

Kapitel 1: Lebensgrundlagen schützen



46. Ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz
11. - 13. Juni 2021

Antragsteller*in: Svenja Appuhn (Hannover RV)

Änderungsantrag zu PB.L-01

Von Zeile 422 bis 424 einfügen:

schärfere europäische CO₂-Flottengrenzwerte ein. Den Kauf emissionsfreier Autos wollen wir über ein Bonus-Malus-System in der Kfz-Steuer fördern, [auch den sogenannten Umweltbonus wollen wir zu einem Bonus-Malus-System weiterentwickeln](#). Saubere Autos werden billiger, klimaschädliche teurer. Wir beenden die Dieselsubvention und gestalten die

Begründung

Beim Fahrzeugkauf bzw. der Erstzulassung fällig werdende Zahlungen entfalten oftmals eine stärkere Lenkungswirkung als über die gesamte Fahrzeuglebensdauer verteilte Zahlungsströme – wie etwa eine jährlich zu entrichtende Kfz-Steuer; gerade deshalb sollte auch die Kaufprämie (auch Innovationsprämie / Umweltbonus genannt) näher in den Blick genommen werden. Wer sich aktuell ein (teil-)batterieelektrisches oder brennstoffzellbetriebenes Fahrzeug kauft, erhält einen staatlichen Zuschuss von bis zu 6000€ - dieser wird aus dem Bundeshaushalt finanziert. Den Kauf von PKW durch allgemeine Steuermittel so stark zu fördern, konterkariert nicht nur unseren eigenen in diesem Kapitel beschriebenen verkehrspolitischen Vorstellungen, sondern wirkt sich auch sozial ungerecht aus: Während Menschen, die überhaupt kein Auto besitzen, oft unter einem unterfinanzierten ÖPNV leiden, bekommen Haushalte, die sich ein E-Fahrzeug als Drittfahrzeug anschaffen, tausende Euro vom Staat dazu. Erstere sind dabei überdurchschnittlich oft Menschen mit geringem Einkommen, letztere mit hohem Einkommen. Außerdem: bisher blieb die Umweltprämie weniger wirksam als erhofft; neben einem Pull-Faktor scheint also auch ein Push-Faktor weg von Verbrennungsmotoren nötig zu sein. Der Vorschlag, die Umweltprämie zu einem Bonus-Malus-System weiterzuentwickeln, so auch von Agora Verkehrswende gefordert, würde, wie hier bereits für die KfZ Steuer gefordert, dazu führen, dass emissionsarme Fahrzeuge günstiger würden und emissionsintensive Fahrzeuge teurer. Die Summe ausgezahlter Boni würde dann durch die von den Käufern emissionsintensiver Pkw gezahlten Mali finanziert. Damit erhielten auch verbrauchsarme Verbrenner einen Vorteil gegenüber emissionsintensiven Verbrennern. Insgesamt wird die Förderung emissionsarmer Antriebe insbesondere durch die Käufer schwerer, hochmotorisierter und meist auch hochpreisiger Fahrzeuge finanziert und gleichzeitig steht mehr Geld zur dringend notwendigen Ausbauoffensive im ÖPNV zur Verfügung. Daher ist ein Bonus-Malus-System aus sozialer und ökologischer Perspektive ausgewogener als das derzeitige Förderregime.

weitere Antragsteller*innen

Rosa Domm (KV Hamburg-Wandsbek); Patrick Haermeyer (KV Mannheim); Jannick Frank Roller (KV Freiburg); Georg P. Kössler (KV Berlin-Neukölln); Julian Mensak (Hannover RV); Tammo Eilts (KV Hamburg-Nord); Christian Storch (KV Berlin-Pankow); Sarah Pscherer (KV Hamburg-Harburg); Philipp Bruck (KV Bremen LdW); Laura Wahl (KV Erfurt); Julia Gerlach (KV Lüneburg); Daniel Jochum (KV

Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg); Valentin Schmidt (KV Hamburg-Wandsbek); Anna Charlotte Müller-Vahl (Hannover RV); Justus Heuer (KV Jena); Hannah Münster (KV Lüneburg); Bernhard Ziegler (KV Frankfurt-Oder); Johannes Lauterwald (KV Frankfurt); Jakob Blasel (KV Rendsburg-Eckernförde); Karoline Otte (KV Northeim/Einbeck); Sven-Christian Kindler (Hannover RV); Pablo Fuest (KV Emsland); Lilly Pietsch (Hannover RV); Anton Hensky (KV Braunschweig); Max Kunze (KV Ammerland); Julian Schlumberger (KV Göttingen); Julius Nebel (KV Hamburg-Mitte); Johnny Stengel (KV Hamburg-Nord); Detlev Schulz-Hendel (KV Lüneburg); Viviane Depping (KV Göttingen); Johannes Mihram (KV Berlin-Mitte); David Gorré (KV Konstanz); Marianne Schuster (KV Hochtaunus); Moritz Gimpel-Henning (KV Karlsruhe); Justin Orban (KV Hamburg-Wandsbek); Jonas Tetzlaff (KV Heidekreis); Lukas Pilz (KV Heidelberg); Sebastian Grässer (KV Karlsruhe); Deniz Gedik (KV Mannheim)