

# sozialdemokratischer pressediens

P/XXVIII/7

10. Januar 1973

Gastarbeiter sind keine Automaten

-----  
Ein offenes Wort katholischer Synodalen

Von Dr. Hermann Schmitt-Vockenhausen, MdL  
Vizepräsident des Deutschen Bundestages

Seite 1 / 33 Zeilen

Die Zukunftschancen des Schnellverkehrs  
in Europa

-----  
Entwicklungsmöglichkeiten spurgebundener  
Verkehrsmittel

Von Karl Wittrock  
Staatssekretär des Bundesministeriums für  
Verkehr

Seite 2 und 3 / 72 Zeilen

Entlassung durch Computer?

-----  
Warum wir in der Bundesrepublik ein Daten-  
schutzgesetz brauchen

Seite 4 und 5 / 68 Zeilen

## Gastarbeiter sind keine Automaten

Ein offenes Wort katholischer Synodalen

Von Dr. Hermann Schmitt-Vockenhausen MdB

Vizepräsident des Deutschen Bundestages

Die gemeinsame Synode der katholischen Bistümer im Würzburger Dom hat in der Öffentlichkeit viel Kritik gefunden. Es ist auch beklagt worden, daß viele Gläubige ihr gleichgültig gegenüberstehen. Dabei ist vielleicht auch die Gestaltung der Tagesordnung und die Zusammenarbeit mit den Massenmedien nicht immer so genutzt worden, wie dies für die Synode und ihre Aufgabe gut wäre.

Zu wenig beachtet ist daher auch ein Papier geblieben, das sich mit der Situation der Gastarbeiter beschäftigt und im November dieses Jahres endgültig verabschiedet werden soll. Rund 2,3 Millionen ausländischer Arbeitnehmer, davon 675.700 Frauen, sind nach Angaben der Bundesanstalt für Arbeit zurzeit in der Bundesrepublik beschäftigt. Rechnet man ihre Familienangehörigen hinzu, leben heute bei uns rd. 3,3 Millionen Ausländer. Von 850.000 Gastarbeiterkindern gehen 300.000 hier in die Schule, 100.000 werden in Kindergärten betreut.

Daraus ergeben sich eine Fülle von Aufgaben und eine Fülle von Problemen. Hinter Zahlen stehen menschliche Schicksale, Wohnungs- oder Ausbildungsprobleme, gesellschaftspolitische Fragen, die gelöst werden müssen. Auf nationaler und auf europäischer Ebene. Gastarbeiter sind keine Automaten, sondern Menschen wie wir. Auch in einer hochentwickelten Industrienation ist die Wirtschaft und ihre Leistungskraft zuerst für den Menschen da, und nicht der Mensch zuerst für die Wirtschaft. Wir können davon ausgehen, daß in knapp einem Jahrzehnt bis zu drei Millionen Gastarbeiter und weitere Familienangehörige bei uns leben.

Umso wichtiger ist es, daß die Synode diese Fragen besonders im Sinne des kirchlichen Auftrags wahrnimmt und für die Wahrung der menschlichen Rechte dieses Personenkreises eintritt. Unser Volk muß der Synode dankbar sein, daß sie dazu aufgerufen hat, die Rechte unserer Gäste zu unterstützen, ihre Chancengleichheit in Kirche, Staat und Gesellschaft durchzusetzen und daß sie dazu beitragen will, diese Forderungen im Alltag zu verwirklichen.

(-/10.1.1973/bgy/ez.)

+ + +

## Die Zukunftschancen des Schnellverkehrs in Europa

### Entwicklungsmöglichkeiten spurgebundener Verkehrsmittel

Von Karl Wittrock

Staatssekretär des Bundesministeriums für Verkehr

Die Konferenz der Europäischen Verkehrsminister (CEMT) hat sich in ihrer letzten Tagung mit den Problemen des Hochleistungsschnellverkehrs der Zukunft befaßt. Die CEMT entspricht mit der erneuten Behandlung dieses Themas einer Aufgabenstellung, die bereits seit Jahren Gegenstand ihrer Beratungen ist.

Eine ihrer Hauptaufgaben sieht die CEMT nämlich in der Koordinierung aller Aktivitäten zur Modernisierung der europäischen Verkehrsinfrastruktur. Ein besonderer Investitionsausschuß befaßt sich zusammen mit einer Arbeitsgruppe "Spurgebundener Schnellverkehr" und im engen Zusammenwirken mit anderen europäischen Institutionen mit den Problemen, die sich aus der Entwicklung der Verkehrsströme und aus der Entwicklung der Verkehrsmittel ergeben. Es kommt nämlich darauf an, falsche Weichenstellungen zu vermeiden, die Ergebnisse der Forschungsarbeiten auf dem Gebiete der Technologie rechtzeitig zu koordinieren und gleichzeitig den gesamtwirtschaftlichen Realitäten sowie dem Verkehrsbedarf der europäischen Zukunft zu entsprechen.

Reale Möglichkeiten, die Attraktivität des Verkehrsangebotes durch schnelle und sichere Verkehrsmittel zu steigern, zeigt das bisherige Ergebnis auf dem Gebiete der Fortentwicklung des traditionellen Rad-Schiene-Systems. Der Advanced Passenger Train (APT) in England und der französische Turbotrain TGV zeigen, daß bei der Anwendung der Rad-Schiene-Technik Geschwindigkeiten bis zu 300 km/h ohne weiteres erreichbar sind. Allerdings muß der Schienenweg diesen gesteigerten Ansprüchen entsprechen können. Dies erfordert in allen in Betracht kommenden Staaten erhebliche Investitionen. Die Planungen der Bundesbahn, das im 19. Jahrhundert entstandene Streckennetz durch moderne Schienenwege zu ergänzen, sind auch unter diesem Gesichtspunkt von großer Bedeutung. Im europäischen Rahmen erarbeiten die Eisenbahnverwaltungen in der UIC die notwendigen Grundlagen für ein europäisches Schienennetz.

Noch im Anfangsstadium befinden sich die Forschungsarbeiten auf dem Gebiete der neuen Technologien. Hier sind die Luftkissen-

systeme und das Magnetschwebeverfahren besonders hervorzuheben. Das Magnetschwebesystem kann als besonders umweltfreundlich angesehen werden. Nach bisherigen Erkenntnissen sind hier Geschwindigkeiten bis zu 500 km/h erreichbar. Auf einer längeren Versuchsstrecke, deren Bau in der Nähe von Augsburg geplant ist, sollen derartige Geschwindigkeiten erprobt werden. Dies wird ein wesentlicher Beitrag zu einem Ideenwettbewerb sein, dessen Notwendigkeit außer Zweifel steht.

Die Versuche mit den neuen Techniken berechtigen zu der Annahme, daß eine neue Aera des spurgebundenen Landverkehrs denkbar ist. Der gegenwärtige Stand der Untersuchungen läßt aber noch keine abschließenden Aussagen über die Bewährung der beiden Systeme im Dauerbetrieb zu. Es ist gut, daß in Frankreich auf der Basis des Luftkissensystems ein Probetrieb für den sogenannten Aero-Train eingerichtet wird, und es ist weiterhin gut, daß in unserem Land erprobt wird, ob das Magnetschwebesystem sich bewähren kann.

Zur Bewährung wird allerdings nicht nur die Feststellung gehören, ob der Einsatz im Personenverkehr möglich ist. Die Wirtschaftlichkeit der notwendigen Investitionen wird auch davon abhängen, ob ein Einsatz im Güterverkehr, und zwar besonders in der Form des Huckepack-Verkehrs, möglich sein wird.

Die CEMT wird auf der Grundlage einer laufenden Berichterstattung der 18 Mitgliedstaaten alle weiteren Schritte sowie die Ergebnisse der Forschungsarbeiten zu beobachten haben. Hervorzuheben ist noch die Tatsache, daß sie zusammen mit der Europäischen Gemeinschaft und der OECD in einer bereits anlaufenden Studie den Bedarf an Reiseverkehrsverbindungen zwischen den großen europäischen Ballungszentren ermittelt. Das Ergebnis dieser Studie wird für die Feststellung der Anforderungen an die spurgebundenen Schnellverkehrsmittel in Europa von ganz wesentlicher Bedeutung sein.

Es wird noch Jahre dauern, bis Entscheidungen über das Schnellverkehrsnetz der Zukunft in Europa fallen. Aber schon heute darf kein Zweifel darüber bestehen, daß dieses künftige Verkehrsnetz auf einem einheitlichen technischen System beruhen muß. Das bedeutet praktisch, daß es in keinem Land und in keiner Institution Weichenstellungen geben darf, die in der Stunde der Entscheidung gesamteuropäische Lösungen erschweren. Die PAL/secam-Situation darf sich nicht wiederholen. Das Schnellverkehrsnetz der Zukunft muß ein Spiegelbild der Einheit Europas sein.

(-/ 10.1.1973, ks, ex)

### Entlassung durch Computer?

Warum wir in der Bundesrepublik ein Datenschutzgesetz brauchen

Ein System totaler Unfreiheit, in dem die Tyrannei nicht von machtlüsteren Diktatoren, sondern von Technikern und Spezialisten ausgeübt wird, könnte sich durch die Ausbreitung der Computer etablieren. Um davor zu warnen, muß man kein Maschinenstürmer sein, denn Computer sind für die Rationalisierung nicht mehr zu entbehren. Im Bundesinnenministerium liegt bereits ein Entwurf für ein Datenschutzgesetz auf dem Tisch. Es soll alle Staatsbürger vor unbefugten Informationshändlern schützen. Es stimmt bedenklich, daß sich die bundesdeutsche Industrielobby bereits gegen die Gleichstellung von staatlichen und privaten Datenbanken gewandt hat, die im Gesetzentwurf vorgesehen ist. Vor allem das Kreditgewerbe sträubt sich gegen eine derartige Regelung.

Zum Schutz persönlicher Daten gehört auch die Vermeidung einer Zentralstelle, die an verschiedenen Stellen gespeicherte Daten zusammenfassen könnte. Wie gefährlich eine zentrale Datenbank ist, beweist eine Meldung aus den USA. 1967 besaßen bereits 14 Behörden Daten über jeden US-Bürger. In England sind in einzelnen Industriebetrieben Computer zur ständigen Kontrolle der Arbeitsleistung eingesetzt worden. Bei einem registrierten Kräfte nachlassen erfolgt die Abkommandierung zu Hofkolonnen, bei einem gleichzeitigen Lohnverlust von 30 Prozent. Gegen diese Computerentscheidung ist kein Einspruch möglich.

Das Geschäft mit Angaben über persönliche Verhältnisse flo-riert und ist bereits bis zur Perfektion gediehen. Die britische Rundfunkanstalt BEC hat vor einigen Jahren nachgewiesen, daß es möglich ist, innerhalb 24 Stunden Bankguthaben bis auf den letzten Pfennig zu ermitteln.

Professor Westin von der amerikanischen Columbia University wollte testen, in welchem Umfang private Daten bereits abruf-

bereit zur Verfügung stehen. Er beauftragte daher ein sogenanntes Kreditinstitut, Angaben über eine von ihm namentlich genannte Assistentin zu beschaffen, die sich angeblich um eine Position an der Universität beworben habe. Das Ergebnis war für eine sogenannte freie Gesellschaft niederschmetternd. Bereits zwei Stunden nach Eingang der Anfrage erfolgte eine telefonische Auskunft. Sie umfaßte neben Kreditauskünften Angaben über Charakter, Gewohnheiten, Verhalten, Beurteilungen früherer Arbeitgeber, Hinweise auf illegales Verhalten, Klagen, Gerichtsurteile, Offenbarungsgelüste, Einkommen aus Arbeitsverhältnissen und Renten. Solche praktisch lückenlosen Auskünfte über Personen können in den USA erteilt werden, ohne daß der oder die Betreffende davon wissen oder gefragt werden müssen. Gegen diese Mißstände soll das zu schaffende Datenschutzgesetz jeden deutschen Bürger schützen.

Die Speicherung persönlicher Daten führt fast zwangsläufig dazu, den Verbraucher in ungewohntem Ausmaß zu manipulieren. Der Einbruch in das Privatleben droht aber nicht nur von seiten der Industrie. Auch der Staat ist neugierig. In England werden bereits sämtliche Krankendaten von Kindern an die Kommunalbehörden weitergegeben, ohne daß die Eltern verständigt oder gar um Erlaubnis gefragt werden.

Die technische Entwicklung geht mit Riesenschritten weiter voran. 1959 lieferte ein Gerät 3.500 Zeichen in der Sekunde, zehn Jahre später bereits 20.000 Zeichen, und heute gibt es Computer mit bis zu 320.000 Zeichen. Diese Entwicklung fördert die Absatzchancen der elektrischen Industrie, in der es nur Umsatzriesen gibt, allen voran die IEM, gegen die in den USA bereits ein Verfahren eingeleitet worden ist, das die Aufteilung des Unternehmens in mehrere neue Firmen vorsieht. Es liegt auf der Hand, daß die einflußreiche Elektroindustrie keinerlei Interesse an einer staatlichen Kontrolle hat.

Horst Hartmann

(-/10.1.1973/bcy/ex)