 gefährliche Verkehrssituationen für Schüler*innen zu vermeiden. Außerdem
45 sollte der Preis für Parkflächen an den marktüblichen Flächenpreis angepasst
46 werden. Parkflächen sollte in Grünflächen umgewandelt werden und das
47 eingenommene Geld sollte zum Ausbau von ÖPNV, Rad- und Fußgängerwegen
48 verwendet werden.

49 **3. Dienstwagenprivileg abschaffen**

50 Wir fordern, dass das Dienstwagenprivileg abgeschafft wird und mit dem dadurch
51 eingesparten Geld alternative Mobilitätskonzepte gefördert werden.

52 **4. Schrittweiser Abbau der Subventionen des motorisierten Individualverkehrs**

53 Außerdem fordern wir, dass innerhalb der nächsten zehn Jahre sämtliche
54 Subventionen des motorisierten Individualverkehrs abgebaut werden. Dabei sollten
55 zuerst die besonders umweltschädlichen und zuletzt diejenigen, deren negativer
56 umweltschädlicher Einfluss geringer ist abgebaut werden. Stattdessen sollen
57 diese finanzielle Mittel in den Ausbau des ÖPNV investiert werden.

58 **5. Transparente und realgetreue Angaben von Schadstoffausstößen von Autos**

59 Wir fordern, dass der Schadstoffausstoß von Fahrzeugen durch unabhängige
60 Prüfinstitute im Realverkehr (RDE) gemessen wird und von den Herstellern beim
61 Verkauf deutlich kommuniziert werden muss.

62 Zudem sollen CO₂-Effizienzklassen nicht mehr abhängig vom Gewicht des Autos
63 berechnet werden dürfen.

64 **6. Fahrbahneu- und Ausbau stoppen:**

65 Der Fahrbahneu- und Ausbau muss auf allen Ebenen gestoppt werden. Außerdem
66 sollen die Erhaltungskosten für Straßen nicht mehr von der Allgemeinheit,
67 sondern von den Fahrzeugbesitzer*innen getragen werden.

68 **7. Tempolimits einführen:**

69 Wir fordern eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h auf Autobahnen, 80 km/h
70 auf Landstraßen und 30 km/h in geschlossenen Ortschaften.

Begründung

1. Sanktionen gegen den Kauf von SUVs

Begründung: Mit einer CO₂-Steuer [3] hat die Bundesregierung angefangen zu erkennen, dass der Schadensverursacher auch dafür aufkommen muss. Das funktioniert aber nur bei Neuzulassungen ab 2021 und trifft nicht gezielt den Kauf der Energieschleuder SUV. Deshalb fordern wir, dass Anreize gesetzt werden auf Käufe von SUVs und CO₂ Schleudern zu verzichten, in Form ...

Variante I - einer zusätzlichen Steuer die vor der Umsatzsteuer bei Neuwagenkäufen von PKWs mit hohem CO₂-Ausstoß fällig und gesondert ausgewiesen wird. Die Steuer soll sensibilisieren und hervorheben welcher Schaden durch die Zulassung entsteht. Die Steuereinnahmen sollen auf alternative Verkehrszweige wie finanzielle Unterstützung für den ÖPNV und Infrastruktur Projekte für Fußgänger/Radfahrer verteilt werden.

Variante II - einer erhöhten Zulassungsgebühr abhängig vom Bezirk und CO₂. Die erhöhte Zulassungsgebühr soll für Neuzulassungen, Halter Wechsel und ggf. Ummeldungen gelten. Städte bekommen damit die Möglichkeit SUV-Zulassungen in Ballungsräumen zu sanktionieren und Anreize zu schaffen auf günstigere, platzsparendere und effektivere Möglichkeiten wie Rad oder ÖPNV, um zu steigen.

[4]

2. Den städtischen Raum von SUVs befreien

Begründung: Dass ein SUV nichts in der Stadt verloren hat, sollte allen klar sein, die schon einmal eine Werbung für einen SUV gesehen hat. Dort wird häufig mit der Freiheit und dem Zugang zu unerreichbaren Plätzen geworben. Diese Argumente für den Kauf des zu großen und schweren Autos sind in der Stadt allerdings hinfällig. Außerdem verursachen SUVs in einer Stadt ohnehin nur noch mehr Probleme. Durch die Größe und das erhöhte Gewicht eines SUVs, ist die Mikroplastikbelastung höher als bei anderen Autos. Für Kinder stellen SUVs aufgrund einer erhöhten Chance für Kopfverletzungen eine viermal größere Bedrohung bei Unfällen dar.[5] Hinzukommt, dass sie deutlich mehr Platz verbrauchen, wobei in Städten sowieso schon großer Platzmangel herrscht. Deswegen sollte eine Citymaut erhoben werden. Diese sollte gestaffelt nach der Umweltschädlichkeit und Platzbedarf ansteigen und für sehr umweltschädliche und große PKW sollte der Zugang zur Stadt nicht möglich sein. Die Größe sollte dabei mit der Zahl der Sitze im Auto verrechnet werden, damit größere Familien nicht negativ beeinträchtigt werden. Auch vor Schulen hat ein SUV wegen seiner hohen Gefahr für Kinder nichts zu suchen. Deshalb sollten vor Schulen ein Halteverbot für SUVs eingerichtet werden.

Ein weiterer Faktor, der eine große Rolle für den Flächenverbrauch in Städten spielt, sind Parkplätze.[6] Generell sollte der Preis für das Parken in den Städten an die örtlichen Flächenpreise angepasst werden, denn aktuell zahlt man für das Abstellen seines Autos - daheim oder am Ziel - meistens kaum etwas bis gar nichts. In München zahlt man zum Beispiel gerade einmal 30€ im Jahr für einen Parkausweis. Dieser Kostenerlass bevorteilt den Individualverkehr, weshalb die Parkgebühren an den marktüblichen Flächenpreis angepasst werden müssen. [7][8]

Außerdem sollen Parkplätze in Grünflächen umgewandelt werden, die für eine verbesserte Lebensqualität der Menschen in den Städten sorgt. Überdies sollte das eingenommene Geld in den Ausbau von ÖPNV, Rad- und Fußgängerwegen gesteckt werden, um weiterhin eine gute Erreichbarkeit zu erhalten und einen fairen Ausgleich zu schaffen. Dadurch sollen Städten zu Orten für Menschen werden und nicht für PKWs. [9]

3. Dienstwagenprivileg abschaffen

Begründung: Da circa 60 Prozent der Neuzulassung von Autos in Deutschland Dienst- und Firmenwagen sind, ist es notwendig, hier einzugreifen und eine zukunftsweisende Richtung einzuschlagen. Der Staat darf nicht weiter überholte Verkehrskonzepte mit Steuergeld fördern. Der gesamte Mobilitätsbereich muss jetzt umgebaut werden, um eine zukunftsfähige Mobilität in Deutschland zu garantieren. Deshalb muss das Dienstwagenprivileg abgeschafft werden. Im Gegenzug sollen Möglichkeiten geschaffen werden, um einen einfacheren Umstieg auf alternative Mobilitätskonzepte zu ermöglichen. [10]

4. Schrittweiser Abbau der Subventionen des motorisierten Individualverkehrs

Begründung: Allein der Bund gibt im Jahr 16,7 Milliarden Euro für die Subventionierung des Automobilsektors aus. Dabei ist noch nicht einmal der Bau und die Erhaltung von Straßen miteingerechnet. So große Summen an Geld in ein so veraltetes System zu stecken, ist langfristig nicht zukunftsfähig. Deshalb müssen diese

Subventionen in den nächsten Jahren schrittweise abgebaut werden. Dabei sollte man bei den klimaaunfreundlichsten anfangen, um so schnell merkbare Unterschiede zu erzielen. Die Einnahmen sollen in den Ausbau des ÖPNV investiert werden, um so eine nachhaltige Verkehrswende erreichen zu können. [11]

5. Transparente und realgetreue Angaben von Schadstoffausstößen von Autos

Begründung: Da die Schadstoffwerte durch absurde Messtechniken und -zyklen in nur geringer Weise der Realität entsprechen, helfen diese meistens den Endkund*innen wenig, über die ökologischen Aspekte des Wagens herauszufinden. Ein verantwortungsbewusster Umgang mit der Natur und den vorhandenen Ressourcen ist für die Käufer*innen unmöglich, wenn offen zugängliche Fakten verzerrt werden. [12]

6. Fahrbahne- und Ausbau stoppen:

Bayern ist mit Straßen voll erschlossen. Über 140000 km Straßen, davon 2500km Autobahnen, 6500 km

Bundesstraßen, 14000km Staatsstraßen, 18800km Kreisstraßen und in etwa 100000km Gemeindestraßen, kann jeder Ort in Bayern gut erreicht werden. [13]

Die Politik muss den Fahrbahne- und Ausbau auf allen Ebenen stoppen. Es gibt bereits jetzt einen Überschuss an Fahrbahnen und viele davon werden in den nächsten Jahrzehnten baufällig, was enorm hohe Investitionen für die Erhaltung benötigt. Heutige Neubauten sind also eine große Hypothek auf die junge Generation. Der Erhalt der Fahrbahn-Infrastruktur darf nicht mehr von der Allgemeinheit (von den Steuerzahler*innen) bezahlt werden, stattdessen sollen die Fahrzeugbesitzer*innen dafür aufkommen

7. Tempolimits einführen:

Wir fordern eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h auf Autobahnen, 80 km/h auf Landstraßen und 30 km/h in geschlossenen Ortschaften. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist eine Maßnahme, welche sofort für einen geringeren Schadstoffausstoß, mehr Sicherheit und weniger Lärm sorgt. Besonders SUVs benötigen aufgrund ihrer schlechten Aerodynamik bei hohen Geschwindigkeiten exponentiell mehr Energie. Auf die "Individuelle Freiheit", die Raser mit hohen Geschwindigkeiten assoziieren, ist keine Rücksicht zu nehmen, weil diese auf Kosten der Umwelt und der Gesundheit und Sicherheit Anderer geht. [7][13]

Quellen:

[1]

https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2018_04_CO2_-emissions_cars_The_facts_report_final_0_0.pdf

[2]https://www.dena.de/fileadmin/dena/Publikationen/PDFs/2019/dena-Monitoringbericht-Alternative-Antriebe_1_2019.pdf

[3]

<https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Zoll/20-20-09-21-aenderung-kfz-steuer-gesetz.html>

[4] <https://www.bussgeldkatalog.org/abe-betriebserlaubnis/>

[5] <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/17457300500310038>

[6] <https://www.klimareporter.de/advertorials/wie-viel-platz-nehmen-pkw-in-staedten-ein>

[7] Virus Auto - Die Geschichte einer Zerstörung, Hermann Knoflacher, Überreuther Verlag,

[8] <https://difu.de/nachricht/bewohnerparken-in-den-staedten-wie-teuer-darf-es-sein>

[9] <https://www.quarks.de/technik/mobilitaet/darum-sollten-wir-ueber-suv-diskutieren-statt-ueber-diesel/>

[10] https://foes.de/pdf/2011_Firmenwagenbesteuerung_lang.pdf

[11]

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/-uba_fachbroschuere_umweltschaedliche-subventionen_bf.pdf

[12] https://www.focus.de/auto/ratgeber/kosten/tid-31571/autohersteller-verfaelschen-spritverbrauch-das-sind-die-miesen-tricks-der-autobauer_aid_1002812.html

[13] BN Positionspapier Verkehr