

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Heussallee 2-10, 5300 Bonn 1

Postfach: 12 04 08
Telefon: (02 28) 21 80 38/39
Telex: 08 86 846 ppbn d

Inhalt

Helmuth Becker MdB,
Parlamentarischer Staats-
sekretär beim Bundespost-
minister, berichtet über
die Auswirkung der Porto-
befreiung bei Polen-Pake-
ten: Verbundenheit eng
wie nie zuvor. Seite 1

Klaus Daubertshäuser MdB
befürwortet den Dialog mit
dem Bürger bei der Bundes-
fernstraßenplanung: Das
Gespräch spart Geld.
Seite 3

Karl-Heinz Mihr MdEP for-
dert eine gemeinsame Strate-
gie für Europas Automobil-
industrie: Chance zu einer
Wende. Seite 5

Dokumentation
Erste Zwischenbilanz der
Enquête-Kommission "Neue
Informations- und Kommu-
nikationstechniken"
(Teil I) Seite 7

Herausgeber und Verleger:
Sozialdemokratischer
Pressedienst GmbH
Godsberger Allee 106-112
5300 Bonn 2
Telefon: (02 28) 8 12-1

37. Jahrgang / 68

8. April 1982

Verbundenheit eng wie nie zuvor

Portofreiheit brachte bereits eine Million Polen-Pakete

Von Helmuth Becker MdB
Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundespostminister

Nie war die Verbundenheit enger zwischen den Deutschen und den Polen als in diesen Zeiten der Not. Seit Geschenkpakete nach Polen kein Porto mehr kosten, haben die Bundesbürger schon mehr als eine Million Pakete mit der Post versandt. Und noch immer werden Tag für Tag rund 30.000 Sendungen, die meist Lebensmittel oder Kleidung enthalten, an den Postschaltern eingeliefert. Damit liegt die Zahl der Pakete dreimal so hoch wie zu Beginn des Jahres und zehnmal als zum Beispiel 1980.

Mit einem Anstieg der Paketzahlen hatte die Bundespost gerechnet, als am 8. Februar 1982 das Porto für Geschenkpakete gestrichen wurde. Die Hilfsbereitschaft der Bundesbürger ist aber auch heute noch, sieben Wochen später ungebrochen. Die Einlieferungszahlen zeigen es.

Der Beschluß des Bundestages, die Portokosten für Geschenkpakete nach Polen bis zum 30. Juni 1982 auf den Bundeshaushalt zu übernehmen, hat die Hilfsbereitschaft sehr erleichtert. Aber auch die Post hat ihren Teil dazu beigetragen, daß die Geschenkkaktion reibungslos läuft. Bereits frühzeitig wurde in Absprachen mit der polnischen Postverwal-



tung sichergestellt, daß sich der Transport der Pakete nach Polen auch bei steigenden Einlieferungszahlen nicht verzögert. So ist unter anderem vereinbart worden, die Pakete in Güterwagen direkt in die polnischen Zielgebiete zu leiten. Früher mußte jedes Paket in Warschau umgeladen und weiterbefördert werden. Das hat Zeit gekostet, die sich auf die Beförderung auswirkte. Noch im letzten Jahr brauchte ein Paket von Deutschland rund drei Wochen, ehe es in den Händen des Beschenkten war. Durch die Neuregelung erreichten die meisten Pakete ihr Ziel schon in acht bis 12 Tagen. Selten dauert es länger als zwei Wochen.

Die Postämter leiten alle im Bereich der Bundespost angenommenen Pakete über ein zentrales Umschlagamt in Hannover, wo sie sortiert und in Güterwagen für Warschau, Gdingen, Kattowitz oder Posen verladen werden. Jeder 2. Güterwagen, den die Postler in Hannover abfertigen, ist mit Paketen für die oberschlesischen Gebiete vollgeladen. Aber auch in die anderen Teile Polens rollen täglich viele Güterwagen mit Geschenkpaketen.

Erfreulicherweise gibt es wenig Verluste an Geschenkpaketen. Probleme für die Post bringen schon eher schlecht verpackte und aufgeplatzte Sendungen, die so nicht weiterbefördert werden können. In der Verpackungsstelle beim Postamt Hannover 2 sieht man immer wieder zerrissene Umhüllungen sowie eingedrückte und durchgeweilte Kartons. 12.000 solcher Pakete mußten im letzten Jahr in Hannover neu verpackt werden. Häufig waren Plastikflaschen, aus denen Speiseöl ausgelaufen war, der Grund dafür, daß Pakete buchstäblich von innen heraus aufweichten. Auch leicht verderbliche Lebensmittel machten oft den guten Willen des Spenders zunichte. Die Post hat, um solche Pannen zu vermeiden, ein Merkblatt mit Tips für Verpackung und Kennzeichnung von Geschenksendungen nach Polen drucken lassen. Es wird in Kürze an allen Postschaltern erhältlich sein.

Wir vermuten, daß die Welle der Hilfsbereitschaft für Polen weiter anhält! Die Post ist jedenfalls darauf vorbereitet. Durch enge Kontakte zu polnischen Bürgern wissen wir, daß die Not im Lande noch immer groß ist. An fast allem fehlt es, an Kleidung und Schuhen, an Toilette-Artikeln ebenso wie an den Grundnahrungsmitteln.

Wer helfen will, aber selbst keine Adressen von Hilfsbedürftigen kennt, kann übrigens bei den Postämtern die Adresse des polnischen Roten Kreuzes oder anderer karitativer und kirchlicher Organisationen erfragen. Die polnische Postverwaltung fördert diesen Teil der Hilfsaktion besonders. Sie verzichtet auf die ihr nach den internationalen Abkommen zustehenden Gebührenanteile, wenn das Paket an eine dieser Organisationen gerichtet ist.

(-/8.4.1982/hl/ca)

+ + +



Das Gespräch spart Geld

Bundesfernstraßenplanung - ein gutes Beispiel für den Dialog mit dem Bürger

Von Klaus Daubertshäuser MdB

Obmann der SPD im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages

Eine der wesentlichen Forderungen sozialdemokratischer Politik bei Straßenbaumaßnahmen - insbesondere Bundesfernstraßen - ist ausgewogene Beteiligung der Bürger bei der Planung.

Im Planstellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz kann jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, Einwendungen erheben. Diese werden in einem öffentlichen Termin erörtert. Im Planfeststellungsbeschluß ist über die Einwendungen zu entscheiden. Gegen den Beschluß ist Klage beim Verwaltungsgericht möglich.

Diese Beteiligung der Bürger reicht nicht aus. Im Planfeststellungsverfahren liegt die Führung der Straße weitgehend fest. Echte Alternativen werden von der Straßenbauverwaltung ernsthaft kaum noch erwogen. Die Verkehrsplanung wird aber daran gemessen, ob sie bei diesen Maßnahmen das Gespräch mit den Beteiligten sucht und die Interessen der Bürger, der Wirtschaft sowie der dort Beschäftigten berücksichtigt. In diesem Sinne kann Verkehrsplanung in den nächsten Jahren ein Musterbeispiel sein für den Dialog mit dem Bürger.

Im Vorfeld der Linienbestimmung werden Führung und wesentliche Merkmale der Straße (zum Beispiel Straßengattung, Strecken-Charakteristik, Anfang- und Endpunkte) in ihren möglichen Varianten untersucht. In diesem Stadium ist die Planung noch offen. Der Bürger muß deshalb bereits zu diesem Zeitpunkt beteiligt werden. Hierzu hat der Bundesminister für Verkehr die Länder wiederholt aufgefordert, mit Erfolg: eine möglichst frühzeitige Bürgerbeteiligung bei der Planung von Bundesfernstraßen wird im Grundsatz von allen Ländern für unverzichtbar gehalten:

- der Bürger erhält die Möglichkeit, bereits in einem frühen Stadium seine Interessen darzulegen,
- es wird eine Grundlage geschaffen, für eine vertrauensvolle und sachliche Diskussion Bürgerschafts-, Gemeinde-, Straßenbauverwaltung,
- planungshemmende Einwendungen können bereits bei Beginn der Planung berücksichtigt werden.



Die Öffentlichkeit wird von den Gemeinden und zum Teil auch von den Straßenbauverwaltungen unterrichtet durch

- die Medien, insbesondere die örtliche Presse,
- Informationsschriften (zum Beispiel Faltblätter, Postwurfsendungen, Flugblätter, Bürgerbriefe),
- öffentliche Bekanntmachungen oder Ausstellungen,
- Vorträge bei Parteien, Bürgerversammlungen, Handelskammern, Verbänden.

Die Länder haben dem Bundesminister für Verkehr ihre Erfahrungen mit einer frühzeitigen Beteiligung der Bürger berichtet:

1. Die Realisierung der Planung kann verzögert werden.
2. Sie erfordert zum Teil erhebliche Personal- und Sachaufwendungen.
3. Der Bürger erwartet detaillierte Planungsunterlagen, die aber in diesem Zeitpunkt noch nicht vorliegen.
4. Die Bürger sind nicht immer bereit, berechnete Interessen außerhalb der eigenen Einflußsphäre anzuerkennen.
5. In erster Linie artikulieren sich die Gegner der Straßenplanung. Befürworter nutzen ihre Möglichkeiten kaum.
6. Medien und Bürgerinitiativen berichten nicht immer objektiv. Negative Aspekte werden teilweise einseitig hervorgehoben.

Da der Überwiegende Teil der Länder eine nach Art und Intensität vergleichbare frühzeitige Bürgerbeteiligung erst seit etwa Mitte 1980 praktiziert, reichen die vorliegenden Berichte nicht für eine abschließende Beurteilung. Erst zu einem späteren Zeitpunkt wird zu prüfen sein, ob die "freiwillige" frühzeitige Bürgerbeteiligung ausreicht, ob die von den Ländern teilweise unterschiedlich gehandhabte Bürgerbeteiligung stärker vereinheitlicht werden muß und ob eine Formalisierung dieser Beteiligung zweckmäßig ist.

Unbestritten für uns ist aber: Das Gespräch mit dem Bürger ist nötig, so mühsam und nervenaufreibend es manchmal auch sein mag. Es spart letztlich doch Zeit und Geld - ganz abgesehen davon, daß im Dialog nicht nur eine Seite lernt und manche Fehler gar nicht erst gemacht werden.

(-/ 8.4.1982/hl/ca)

+ + +



Chance zu einer Wende
-----**Europas Automobilindustrie benötigt eine gemeinsame Strategie****Von Karl-Heinz Mihr MdEP****Obmann der Sozialistischen EP-Fraktion für Wirtschafts- und Währungspolitik****Betriebsratsvorsitzender von VW Kassel und Mitglied des VW-Gesamtbetriebsrates**

Hauptvoraussetzung mit den Problemen der weltweiten Konkurrenz fertig zu werden, ist, die Bedingungen dafür zu schaffen, eine gemeinsame Strategie für die europäische Automobilindustrie zu entwickeln und anzuwenden. Die neue französische Wirtschaftspolitik spricht von der Rückeroberung des inneren Marktes. Ich neige bei der Interpretation dieses Ziels denen zu, die unter dem Begriff des "inneren Marktes" den europäischen Binnenmarkt verstehen. Ich schließe mich denen nicht an, die das Ziel dieser Politik in einem gewissen Neo-Protektionismus sehen.

Die Rückgewinnung des europäischen Marktes setzt voraus, daß der Prozeß des Abbaus von handelspolitischen Schranken innerhalb der Gemeinschaft zügig voranschreitet und daß alle an der Gemeinschaft beteiligten Länder die Notwendigkeit erkennen, daß europäische Industriepolitik eine tatsächliche Europäisierung des Marktes zur Voraussetzung hat. Geht man ins Detail, dann erkennt man sehr schnell, daß gerade hier noch viel im Argen liegt. Der Bonaccini-Bericht hat auf die Notwendigkeit der Harmonisierung der Mehrwertsteuersätze hingewiesen. Der Vorsitzende des EP-Wirtschafts- und Währungsausschusses, Jacques Moreau, hat am Wochenanfang auf dem Kolloquium über die Automobilindustrie, das die Sozialistische EP-Fraktion im Verein mit dem Europäischen Metallgewerkschaftsbund (EMB) veranstaltet hat, zu Recht darauf hingewiesen, daß auch Sicherheitsstandards darauf angelegt sein können, Handelshemmnisse zu errichten. Diesen Zustand zu überwinden, ist eine wichtige Aufgabe der Gemeinschaft und ihres Parlaments.

Erst dann kann in vollem Umfang eine kooperative europäische Automobilpolitik Platz greifen. Aber nichts kann uns daran hindern, schon jetzt alles zu tun, damit sich eine solche, in Ansätzen durchaus erkennbare Politik mit der erforderlichen Geschwindigkeit, aber auch mit der notwendigen Qualität fortsetzen kann.

Eine auf Kooperation angelegte Strategie für die europäische Automobilindustrie muß von dieser Industrie selber ausgehen. Sie muß von der Gemeinschaft gefördert und begünstigt werden. Bei ihrer Ausgestaltung müssen die Interessen der Arbeitnehmer erkennbar vertreten sein. Sonst kann es leicht passieren, daß der Zunder, den sich der EP-Bericht von Aldo Bonaccini von gemeinschaftlichen Impulsen erhofft, die Interessen der Arbeitnehmer gleich mitverbrennt. Was wir nicht ertragen wollen, ist eine Beschränkung der Kooperation auf eine Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit, ohne daß gleichzeitig eine Kooperation mit dem Ziel der Bewältigung der sozialen Folgen stattfindet. In diesem Zusammenhang ist auf die Bedeutung der Informations- und Konsultationsrechte der Arbeitnehmer in multinationalen Gesellschaften hinzuweisen. Ich hoffe zuversichtlich, daß sich im Europäischen Parlament für die Verabschiedung der entsprechenden Richtlinie eine Mehrheit bildet.

Was auf uns zukommt, zeigen Zahlen des Schweizer Prognos-Instituts, die sich auf die Bundesrepublik beziehen, die aber durchaus für Europa verallgemeinert werden können. Die deutsche Automobilindustrie schätzt, daß sie durch Rationalisierungsmaßnahmen jährlich zwischen fünf und sieben Prozent den Beschäftigungsstand in der Automobilindustrie verringern kann, daß sie wegen der sozialen Kräfteverhältnisse dieses Potential nur zur

Hälfte ausnutzen kann. Gleichzeitig wird dieser Industrie ein jährliches Wachstum von 0,7 Prozent vorausgesagt.

Hochgerechnet auf den europäischen Arbeitsmarkt bedeutet dies: Jährlich wird der Beschäftigungsstand in der europäischen Automobilindustrie um etwa 60.000 Arbeitskräfte verringert. Fügt man die sich daraus ergebenden Verluste an Arbeitsplätzen in der Zulieferindustrie hinzu und übersieht dabei nicht die betroffenen Familien - dann erkennt man sehr schnell, wie dringend eine Strategie ist, die neben der technischen auch die soziale Komponente gleichberechtigt berücksichtigt.

Jacques Moreau hat im Hinblick auf die japanische und US-Konkurrenz gefordert, daß die europäische Automobilindustrie von einer reaktiven Politik in eine kreative Politik überwechselt. Ich will den japanischen Vorsprung auf bestimmten Sektoren der Entwicklung vor allem im Werkzeugmaschinenbau nicht herunterspielen - aber der japanische Druck hat auch dazu beigetragen, daß sich erhebliche Teile der europäischen Industrie auf ihre eigenen Fähigkeiten besonnen haben. Ich halte unter gewissen Bedingungen, vor allem unter denen von Kooperation und leistungsfördernder Konkurrenz, die europäische Automobilindustrie in der Lage, diesen Fortschritt aufzuholen. Allerdings muß dabei sichergestellt sein, daß sich Europa auf den eigenen Märkten und auf den Weltmärkten nicht einer Konkurrenz gegenüberstellt, die eine rücksichtslose Handelspolitik betreibt, von der Zugänglichkeit des europäischen Marktes für ihre Erzeugnisse profitiert und gleichzeitig mit handelspolitischen Winkelzügen die eigenen Märkte schützt.

Der freie Welthandel wirft viele Probleme auf - aber er ist die einzige Chance für eine vernünftige Entwicklung dieser Welt. Er muß zu einer Verminderung der Ungleichgewichte beitragen. Seine Entwicklung verlangt Disziplin und Verantwortungsbewußtsein. Es kann jedenfalls nicht so sein, daß Arbeitnehmer bei uns mit ihren Arbeitsplätzen und persönlichen Existenzen die Vorteile derer bezahlen, die den freien Welthandel für ein Geschäft ohne Gegenseitigkeit halten. Oder für solche Marktkräfte, die gezieltes Dumping für ein vernünftiges wettbewerbspolitisches Mittel halten.

Der Vizepräsident der Kommission Wilhelm Haferkamp hat im vergangenen Monat in einem Gespräch mit dem EMB an die Adresse Japans noch einmal die Aufforderung gerichtet, den eigenen Markt zu öffnen, den Zugang zum japanischen Kapitalmarkt zu erleichtern und sich in den Ausfuhren selbst zu beschränken. Und der EMB verwies darauf, daß sich 80 Prozent der japanischen Einfuhren auf Produkte aus dem Metallbereich beziehen.

Japan und die USA müssen erkennen, daß sie ihre eigenen Interessen erheblich verletzen, wenn sie nicht zu mehr Zusammenarbeit auf der Grundlage des Prinzips Gegenseitigkeit bereit sind. Setzen sie ihre derzeitige Politik fort, dann zwingen sie die Europäische Gemeinschaft zu Gegenmaßnahmen, die für den Welthandel nicht ohne Auswirkungen bleiben müssten. Das Geschäftsführende Vorstandsmitglied der IG Metall, Hans Janssen, hat auf dem Brüsseler Kolloquium ein klares Wort gegen den Protektionismus gerichtet. Aber er hat zu Recht auch darauf hingewiesen, daß es einen Zusammenhang zwischen bestehenden Ungleichgewichten in Europa und der Forderung nach Schutzmaßnahmen gibt. Darin liegt eine erhebliche Gefahr für die europäische Entwicklung. Auch deshalb ist es erforderlich, daß die Gemeinschaft sich das Selbstbewußtsein nimmt, das sie aufgrund ihrer industriellen Stärke und aufgrund der Attraktivität ihrer Märkte hat, wenn sie mit unseren außereuropäischen Partnern verhandelt.

An der zukünftigen Entwicklung der Automobilindustrie, an der Art, wie sie die technischen Umwandlungen auf eine sozial fortschrittliche Art bewältigt, entscheidet sich auch ein Stück der europäischen Perspektive.

Es ist gut, daß die europäischen Metallgewerkschaften sich zu einer Kooperation mit europäischen Parlamentern bereitgefunden hat. Nur in einer gewissermaßen konzertierten Aktion aller politischen und sozialen Kräfte in Europa, die eine Industriepolitik wollen, die sowohl den technischen Fortschritt wie auch den sozialen Fortschritt miteinander versöhnen, sehe ich eine Chance, mehr zu treiben, als nur eine äußerst mangelhafte Krisenfolgen-Bewältigungspolitik auf europäischer Ebene. Im Unterschied zu einigen kranken Sektoren der klassischen Industrie bietet der sensible Schlüsselbereich der Automobilindustrie durchaus die Chance zu einer Wende. Eine solche Wende hätte weitgehende Auswirkungen auf die zukünftige europäische Wirtschafts-, Industrie- und Sozialpolitik.

(-/8.4.1982/hl/ru)

DOKUMENTATION

Eine im Arbeitskreis Inners, Bildung, Sport erarbeitete ausführliche erste Zwischenbilanz der Arbeit der Enquête-Kommission "Neue Informations- und Kommunikationstechniken" hat der Parlamentarische Geschäftsführer der SPD-Bundestagsfraktion, Gerhard Jahn, an die Mitglieder seiner Fraktion versandt. Wir dokumentieren den Text. (Teil I)

Erste Zwischenbilanz der Enquête-Kommission "Neue Informations- und Kommunikationstechniken"

Im April 1981 wurde auf Initiative unserer Fraktion die Enquête-Kommission "Neue Informations- und Kommunikationstechniken" gebildet. Nur zur Erinnerung, uns ging es dabei um folgendes:

- Verdeutlichung der komplizierten Zusammenhänge und Entwicklungen im Bereich der Informations- und Kommunikationstechniken, insbesondere im Medienbereich.
- Auseinandersetzung mit der weit verbreiteten These vom angeblichen Selbstlauf der Technik nach dem Motto: "Die neuen Medien kommen ja sowieso"; "wir haben ja doch keinen Einfluß"; "wir müssen mitmachen, um mitzugestalten".
- Auseinandersetzung mit der These von den angeblichen wirtschaftlichen Sachzwängen, die von der CDU/CSU gern verbreitet wird: Medienpolitische Entscheidungen in Richtung mehr - und vor allem private - Fernsehprogramme seien notwendig, um unsere wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten. Wie schon in unserem Aktionsprogramm für die neuen Techniken im Medienbereich vom Frühjahr 1981 lag uns daran, die medienpolitische Diskussion von der wirtschaftspolitischen abzukoppeln.
- Aufzeigen der gesellschaftlichen Risiken und Chancen der neuen Informations- und Kommunikationstechniken. Nicht aus Technologiefurcht, sondern um unsere politische Gestaltungsaufgabe wahrnehmen zu können. Nur wer die Auswirkungen alternativer Handlungsbedingungen kennt, kann verantwortbare und sinnvolle Entscheidungen treffen.
- Anregung einer öffentlichen Diskussion und Erweckung eines öffentlichen Bewußtseins für die Zukunft unserer Medienordnung. Deutlich werden muß auch, daß es der CDU/CSU bei der Propagierung privater Fernsehprogramme lediglich um besseren Zugriff auf den Bildschirm geht, daß die CDU/CSU Medienpolitik als Machtpolitik versteht.

Ein halbes Jahr vor der geplanten Fertigstellung unseres Berichts hier ein erster Zwischenbericht über solche Punkte, die uns Sozialdemokraten besonders wichtig erscheinen:

I. Bereich: "Technik"

Unsere Medienpolitik, wie sie im Aktionsprogramm zu den neuen Techniken im Medienbereich niedergelegt wurde, wurde in wesentlichen Punkten bestätigt:

1. Die Ausbaustrategie für ein breitbandiges Kabelnetz, wie sie in unserem Aktionsprogramm vorgeschlagen wurde, erwies sich anhand der vorliegenden Befunde als sinnvoll und vernünftig.
 - a) Vordringlich ist der Aufbau eines breitbandigen Vermittlungsnetzes in Glasfasertechnik. Zwar werde es noch auf absehbare Zeit verschiedene Netze nebeneinander geben (Telefonnetz, Telexnetz, Inselnetze zur Fernsehverbreitung), der langfristige Trend sei aber der hin zu einem integrierten Breitbandnetz, das für alle Telekommunikationsarten geeignet ist.
 - b) Die bekannte CDU/CSU-Forderung nach dem parallelen Ausbau eines flächendeckenden Fernsehverteilnetzes in Koaxialtechnik wurde dagegen bestätigt.
 - Statt eines flächendeckenden Fernsehverteilnetzes plädierten die Sachverständigen lediglich für den bedarfsorientierten Aufbau von Inselnetzen zur Herstellung der Restversorgung beim Fernsehempfang und bestätigten damit die gegenwärtige Politik der Bundespost.



- Als falsch erwies sich auch die von der CDU/CSU gern genährte Vorstellung, breitbandige Koaxial-Verteilnetze böten außer der Fernsehübertragung zusätzliche Telekommunikationsdienstleistungen (zum Beispiel kommunale Abrufdienste). Sie widersprechen damit gleichzeitig zum Beispiel der niedersächsischen Wirtschaftsministerin Birgit Breuel, die vor kurzem in einem Rundschreiben an die niedersächsischen Gemeinden zur Verkabelung zwecks Fernsehempfangs und zwecks Einrichtung kommunaler Abrufdienste aufgefordert hatte. Kommunale Abrufdienste sind über das Telefonnetz realisierbar, das breitbandige Koaxial-Verteilnetz ist dafür ungeeignet.

2. Damit wird das Kabelnetz, das zur Übertragung möglicher weiterer Programmangebote ausreicht, noch auf sich warten lassen.

Eine Breitbandverkabelung in einem Umfang, bei dem die Veranstaltung zusätzlicher Fernsehprogramme ein Geschäft zu werden verspricht, gibt es nicht und ist auch nicht geplant. Hinzu kommt: Je konkreter die BIGFON-Pläne der Deutschen Bundespost werden, die auf eine grundsätzlich alternative Netzstruktur auf Glasfaserbasis und auf andere Nutzungsmöglichkeiten abstellen, um so unsinniger wird es, flächendeckende Verteilnetze noch in die Erde zu legen.

3. Das Gerüde vom "Innovationsstau" oder "Verkabelungsstopp" durch die Politik der Bundespost wurde erneut widerlegt.

Es wurde bestätigt, daß die Deutsche Bundespost in der Bundesrepublik Deutschland ein leistungsfähiges Telekommunikationsnetz hohen technischen Standards erstellt hat. (Ohmann/Siemens sprach zum Beispiel vom "hervorragenden Zustand der bestehenden Netze").

Dieses Netz genügt den gegenwärtigen Anforderungen der Telekommunikation. Engpässe bestehen lediglich für den Bereich hoher Übertragungsgeschwindigkeiten (eine Million Zeichen/Sekunde) beziehungsweise würden dann entstehen, wenn Bewegbildübertragung zum Zwecke der geschäftlichen Kommunikation in größerem Umfang gewünscht wird.

4. Die Ausführungen zum direktstrahlenden Fernsehsatelliten stützten die von der SPD im Aktionsprogramm formulierten Zweifel, ob es sinnvoll sei, den Satelliten für eine dauerhafte Nutzung in der Bundesrepublik zu empfehlen:

- a) Zur Restversorgung beim Fernsehempfang ist er nicht nötig. Die Versorgung der restlichen zwei bis drei Prozent der Teilnehmer mit den herkömmlichen Fernsehprogrammen ist billiger über breitbandige Inselnetze zu erreichen.
- b) Der Ersatz der terrestrischen Rundfunk- und Fernsehversorgung durch Satelliten ist nicht möglich, da dann transportable Geräte (zum Beispiel Autoradios) nicht mehr funktionsfähig wären.
- c) Zur Übertragung der ersten und dritten ARD-Programme ist er ungeeignet, da er den starken regionalen Akzenten dieser Programme nicht gerecht werden kann.
- d) Für die Übertragung des technisch weiterentwickelten High-Definition-Fernsehens (Fernsehen mit hoher Zellenauflösung) ist der Fernsehsatellit aufgrund begrenzten Frequenzbereichs (11,7 bis 12,5 GHz) nicht geeignet.

Fazit: Die Technik, die geeignet wäre, unsere Medienordnung sozusagen "im Selbstlauf" umzukrempeln, ist nicht gegeben.

II. Bereich: "Wirtschaft"

1. Die Diskussion über den Einsatz neuer Informations- und Kommunikationstechniken in Industrie, Handel oder Verwaltungen ist von der Diskussion über ihre Nutzung im Kultur- und Medienbereich zu trennen.

Das Interesse der Wirtschaft konzentriert sich auf die neuen Informations- und Kommunikationstechniken zur Individualkommunikation, insbesondere deren Nutzung in Handel, Verwaltung und Industrie. Diesem Interesse steht die medienpolitische Grundsatzentscheidung (Beibehaltung unserer Medienordnung und ihrer Organisationsstrukturen, Beibehaltung der gegenwärtigen Anzahl der Rundfunk- und Fernsehprogramme) nicht entgegen.



"Für die gesamte Wirtschaft (sind) die aus den neuen Techniken erwachsenden Möglichkeiten elektronisch vermittelter Individualkommunikation (Sprach-, Text-, Daten-, Festbild- und Bewegtbildübertragung) wesentlich bedeutsamer als diejenigen elektronischer Massenkommunikation (heute: Rundfunk)." (BMW1)

"Für die technische und wirtschaftliche Entwicklung in der Bundesrepublik ist die Individualkommunikation weit wichtiger als die Massenkommunikation." (IBM)

2. Unter wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten geht es in der Diskussion der neuen Informations- und Kommunikationstechniken seitens der Anwender um folgende Nutzungsmöglichkeiten:

- Industrieller Bereich

Prozeßsteuerung und Fertigungstechnik; Planungsaufgaben; Dezentralisierung und Überwälzung von Datenerfassungsaufgaben; Nutzung interner und externer Informationsquellen auf der Basis von on line abfragbarer Daten.

- Büro- und Verwaltungsbereich

Hier geht es um den Einsatz moderner Textkommunikationssysteme, Bürofernschreiben, schnelle Datenübertragung und Datenfernübertragung und so weiter.

- Druckindustrie und Zeitungsverlage

Hier geht es um alternative elektronische Distributionsmethoden (Kopierteknik, Mikroverfilmung sowie um immaterielle Textvermittlung mit Hilfe der Datenfernübertragung, besonders Teletext und ähnliches).

- Handel- und Dienstleistungsgewerbe

Kosteneinsparung durch Verbilligung der Informationsverarbeitung und -übertragung. Schwerpunkt bei Bildschirmtext. Die Erwartung ist, durch Herstellung größerer Markttransparenz oder auch durch die Möglichkeit von Fernbestellungen neue Kundengruppen zu erschließen.

- Fachkommunikation und Dokumentation

Informationsverarbeitung, -übertragung und Verteilung von Informationen. Anschluß an on-line-Informationendienste internationaler Art, Bildplatte und Kleincomputer.

(-/8.4.1982/va-he/ca)

+ + +
Verantwortlich: Willi Carl

