



Julian Fürholzer

Jugendorganisation BUND Naturschutz

Forderungen der JBN zur SUV-Kampagne

1 Antragstext

2 **Vorwort:**

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

19 Betonen wollen wir, dass unsere Forderungen den Gebrauch von SUVs wegen
20 körperlicher Einschränkungen nicht einbeziehen. Unsere Forderungen zum Umgang
21 mit SUVs sollen nicht zur Benachteiligung von Menschen führen, die aufgrund von
22 körperlicher Beeinträchtigung auf die Nutzung eines solchen angewiesen sind.

23

24 **1. Sanktionen gegen den Kauf von SUVs**

25

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

27 Variante I - einer zusätzlichen Steuer die vor der Umsatzsteuer bei

28 Neuwagenkäufen von PKWs mit hohem CO₂-Ausstoß fällig und gesondert
29 ausgewiesen

30 wird. Die Steuer soll sensibilisieren und hervorheben welcher Schaden durch die
31 Zulassung entsteht. Die Steuereinnahmen sollen auf alternative Verkehrszweige
32 wie finanzielle Unterstützung für den ÖPNV und Infrastruktur Projekte für
33 Fußgänger/Radfahrer verteilt werden.

34 Variante II - einer erhöhten Zulassungsgebühr abhängig vom Bezirk und CO₂-

35 Werten. Die erhöhte Zulassungsgebühr soll für Neuzulassungen, Halter Wechsel und
36 ggf. Ummeldungen gelten. Städte bekommen damit die Möglichkeit SUV-
37 Zulassungen

38 in Ballungsräumen zu sanktionieren und Anreize zu schaffen auf günstigere,

39 platzsparendere und effektivere Möglichkeiten wie Rad oder ÖPNV, um zu steigen.

40

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

42

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

53

54 **3. Dienstwagenprivileg abschaffen**

55

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

58

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

60

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

66

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

68

69 Wir fordern, dass die Angaben von Schadstoffausstößen an reale Verhältnisse
70 angepasst werden.

71

72 **6. Fahrbahneue- und Ausbau stoppen:**

73

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

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

79

80 **7. Tempolimits einführen:**

81

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

84

85 **Begründung**

86 **1. Sanktionen gegen den Kauf von SUVs**

87 Begründung: Mit einer CO₂-Steuer [3] hat die Bundesregierung angefangen zu
88 erkennen, dass der Schadensverursacher auch dafür aufkommen muss. Das
89 funktioniert aber nur bei Neuzulassungen ab 2021 und trifft nicht gezielt den Kauf der

90 Energieschleuder SUV. Deshalb fordern wir, dass Anreize gesetzt werden auf Käufe
91 von SUVs und CO2 Schleudern zu verzichten, in Form ...
92 Variante I - einer zusätzlichen Steuer die vor der Umsatzsteuer bei Neuwagenkäufen
93 von PKWs mit hohem CO2-Ausstoß fällig und gesondert ausgewiesen wird. Die
94 Steuer soll sensibilisieren und hervorheben welcher Schaden durch die Zulassung
95 entsteht. Die Steuereinnahmen sollen auf alternative Verkehrszweige wie finanzielle
96 Unterstützung für den ÖPNV und Infrastruktur Projekte für Fußgänger/Radfahrer
97 verteilt werden.
98 Variante II - einer erhöhten Zulassungsgebühr abhängig vom Bezirk und CO2. Die
99 erhöhte Zulassungsgebühr soll für Neuzulassungen, Halter Wechsel und ggf.
100 Ummeldungen gelten. Städte bekommen damit die Möglichkeit SUV-Zulassungen in
101 Ballungsräumen zu sanktionieren und Anreize zu schaffen auf günstigere,
102 platzsparendere und effektivere Möglichkeiten wie Rad oder ÖPNV, um zu steigen.
103 [4]

104

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

106

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

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

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

136

137 **3. Dienstwagenprivileg abschaffen**

138

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

147

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

149

150 Begründung: Allein der Bund gibt im Jahr 16,7 Milliarden Euro für die
151 Subventionierung des Automobilssektors aus. Dabei ist noch nicht einmal der Bau und
152 die Erhaltung von Straßen miteingerechnet. So große Summen an Geld in ein so
153 veraltetes System zu stecken, ist langfristig nicht zukunftsfähig. Deshalb müssen diese
154 Subventionen in den nächsten Jahren schrittweise abgebaut werden. Dabei sollte man
155 bei den klimaaunfreundlichsten anfangen, um so schnell merkliche Unterschiede zu
156 erzielen. Die Einnahmen sollen in den Ausbau des ÖPNV investiert werden, um so
157 eine nachhaltige Verkehrswende erreichen zu können. [11]

158

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

160

161 Begründung: Da die Schadstoffwerte durch absurde Messtechniken und -zyklen in nur
162 geringer Weise der Realität entsprechen, helfen diese meistens den Endkund*innen
163 wenig, über die ökologischen Aspekte des Wagens herauszufinden. Ein
164 verantwortungsbewusster Umgang mit der Natur und den vorhandenen Ressourcen ist
165 für die Käufer*innen unmöglich, wenn offen zugängliche Fakten verzerrt werden.
166 [12]

167

168 **6. Fahrbahne- und Ausbau stoppen:**

169

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

172 Bundesstraßen, 14000km Staatsstraßen, 18800km Kreisstraßen und in etwa
173 100000km Gemeindestraßen, kann jeder Ort in Bayern gut erreicht werden. [13]

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

181

182 **7. Tempolimits einführen:**

183

184 Wir fordern eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h auf Autobahnen, 80
185 km/h auf Landstraßen und 30 km/h in geschlossenen Ortschaften. Eine
186 Geschwindigkeitsbegrenzung ist eine Maßnahme, welche sofort für einen geringeren
187 Schadstoffausstoß, mehr Sicherheit und weniger Lärm sorgt. Besonders SUVs
188 benötigen aufgrund ihrer schlechten Aerodynamik bei hohen Geschwindigkeiten
189 exponentiell mehr Energie. Auf die "Individuelle Freiheit", die Raser mit hohen

190 Geschwindigkeiten assoziieren, ist keine Rücksicht zu nehmen, weil diese auf Kosten
191 der Umwelt und der Gesundheit und Sicherheit Anderer geht. [7][13]
192
193
194 [1][https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2018_04_CO2_e](https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2018_04_CO2_emissions_cars_The_facts_report_final_0_0.pdf)
195 [missions_cars_The_facts_report_final_0_0.pdf](https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2018_04_CO2_emissions_cars_The_facts_report_final_0_0.pdf)
196 [2][https://www.dena.de/fileadmin/dena/Publikationen/PDFs/2019/dena-](https://www.dena.de/fileadmin/dena/Publikationen/PDFs/2019/dena-Monitoringbericht-Alternative-Antriebe_1_2019.pdf)
197 [Monitoringbericht-Alternative-Antriebe_1_2019.pdf](https://www.dena.de/fileadmin/dena/Publikationen/PDFs/2019/dena-Monitoringbericht-Alternative-Antriebe_1_2019.pdf)
198 [3]
199 [https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Zoll/2](https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Zoll/2020-09-21-aenderung-kfz-steuer-gesetz.html)
200 [020-09-21-aenderung-kfz-steuer-gesetz.html](https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Zoll/2020-09-21-aenderung-kfz-steuer-gesetz.html)
201 [4] <https://www.bussgeldkatalog.org/abe-betriebserlaubnis/>
202 [5]<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/17457300500310038>
203 [6] [https://www.klimareporter.de/advertorials/wie-viel-platz-nehmen-pkw-in-](https://www.klimareporter.de/advertorials/wie-viel-platz-nehmen-pkw-in-staedten-ein)
204 [staedten-ein](https://www.klimareporter.de/advertorials/wie-viel-platz-nehmen-pkw-in-staedten-ein)
205 [7] Virus Auto - Die Geschichte einer Zerstörung, Hermann Knoflacher, Überreuther
206 Verlag,
207 [8] <https://difu.de/nachricht/bewohnerparken-in-den-staedten-wie-teuer-darf-es-sein>
208 [9][https://www.quarks.de/technik/mobilitaet/darum-sollten-wir-ueber-suv-](https://www.quarks.de/technik/mobilitaet/darum-sollten-wir-ueber-suv-diskutieren-statt-ueber-diesel/)
209 [diskutieren-statt-ueber-diesel/](https://www.quarks.de/technik/mobilitaet/darum-sollten-wir-ueber-suv-diskutieren-statt-ueber-diesel/)
210 [10] https://foes.de/pdf/2011_Firmenwagenbesteuerung_lang.pdf
211 [11][https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/ub](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_fachbroschuere_umweltschaedliche-subventionen_bf.pdf)
212 [a_fachbroschuere_umweltschaedliche-subventionen_bf.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_fachbroschuere_umweltschaedliche-subventionen_bf.pdf)
213 [12][https://www.focus.de/auto/ratgeber/kosten/tid-31571/autohersteller-verfaelschen-](https://www.focus.de/auto/ratgeber/kosten/tid-31571/autohersteller-verfaelschen-spritverbrauch-das-sind-die-miesen-tricks-der-autobauer_aid_1002812.html)
214 [spritverbrauch-das-sind-die-miesen-tricks-der-autobauer_aid_1002812.html](https://www.focus.de/auto/ratgeber/kosten/tid-31571/autohersteller-verfaelschen-spritverbrauch-das-sind-die-miesen-tricks-der-autobauer_aid_1002812.html)
215 [13] BN Positionspapier Verkehr