

# Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:  
Helmut G. Schmidt  
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (0228) 91520-0  
Telefax: (0228) 91520-12 (Redaktion)  
91520-15

## Inhalt

**Dietmar Schütz MdB** und **Bodo Seidenthal MdB** werfen der Bundesregierung vor, die Diesel-Technologie zu benachteiligen.

Seite 1

**Klaus Kübler MdB** fordert die Bundesregierung auf, die neue Regierung in Ruanda anzuerkennen.

Seite 3

**Hans Büttner MdB** verlangt von der Bundeswehr, öffentliche Eid- und Gelöbnisse abzuschaffen.

Seite 4

49. Jahrgang / 138

21. Juli 1994

### **Bonn benachteiligt die Diesel-Technologie**

Zur Beantwortung der Kleinen Anfrage "Steuerliche Belastung von Diesel-Pkw"

Von Dietmar Schütz MdB und Bodo Seidenthal MdB

Die Antwort der Bundesregierung auf unsere Kleine Anfrage "Steuerliche Belastung" von Diesel-Pkw" läßt klar erkennen, daß sie nicht ernsthaft an eine steuerliche Gleichstellung oder gar Förderung der modernen Diesel-Technologie denkt. Statt dessen wird der Einsatz moderner Diesel-Technologie durch fiskalische Maßnahmen weiterhin unattraktiv gemacht, wird technische Innovation steuerlich gebremst und eine Kaufentscheidung vor allem für Diesel-Kleinwagen geradezu abgestraft. Die moderne Diesel-Technologie bleibt nach dem Willen der Regierungskoalition sich selbst und dem Markt überlassen - so das erste Fazit.

Zum 1. Januar 1994 wurde die Kraftfahrzeugsteuer für schadstoffarme Diesel-Pkw von 29,60 DM auf 37,10 DM je angefangene 100 ccm Hubraum erhöht, während die Kfz-Steuer für einen schadstoffarmen Otto-Pkw bei 13,20 DM je angefangene 100 ccm Hubraum belassen wurde. Dadurch liegt jetzt zum Beispiel die Kfz-Steuer für einen Mercedes 500 mit einem Hubraum von 4.973 ccm mit 660 DM deutlich unter der eines VW Golf Ecomatic Diesel mit DM 704 bei einem Hubraum von 1.896 ccm. Der Malus bei der Kraftfahrzeugsteuer beträgt für einen Kleinwagen rund 370 DM, für einen Wagen der unteren Mittelklasse rund 420 DM und für einen Pkw der oberen Mittelklasse rund 660 DM jährlich. Die Amortisationsgrenzen durch den günstigeren Treibstoffverbrauch und -preis liegen zwischen 14.500 und 15.800 km im Jahr - erst ab dieser Jahreskilometerleistung "rechnet" sich der Diesel für den Besitzer.

Angesichts dieser von ihr selbst berechneten Werte bleibt es rätselhaft, wie die Bundesregierung dennoch apodiktisch feststellen kann, daß die "Marktchancen von Diesel-Kleinwagen... durch die Besteuerung nicht beeinträchtigt" würden. Der wirtschaftliche Anreiz geht nach Auffassung der Bundesregierung "allein schon von der Kraftstoffersparnis und der damit einhergehenden Ersparnis der verbrauchsabhängigen Mineralölsteuer" aus - und damit scheint für sie die Diskussion beendet zu sein.

Verlag, Redaktion und Druck:  
Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH  
Schumannstr. 2b, 53113 Bonn  
Postfach 19 01 67, 53037 Bonn

Erscheint täglich von Montag bis Freitag.  
Bezug nur im Abonnement, Preis DM 62,50 mtl.  
zuzügl. MwSt. und Versand.

Vertriebspartner  
mit wertvollen Ratgeber  
Erweiterung



Doch das Argument von den angeblichen "gleichwertigen Rahmenbedingungen" und der "steuerlich neutralen Behandlung der Motorentechnik" wird auch durch Wiederholung nicht richtiger, wenn kurz zuvor die eindeutige steuerliche Benachteiligung der Diesel-Motoren bestätigt wurde. Auf die Frage nach den Besteuerungskriterien in anderen Industrienationen muß die Bundesregierung übrigens einräumen, daß in fast allen Ländern Diesel-Pkw im Vergleich mit Benzinern besser wegkommen als bei uns. Auch im internationalen Vergleich benachteiligen wir also die Diesel-Technologie.

Zwischen Platitüde und Absurdität verläuft die Argumentation, wenn sich die Regierung nahezu im gleichen Atemzug dazu bekennt, daß "beide Antriebsarten zu einem ökologischen Optimum gebracht" werden müssen. Aber sicher doch, keine Einwände, möchte man sagen, nur: was gedenkt die Bundesregierung hierzu beizutragen? Will sie sich auch hier wieder einmal zurückziehen auf ihren alten falschen Standpunkt, daß der Markt es schon regeln wird? Daß eine solche Haltung in der Umwelt- und Gesundheitspolitik und auch in der technologischen Innovation wenig hilfreich und eher kontraproduktiv ist, sollte sich nach den desillusionierenden Erfahrungen mit dem Kat doch auch endlich bis zur Bundesregierung herumgesprochen haben.

Man kann nicht wortreich Umweltschutz und Innovation einfordern und gleichzeitig politisch-fiskalische Stolpersteine in den Weg legen. Aber solche Lippenbekenntnisse machen sich ja gut und kosten nichts. Wenn es um harte Politik geht, wird es dann jedoch schnell dünn.

Ein geradezu mustergültiges Beispiel hierfür bietet die Umstellung der Kfz-Steuer auf eine schadstoffausstoßbezogene Berechnung, oft und gerne angekündigt, doch stets ohne Datum und Daten. Und kommt der Offenbarungseid: "Mit einer Verwirklichung einer emissionsbezogenen Kraftfahrzeugsteuer ist in dieser Wahlperiode nicht mehr zu rechnen" - und noch erhellender: "Das Konzept für die Umstellung konnte bisher nicht vorgelegt werden." Im Klartext heißt das: Es sind noch nicht einmal die konzeptionellen Grundlagen für die seit Jahren angekündigte Umstellung geschaffen worden.

Immerhin erklärt sich so, warum der Markt herhalten muß: Weil die Bundesregierung selbst handlungsunfähig ist. So paßt es dann auch gut in die Argumentationskette hinein, wenn ein "Vorschlag der Europäischen Kommission" zur Schadstoffbegrenzung "erwartet" wird - die angeblichen Umwelt-Musterknaben warten auf Handlungsanweisungen. Da nimmt es dann auch nicht Wunder, daß an Markteinführungshilfen für ruß- und schwefelarmen Diesel-Treibstoff, wie er unter anderem in Schweden angeboten wird, nicht zu denken ist - auch hier soll gelten: der Markt macht's.

Dagegen wäre theoretisch auch gar nicht so viel zu sagen, denn der Markt ist zunächst einmal umweltpolitisch "neutral" - er funktioniert jeweils so "gut" oder "schlecht", wie es ihm die ordnungspolitische Rahmensetzung gestattet. Mit diesen Rahmenbedingungen sieht es allerdings weiterhin ziemlich schlecht aus. Denn die Antwort der Bundesregierung auf unsere Kleine Anfrage macht deutlich, daß der modernen Dieseltechnik nach ihrer Auffassung keine wichtige Bedeutung im Umweltschutz zukommt und deshalb auch keine Förderung erhoffen darf.

Auch auf dem derzeit strittigsten Gebiet der aktuellen Diesel-Diskussion, der Gesundheits- und Umweltproblematik, läßt die Antwort der Bundesregierung zu wünschen übrig.

Bei der Beurteilung der Emissionswerte für Diesel und Benzinern weicht sie klaren Stellungnahmen aus beziehungsweise zieht sich auf Studien zurück, die nur begrenzten Aussagewert haben. Denn in diesen werden zum Teil Äpfel mit Birnen verglichen, das heißt unterschiedliche Emissionsarten und Werte aufsummiert oder gleichgestellt hinsichtlich ihrer Umwelt- und Gesundheitsschädlichkeit. Auch werden nicht wirklich "state-of-art"-Technologien, also moderne Diesel-Pkw mit Rückhalte-technik, sondern veraltete Diesel mit zudem ab 1995/96 überholten Treibstoffzusammensetzungswerten als Grundlage der Vergleichsberechnungen genommen.

Daran kranken auch die Berechnungen des Umweltgutachtens der Bundesregierung, das in den verschiedensten Medien immer wieder gerne als Quelle für die vermeintlich nachweislich größere Gesundheitsschädlichkeit der Diesel im Vergleich mit den Benzinern herhalten muß.

Unverständlich ist vor allem die von vielen Medien übernommene undifferenzierte Gleichsetzung von - wissenschaftlich einwandfrei bewiesenem - Krebsrisiko durch Benzol beim Benziner und dem - wissenschaftlich sehr kontrovers beurteilten und keineswegs eindeutig geklärten - Krebsrisiko durch Diesel-Ruß-Emissionen. Es ist gesundheits-, umwelt- und verkehrspolitisch unseriös, so offenkundig Ungleiches gleichzusetzen und mit dem Verweis auf die vermutete, aber nicht beweisfähige Kanzerogenität von Diesel-Ruß den Stab über den Diesel-Pkw zu brechen.

Die heute geltende Besteuerung von Diesel-Pkw ist falsch, und dies aus drei Gründen:

1. Sie ist verkehrs- und umweltpolitisch falsch, da Diesel-Kleinwagen steuerlich praktisch keine Marktchancen gegenüber Benzinern haben und somit der umwelt- und verkehrspolitisch richtige Entschluß für einen verbrauchsfriendlicheren kleineren Diesel-Pkw bestraft wird. Ignoriert wird auch die Tatsache, daß Minderverbrauch an sich bereits weniger Umweltbelastung bedeutet. Auch bei den klimarelevanten Emissionen und vor allem beim Treibhausgas CO<sub>2</sub> ist der Diesel eindeutig besser als der Benziner.
2. Sie ist gesundheitspolitisch falsch, da Benzol und Diesel-Ruß beide unterschiedslos als krebserzeugend dargestellt werden, obwohl dies nur für Benzol wissenschaftlich erwiesen ist, während beim Diesel-Ruß zumindest ernsthafte wissenschaftliche Zweifel angemeldet werden. Ohne die Ruß-Emissionen ist der Diesel jedoch um Zehnerpotenzen gesundheitsfreundlicher als der Benziner.
3. Sie ist technologie- und wirtschaftspolitisch falsch, da ein sinnvoller technischer Fortschritt und ein noch bestehender wissenschaftlich-wirtschaftlicher Vorsprung der deutschen Automobilindustrie nicht gefördert, sondern fiskalisch gebremst und blockiert wird. Dies ist eine unter Standortgesichtspunkten höchst widersinnige Politik.

Wir fordern die Bundesregierung auf, ihre Haltung zur modernen Diesel-Technologie zu überdenken und die ungerechtfertigte Benachteiligung dieser unter verkehrs-, umwelt-, gesundheits- und wirtschaftspolitischen Aspekten wichtigen Technologie einzustellen. Die moderne Diesel-Technologie kann ein wichtiger Beitrag zu den Herausforderungen der zukünftigen Verkehrs- und Umweltpolitik leisten. Sie muß gefördert, nicht gebremst werden.

(-/21.7.1994/v0-hz/jr)

\*\*\*\*\*

### Anerkennung der neuen Regierung in Ruanda Zur Bildung einer Übergangsregierung in Ruanda

Von Dr. Klaus Kübler MdB

Ich fordere die Bundesregierung auf, die neu gebildete ruandische Regierung umgehend anzuerkennen und alle Beziehungen zur bisherigen selbsternannten Interimsregierung einzustellen.

Die USA hatten schon am 15. Juli entschieden, die bisherige selbsternannte Interimsregierung nicht mehr anzuerkennen. Die Bundesregierung hat leider bislang nicht ebenfalls so gehandelt.

Die umgehende Anerkennung der neuen Regierung, die zum Zeichen der Aussöhnung aus einem gemäßigten Hutu-Präsidenten Pasteur Bizimungu und einem gemäßigten Hutu-Premierminister Faustin Twagirimungu besteht sowie klugerweise alle politischen Gruppierungen mit Ausnahme der bisherigen Regierungspartei einschließt, ist auch deshalb notwendig, um der weiteren Chaotisierung des Landes entgegenzuwirken. Die Anerkennung sollte verbunden werden mit einem deutlichen Signal, die neue Regierung mit allen Möglichkeiten zu unterstützen.

Gleichzeitig muß endlich die Öffentlichkeit aufgeklärt werden, daß für die weltweit wohl einmalige millionenfache Massenflucht die Propaganda des bisherigen Gewaltregimes durch die

Verbreitung von Greuelmärchen verantwortlich ist. Die französische Regierung und ihre Interventionstruppen haben bislang diese in ihren Auswirkungen katastrophale Propaganda nicht unterbunden, obwohl sie dies ohne besondere Schwierigkeiten hätten unterbinden können. Die Franzosen laufen Gefahr, daß man ihnen Mitverantwortung für den Massenexodus vorwerfen wird. Das bisherige Regime ruft deshalb zur Massenflucht auf, um sich so genügend Konfliktpotential für die Zukunft und gegen eine Befriedung Ruandas zu schaffen.

Die französische Regierung sollte umgehend die Schutzzonen auflösen und sie geordnet der neuen Regierung übergeben. Die Angehörigen der Regime-Streitkräfte sind zu entwaffnen. Die Franzosen dürfen nicht länger den Exodus dieser Streitkräfte aktiv dulden. Die deutsche Bundesregierung ist aufgefordert, entsprechend auf die französische Regierung zur Förderung des Friedensprozesses einzuwirken. Frankreich muß sich vom bisherigen Regime distanzieren. Die EU ist aufgefordert, im Interesse des Friedensprozesses in Ruanda umgehend mit der neuen Regierung zusammenzuarbeiten und sie zu unterstützen und alles zu unternehmen, um den Flüchtlingen ein Zeichen zu setzen, daß sie zurückkehren können.

(-/21. Juli 1994/jr/ks)

\*\*\*\*\*

**Bundeswehr soll öffentliche Eid- und Gelöbnisfeiern abschaffen**  
**Nach dem Karlsruher Urteil müssen andere Verpflichtungsformeln und öffentliche  
Darstellungsformen gefunden werden**

Von Hans Büttner MdB

Öffentliche Eid- und Gelöbnisfeiern der Bundeswehr sollten abgeschafft werden. Ich unterstütze damit nachdrücklich die Forderung von Militärdékan Horst Schäffler, Mainz, der auf einer Tagung der evangelischen Akademie in Tutzing laut Sonntagsblatt vom 1. Juli 1994 erklärt hat: "Öffentliche Vereidigungsfeiern seien heute nur allzuoft in einer Gefühlslage zwischen Pathos und Painlichkeit angesiedelt. Mit dem Festhalten an der Eidesformel mache sich das Verteidigungsministerium den Umstand zunutze, daß ein Eid immer eine religiöse Dimension habe. Wer schwört, so der Militärdékan, dem laufe - ob er nun an Gott glaube oder nicht - ein heiliger oder unheiliger Schauer über den Rücken." Zudem ist die derzeitige Eides- und Gelöbnisformel ".....der Bundesrepublik treu zu dienen und das Recht und die Freiheit des Deutschen Volkes tapfer zu verteidigen" mit dem Urteilspruch des Bundesverfassungsgerichts nicht zu vereinbaren. Zwar mögen unsere Soldaten mit ihren Einsätzen in Kambodscha oder Somalia der Bundesrepublik treu gedient haben, das Recht und die Freiheit des Deutschen Volkes haben sie dort jedoch nicht tapfer verteidigt. Die Uminterpretation dieser Eidesformel, wie sie von führenden konservativen Politikern und Militärs vorgenommen wird, ist in einem demokratischen Staatswesen weder ethisch noch moralisch zu rechtfertigen.

Zu out-of area-Einsätzen dürfen Wehrpflichtige grundsätzlich nicht herangezogen werden - auch nicht freiwillig. Denn die Wehrpflicht legitimiert sich allein aus dem kollektiven Recht der Verteidigung der Menschenwürde und der Freiheit der deutschen Bürger. Für bereits dienende Zeit- und Berufssoldaten muß gelten, daß sie über die Teilnahme an solchen Einsätzen frei entscheiden können müssen.

Daraus folgt: Die notwendige öffentliche Einbindung der Bundeswehr in das öffentliche Leben unserer Gesellschaft und ihre Darstellung darf nicht länger durch öffentliche Gelöbnisfeiern zur Durchsetzung bestimmter politischer Ziele mißbraucht werden. Eine demokratische Armee hat besseres verdient!

(-/21. Juli 1994/jr/ks)

\*\*\*\*\*