

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Heussallee 2-10, 5300 Bonn 12

Postfach: 120 408
Telefon: (0 22 21) 21 90 38/39
Telex: 08 86 848-48 ppbn d

Inhalt

Anke Brunn MdL fordert ein breiteres Berufs- bildungs- und Arbeits- platzangebot für Mäd- chen.

Seite 1/2

Klaus Daubertshäuser MdB, Mitglied des Ver- kehrsausschusses im Deutschen Bundestag, gibt der Schiene neue Chancen in der langfri- stigen Verkehrspolitik.

Seite 3/4

Dr. Ulrich Dübber MdB, stellv. Vorsitzender der Kommission Massen- medien der Interparla- mentarischen Arbeitsge- meinschaft, warnt vor zu viel technischer Euphorie beim Kabelfern- sehen.

Seite 5/6

Herausgeber und Verleger:
Sozialdemokratischer
Pressedienst GmbH
Godesberger Allee 108-112
5300 Bonn 2
Telefon: (0 22 21) 37 86 11

33. Jahrgang / 156

18. August 1978

Gezielt gegen Mädchenarbeitslosigkeit

Zwei von drei arbeitslosen Jugendlichen sind Mädchen

Von Anke Brunn MdL (NRW)

Mitglied der Arbeitsgruppe Jugendarbeitslosigkeit beim SPD-Vorstand

In den letzten Wochen wurde das Programm "Solidarität mit den Jungen" - Aktionsprogramm zur Bekämpfung der Jugend- arbeitslosigkeit - von dem Vorsitzenden der Arbeitsgruppe beim Parteivorstand der SPD, Wolfgang Roth, vorgestellt.

Mädchen und Frauen als Hauptbetroffenen von Arbeitslosig- keit und von den Ausbildungsproblemen der jungen Generation gilt der erste Schwerpunkt des Aktionsprogramms.

Während in der allgemeinen Schul- und Hochschulbildung, die Gleichstellung der Mädchen in greifbare Nähe gerückt ist, hält ihre krasse Benachteiligung in der beruflichen Bildung unverändert an. Vom Ausbildungsstellenmangel sind Mädchen ungleich härter betroffen als Jungen, weil ihnen von vorn- herein eine geringere Zahl, häufig minderqualifizierter, von Rationalisierung bedrohter Berufswege offensteht. Zwei von drei Jugendlichen, die eine Ausbildungsstelle suchten und bis Jahresende 1977 unversorgt blieben, waren Mädchen trotz guter Schulabschlüsse.

Diese Benachteiligung in der Berufsausbildung setzt sich fort in einer überdurchschnittlich hohen Arbeitslosigkeit von Mädchen und jungen Frauen. Zwei von drei arbeitslos gemeldeten Jugendlichen unter 18 Jahren sind Mädchen; mit einer hohen Dunkelziffer muß gerechnet werden.

Die bisherigen Programme zur Schaffung zusätzlicher Aus- bildungsplätze und zur Bekämpfung der Jugendarbeitslosig- keit hatten die unerwünschte Begleitwirkung, daß sie ganz überwiegend Jungen zugute kamen und so die Benachteiligung

der Mädchen noch verstärkten.

- 1/ Die Arbeitsgruppe fordert deshalb neben allgemeinen beschäftigungspolitischen Maßnahmen gezielte öffentliche Förderungsprogramme zur Schaffung zusätzlicher Mädchen-ausbildungsplätze außerhalb der traditionellen Frauenberufe. Ebenso sollte bei allen allgemeinen Förderungsprogrammen darauf geachtet werden, daß sie Mädchen und Jungen gleichermaßen zugute kommen. Dabei sollten die Programme und Erfahrungen des Landes Nordrhein-Westfalen, das hier bereits Vorbildliches geleistet hat, von anderen Bundesländern aufgegriffen werden.
- 2/ Bei der Umsetzung des zwischen Bund und Ländern beschlossenen Ausbaus von qualifizierenden Berufsschulplätzen müssen die Länder darauf achten, daß für Mädchen zusätzliche außerbetriebliche Ausbildungsplätze und Fachschulplätze im gewerblich-technischen Bereich mit vollqualifizierenden Abschlüssen geschaffen werden. Wie dringend diese Forderung ist, hat sich kürzlich in Nordrhein-Westfalen gezeigt, wo der Kultusminister durch Erlaß klarstellen mußte, daß Mädchen nicht vom Besuch von gewerblich-technischen Berufsfachschulen ferngehalten werden dürfen. Ohne eine entsprechende Entwicklung im Bereich der Vollzeitberufsfachschulen sind Programme und Aufforderungen an die betrieblichen Ausbilder wenig glaubwürdig.
- 3/ An die Adresse des Bundes geht die Forderung, die Ausbildungsordnungen und Berufsbezeichnungen so zu ändern, daß sie breiteren, geschlechtsunabhängigen Tätigkeitsfeldern entsprechen. Ebenso wird ein verstärkter Einsatz von Berufsinformation und Berufsberatung für die Verbesserung der Chancen der Mädchen gefordert. Dies bedeutet z.B. die beschleunigte Überarbeitung des Berufsbildes der Bürogehilfin.
- 4/ Gemeinden, öffentliche Körperschaften und Betriebe müssen in Zusammenarbeit mit den Mitbestimmungsträgern eine Vorreiterfunktion übernehmen. Sie sollten in Ausbildungsberufen mit unterdurchschnittlichem Mädchenanteil durch ein auf mehrere Jahre angelegtes und geplantes Vorgehen die realen Chancen der Mädchen verbessern und insbesondere dort die Zahl der Ausbildungsplätze für Mädchen erhöhen. Der Parteivorstand der SPD hat Gespräche aufgenommen, um eine sozialdemokratisch regierte Stadt zu finden, die bereit ist, in ihrem Bereich eine solche planmäßige Verbesserung der Mädchenausbildung modellhaft durchzuführen.
- 5/ Schließlich erwartet die Arbeitsgruppe, daß bei der Vergabe öffentlicher Mittel die ausbildungs- und arbeitsplatzschaffende Wirkung haben, jeweils geprüft werden soll, ob und wie es möglich ist, den Ausbildungs- und Beschäftigungsanteil der Frauen zu erhöhen, z.B. durch Vorgabe von Quoten. (-/18.8.1975/ks/hqs)

Unsere Verkehrspolitik benötigt einen langen Atem

Im Herzen Europas kommt der Schiene erhöhte Bedeutung zu

Von Klaus Daubertshäuser MdB

Mitglied des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages

Die längerfristige deutsche Verkehrspolitik steht vor schwierigen Problemen, die in erster Linie von folgenden drei Einzelfaktoren beeinflusst werden:

- a/ Entwicklung der Situation bei der Deutschen Bundesbahn,
- b/ Auflagen zur Sicherung unserer Umwelt und
- c/ Entwicklung im Energiebereich.

Unbestritten ist, daß die jetzige Situation bei der Deutschen Bundesbahn nicht in die letzten Jahre dieses Jahrhunderts fortgeschrieben werden kann. Denn der jetzige haushaltswirksame Zuwendungsbedarf für die Deutsche Bundesbahn kann mit ähnlichen Zuwachsraten wie in den letzten Jahren nicht mehr vertreten werden. 1977 erhielt die Deutsche Bundesbahn aus dem Verkehrshaushalt 52 Prozent der insgesamt disponierbaren Mittel. 1973 waren es 37,2 Prozent.

Sicher haben die Zielvorgaben und der Leistungsauftrag zu gewissen Erfolgen in der Finanzierungssituation der Deutschen Bundesbahn geführt. Aber eine Tendenzwende ist bisher auch mittelfristig noch nicht erkennbar. Man muß abwarten, ob durch den vorgesehenen Abbau von produktivitätshemmenden Strukturen hier eine Änderung vorhersehbar wird.

Einzelmaßnahmen wie der kombinierte Verkehr in Form des Huckepackverkehrs (Verladung von Fahrzeugen oder Wechselaufbauten) sind positiv zu beurteilen, insbesondere dann, wenn die Belastung des Fernstraßennetzes zunimmt und der Transitverkehr durch die Bundesrepublik ebenfalls im Steigen begriffen ist. Man muß allerdings auch sehen, daß einer entscheidenden Ausweitung des kombinierten Verkehrs Grenzen gesetzt sind. Deshalb werden entscheidende Einflüsse auf die Verkehrspolitik vom kombinierten Verkehr nicht ausgehen.

Durch die breite Diskussion Anfang der 70er Jahre über die neuen Verkehrstechnologien wissen wir, daß auch von dieser Seite keine Wunderdinge zu erwarten sind,

weil es immer noch eine Reihe von technisch-organisatorischen Problemen gibt und die gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Relationen außerordentlich ungünstig sind.

Daß der Umweltfaktor im verkehrspolitischen Bereich eine bedeutsame Rolle eingenommen hat, ist während der öffentlichen und parlamentarischen Diskussion des Verkehrslärmschutzgesetzes deutlich geworden. Es ist davon auszugehen, daß mittel- und langfristig staatliche Auflagen zur Umweltpolitik und zur Verkehrssicherheit verstärkt Platz greifen. Neben den Geräuschemissionen gilt dies auch für die Immission einzelner Schadstoffe wie Stickoxyde und andere. Auch diese Auflagen werden mit Sicherheit Einfluß auf die künftige Verkehrspolitik haben.

Auch die Entwicklung auf dem Energiesektor kann mittel- und langfristig zu einem größeren Konfliktherd in der Verkehrspolitik führen, zumal dann, wenn es zu einem Zusammentreffen von volkswirtschaftlich nicht vertretbaren Defiziten bei der Deutschen Bundesbahn mit der Notwendigkeit kommt, die Verbrauchsmengen im Rohölbereich herabzudrücken. Bei der künftigen Belastung unseres Fernstraßennetzes muß davon ausgegangen werden, daß vor allem der ausländische Fahrzeugverkehr mit Transit aus den westeuropäischen Ländern in die südeuropäischen Länder und in den Nahen Osten zu verstärkten Engpaßsituationen führen kann. Zu berücksichtigen ist auch, daß eine Erweiterung der Gemeinschaft durch Spanien, Griechenland und die Türkei den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr noch begünstigen würde. Eine ähnliche Entwicklung kann sich im Ost-West-Verkehr auf tun, wo vor allem ein Ansteigen der Drittländer-Fahrzeuge am Ostverkehr, vor allem der Niederländer und Österreicher zu erwarten ist. Ähnliches gilt dann natürlich auch für den Transitverkehr der EWG-Länder zu den Drittstaaten mit Transit durch die Bundesrepublik. Auch bei einer derartigen Entwicklung müßte geprüft werden, wie man zu einer Straßenentlastung in der Bundesrepublik Deutschland kommen könnte. Sicher ist, daß damit insbesondere wegen der Interessengleichheit der Lage bei der Deutschen Bundesbahn und den Energieeinsparungsmöglichkeiten die Schiene einen steigenden Stellenwert hätte.

Diese schlagwortartige Darstellung von drei Problemkreisen innerhalb der deutschen Verkehrspolitik soll verdeutlichen, daß in der jetzigen Zeitphase neue Erkenntnisse in den Bereichen der Deutschen Bundesbahn, der Umweltpolitik und der Energiepolitik gewonnen werden müssen, damit man spätestens in der kommenden Legislaturperiode in der Lage ist, volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch zu agieren.

(-/18.8.1978/vo-ha/hqs)

Bewegte Bilder für eine Minderheit

Das Kabelfernsehen wird zum Fetisch stilisiert

Von Dr. Ulrich Dübber MdB

Stellvertretender Vorsitzender der Kommission Massenmedien
der Interparlamentarischen Arbeitsgemeinschaft

Bei den Medienpolitikern der CDU/CSU rumort es. Den einen Tag wähen sie, die Bundesregierung wende dem Kabelfernsehen nicht die gebührende Aufmerksamkeit zu, den anderen unterstellen sie der Bundesregierung ein totales Desinteresse am Rundfunkempfang über Satelliten. Dazu hat in diesen Tagen der Bundespostminister eine erschöpfende Antwort auf eine kleine Anfrage der Opposition im Bundestag gegeben.

Sie soll hier nicht wiederholt werden. Im Kern geht es stets um den Vorwurf, die Regierungskoalition vernachlässige deutsche Interessen im Export hochwertiger Nachrichtentechnologie, gefährde deshalb Arbeitsplätze, weil die Japaner früher auf dem Markt wären und beharren eigensinnig auf dem öffentlich-rechtlichen Rundfunkmonopol. Nichts geht voran, so die Unionspolitiker, denn Bonn will nicht.

Daß sich technisch vieles machen läßt, wenn man es entsprechend subventioniert, wissen auch die Anhänger der reinen Marktwirtschaft. Man kann in Industriebetrieben auf gutwillige Ingenieure treffen, die mit leuchtenden Augen von den technischen Möglichkeiten des grenzüberschreitenden Satellitenfernsehens schwärmen, aber einsilbig werden, sobald man sie nach den auszustrahlenden Programmen fragt.

Dann stammeln sie vom Empfang der bayerischen Abendschau in Flensburg, die in Wahrheit dort ebensowenig einer sehen will wie die Hamburger Nordschau in Reutlingen. Das Medium fasziniert bereits für sich - kein unbekannter Vorgang - nur die Frage "Was soll's?" wagt keiner zu stellen. Es ist wie mit des Kaisers neuen Kleidern. Auch das Kabelfernsehen wird zum Fetisch stilisiert. Emsige Leute, die einst vor dem totalen Konsum warnten, begeistern sich an den technischen Möglichkeiten, die Anfrage per Postkarte zu ersetzen. Richtig Fernsehen hat noch keiner gemacht von denen, die die Planspiele vorbereiten und erfahrene Tester der Publikumsgunst sind auch nicht beteiligt.

Die Opposition stößt in die emotionale Lücke der vibrierenden Technokraten, die in ihren Startlöchern hocken und sie klopfen bei den Medienkonzernen an, die sich in gewinnräuberischer und wohltemperierter Gewandung am Fortschritt interessiert zeigen. Von Hamburg über Gütersloh bis München sind da viele versammelt.

Wenn man sie nach den Zahlen fragt, stottern sie alle. Ministerpräsident Stöckertmann will ihnen mit dem neuen NDR-Staatsvertrag eine Marktücke eröffnen, aber der Widerspruch zwischen Aushungern der Lokalpresse durch kommerzielle Werbung im Kabelfernsehen und gleichzeitiger Beteiligung der Heimatpresse an den neuen Medien kann er auch nicht ausräumen.

Es bleibt der Verdacht, sie alle, Industrie, Großverlage und Opposition wollen ihre Schüfchen via Kabel und Satellit auf Kosten des Bundes ins Trockene bringen. Bayerns

Goppel hat im Landtag die Kosten für ein Kabelfernsehprojekt großzügig zwischen 40 und 120 Millionen DM beziffert. Wer so unseriös kalkuliert, hat die Rechnung ohne den (Bundes-)wirt gemacht.

Dem technischen Fortschritt will niemand in den Arm fallen. Er soll aber am Rand seines Weges weder ruinierte Lokalzeitungen noch desillusionierte Konsumenten hinterlassen, die sich wundern, um wieviel teurer das elektronische Spektakel wird, sobald der Staat die Subventionen streicht.

Es geht um die zwei schlichten Fragen:

1. Was ist technisch möglich und
2. was davon brauchen wir?

Unsere Antwort wird berücksichtigen müssen, um wieviel bescheidener wir unseren Lebensstandard einzurichten haben, seit wir uns der Begrenztheit der Ressourcen auf unserem Planeten bewußt geworden sind. Ob die Verteilung unserer eingeschränkten Finanzmittel für die zukünftigen Technologien auch die Bedürfnisse der Völker, die in totaler Armut leben, berücksichtigt. Ob wir mit neuen Maßnahmen Arbeitsplätze nur für die Jahrgangsbesten schaffen oder auch an jene denken, die schon jetzt als Lernbehinderte und Lernschwache die einfachen Hilfsarbeiten nicht mehr ergattern können, die von der Technik wegrationalisiert worden sind.

Alle europäischen Fernseh- und Hörfunkprogramme über Satellit und Kabel in jedes Haus, das hört sich so schön an wie der Hörfunksender dieser Länder über Kurzwelle im Radio. Es sind aber nur die Fans im Kurzwellenklub geblieben, die mit heißen Ohren verfolgen, was über den Äther zu transportieren alles möglich ist. Sie sind eine Minderheit - mit den bewegten Bildern wird es kaum anders werden. Aber wir sind bereit, uns am praktischen Beispiel überzeugen zu lassen.

(-/18.8.1978/ks/hgs)