

setzte das Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen der guten Botschaft noch eins drauf, werde es „sogar zu einer Senkung des bisherigen Beitrags kommen“.

„Mehr Rabatt für jeden vierten Autofahrer“, freute sich *Auto Bild* mit seinen Lesern. Doch mit diesem Nachlaß ist es nicht weit her: Erhebliche Teile des fahrenden Volks werden künftig schlechter gestellt sein – auch und ausgerechnet diejenigen, die besonders lange ohne Unfall steuern.

Schwer zu erkennen war schon die Not, mit der die Versicherer ihre allgemeine Anhebung begründeten – angesichts rückläufiger Unfallzahlen. 95 Millionen Mark, beteuerte das Gewerbe, seien gleichwohl letztes Jahr zugesetzt worden, und da seien die drei Prozent doch wohl nicht zuviel. Aber dabei bleibt es auch nicht.

Was auf den ersten Blick aussieht wie ein Bonus für umsichtiges Fahrverhalten, erweist sich bei näherer Betrachtung als klares Minus. Auf die bisher geltenden und nach unfallfreien Jahren gestaffelten Schadensfreiheitsgruppen 1 bis 13 hat die Versicherungswirtschaft zwei neue Tarife gepfropft. Wer nach anderthalb Jahrzehnten unfallfrei in die höchste Klasse 15 gefahren ist, soll fortan nur noch 35 Prozent seiner Grundprämie bezahlen müssen – fünf Prozent weniger als der jetzt gültige Spitzenrabatt.

Den erreicht ein Autofahrer derzeit jedoch bereits nach neun unfallfreien Jahren. Künftig braucht er also sechs Jahre länger für den Weg zum höchstmöglichen Nachlaß. Wenn ihm in dieser Zeit ein Unglück widerfährt, drohen ihm drakonische Rückstufungen und mithin wieder höhere Prämien.

Das neue Tarifsystem verschleierte die Teuerungen durch scheinbare Vorteile. Zwei Beispiele: Ein Kraftfahrer mit 15 unfallfreien Jahren, der heute bei einer Karambolage in die Schadensstufe 8 zurück muß, wird künftig zwar nur nach 9 versetzt. Doch während er bislang nur ein Jahr benötigte, um wieder an den Spitzenrabatt zu kommen, braucht er dazu in Zukunft sechs lange Jahre – bis nach Rang 15.

Und kracht es bei jemandem, der zuvor zwölf Jahre lang unfallfrei gefahren ist, steigt er derzeit ebenfalls in die Klasse 8 ab. Aber nach einem Jahr ist auch er wieder an der Rabattspitze, und wenn er beispielsweise ein in Bonn zugelassenes Golf-Cabrio mit 95 Pferdestärken besitzt, kostet ihn die Havarie einen Prämienzuschlag von 61,10 Mark.

Nach dem neuen System aber wird er in die Klasse 6 absteigen – und neun Jahre lang für den Unfall büßen. An zusätzlicher Prämie zahlt er dann 854,60 Mark, 14mal mehr als bisher.



Versicherungskaufmann Jung
„Keim für Mißtrauen“

Auch die Nachwuchsfahrer erwartet nichts Gutes zum neuen Jahr. Ein Anfänger in der Klasse 0 etwa, der schon im ersten Jahr einen Unfall hatte, mußte das bislang neun Jahre lang mit Extra-Prämien ausbaden – auch wenn ihm danach nichts Einschlägiges mehr widerfuhr. Zukünftig aber wird er dafür noch in 15 Jahren zur Ader gelassen.

Auf politischen Beistand gegen die steilen Abstürze dürfen Westdeutschlands Autofahrer – und das heißt allemal: die Masse der Bevölkerung – wohl nicht rechnen. Zwar wollte der SPD-Bundestagsabgeordnete Peter Würtz von der Regierung wissen, ob der neue Versicherungszuschlag, der „zu krasse und ungerechtfertigte Rückstufungen ermöglicht“, nicht doch verhindert werden sollte.

Aber Staatssekretär Otto Schlecht vom Bonner Wirtschaftsressort sah keinen Anlaß. Das geplante Rückstufungssystem, antwortete er auf die schriftliche Anfrage, entspreche den „statistisch erfaßten und abgesicherten Schadensverläufen“. In solchem Fall sei das Bundesaufsichtsamt gemäß dem Pflichtversicherungsgesetz gehalten, die Neuerung zu genehmigen.

Im Paragraph 8 dieses Gesetzes ist festgelegt, unter welchen Umständen das Aufsichtsamt sich der Forderung nach höheren Tarifen nicht entziehen kann. Das ist etwa der Fall, wenn „das Interesse der Versicherungspflichtigen an der Gewährung des Versicherungsschutzes zu einem angemessenen Beitrag hinreichend gewahrt“ ist. Doch ob dieser Vorbehalt bei dem neuen Rückstufungsroulett noch beachtet wird, bezweifelt selbst der Bundesverband Deutscher Versicherungskaufleute.

Das alles sei „Gift für den Versicherungsgedanken“, erklärten die Kaufleute, und ein „Keim für Mißtrauen auch gegenüber anderen Versicherungen“. Die Vertreter wissen zum Beispiel nicht, was sie ihren Kunden demnächst raten sollen: den Schaden aus der eigenen Tasche zu bezahlen oder, wenn es billiger wird, die Versicherung zu beanspruchen und dabei eine Rückstufung in Kauf zu nehmen.

Bislang war das ein simples Rechenexempel und, so der Verbandsvize Günther Jung, noch „eine halbwegs überschaubare Entscheidung“. Da aber niemand mehr sagen kann, was womöglich in 15 Jahren ist, wie hoch die Prämien dann sind, welchen Wagentyp und ob er überhaupt noch einen steuert, sind solche Empfehlungen nicht mehr ratsam.

Jung begreift seine Branche nicht mehr: „Was der verkehrspädagogische Sinn sein soll, daß 12 oder 20 Jahre unfallfreie Fahrer nach einem Mißgeschick mit einer sechs- oder siebenjährigen Rabattrückstufung an eine vorsichtiger Fahrweise erinnert werden müssen, ist nicht ersichtlich.“

Geheimdienste

Stasi West

Mit Druck und Täuschung, meinen Datenschützer, erschleicht sich der Verfassungsschutz die Daten sämtlicher Aus- und Übersiedler.

Gleich hinter der österreichischen Grenze, nach einer beschwerlichen Flucht über Ungarn, staunte Klaus Meurer, 33, aus dem märkischen Königs Wusterhausen schon über die westdeutsche Perfektion.

Am Rand des grenznah gelegenen oberbayerischen Ortes Trostberg war über Nacht eine Zeltstadt entstanden. „Ganz unkompliziert“ durchliefen dort mehr als 1000 DDR-Flüchtlinge die Aufnahme-prozedur. Meurer: „Da ist an alles gedacht worden.“

Besonders beeindruckend fanden die Neubürger, daß selbst im Trostberger Camp eine Batterie modernster Fotokopierer installiert war. Freundliche Grenzschilder vervielfältigten darauf die Aufnahmeanträge – „um uns Mehrarbeit zu ersparen“, freute sich Meurer.

Heute beurteilt der Flüchtling, der im September die DDR verlassen hat, die vermeintlich unbürokratische Kopierei ganz anders: „Das ist ja wie drüben – diesmal Stasi West.“

Die Kopien mit den Lebensdaten der Flüchtlinge dienen keineswegs der Beschleunigung des Aufnahmeverfahrens, sondern wandern umgehend zum westdeutschen Verfassungsschutz. Die An-

kömmlinge gelangen damit, so der grüne Wiesbadener Landtagsabgeordnete Rupert v. Plottnitz, „aus den Armen der Stasi“, der berüchtigten DDR-Staatssicherheit, direkt „in die Obhut bundesdeutscher Geheimdienste“.

Der Hamburger Datenschützer Claus Henning Schapper geht noch weiter: „Durch Druck und Täuschung“ komme der Verfassungsschutz in den Besitz der Flüchtlings- und Aussiedlerdaten.

Der Gegenstand der Kritik heißt „Adressendokumentation Ost“ (Ados). Hinter dem Kürzel versteckt sich eine Datei der Verfassungsschutzämter des Bundes und der Länder, in der seit Anfang des Jahres sämtliche früheren Wohn- und Arbeitsadressen aller Übersiedler und Flüchtlinge aus den osteuropäischen Ländern gespeichert werden.

Der Datenschützer hatte nicht nur geprüft, ob Ados nach dem Verfassungsschutzgesetz rechtmäßig ist, das dem Geheimdienst allgemein die „Sammlung und Auswertung von Auskünften“ erlaubt. Schapper verschaffte sich auch den vierseitigen Aufnahmeantrag, den jeder Neubürger ausfüllen muß – und kam schon nach erster Lektüre zu einem vernichtenden Urteil.

Aus- und Übersiedler, in diesem Jahr wahrscheinlich mehr als 500 000, würden „getäuscht“, „unter Druck gesetzt“ und zu den umstrittenen Angaben für Ados „praktisch gezwungen“.

Der Neubürger muß mit seiner Unterschrift versichern, daß „alle Angaben“ in dem Aufnahmeantrag „richtig und vollständig“ sind. Falls er „unrichtige Angaben“ macht, so drohen die Behörden

DDR-System „erheblich Vorschub geleistet“ haben. Für diese Prüfung aber seien die Adressenlisten „offensichtlich nicht erforderlich“. Sie dürften deshalb auch nicht erhoben werden.

Weil Daten, für deren Erhebung es „an einer gesetzlichen Grundlage fehlt“, weder weitergegeben noch irgendwo gespeichert werden dürfen, forderte Schapper vergangene Woche die Verfassungsschutz auf, sämtliche Ados-Erkenntnisse „zu löschen“.

So viel wird da in den Computern noch gar nicht zu löschen sein. Denn als Ados beschlossen wurde, konnte keiner der Sicherheitsexperten mit einem derartigen Zustrom von Übersiedlern rechnen. Nun fehlt es an Personal, die Datenflut zu bewältigen.

Hessens Verfassungsschutzchef Günther Scheicher jedenfalls rechnet damit, „daß es Jahre dauert“, bis alles in die Computer eingegeben ist, „was jetzt bei uns lagert“.



Übersiedler beim Aufnahmeverfahren: „Das ist ja wie drüben“

Der Präsident des Kölner Bundesamtes für Verfassungsschutz, Gerhard Boeden, nennt Ados eine Datei „zur Gewinnung von Zeugen“: Eingeschleuste Agenten machten häufig falsche Angaben zur Person und zum beruflichen Werdegang, Zeugen vom gleichen Wohnort oder Arbeitsplatz könnten eine solche Legende widerlegen.

Nur mit „Bauchgrimmen“, so ein Teilnehmer, hatten Datenschützer im Sommer der millionenfachen Daten-Speicherung vorläufig zugestimmt. Am Ende beruhigte eine Zusicherung der Innenbehörden die mißtrauischen Daten-Kontrollure: „Alle Angaben“, so etwa das hessische Innenministerium des Christdemokraten Gottfried Milde, „sind freiwillig, es besteht keine Auskunftspflicht.“

Nichts davon ist wahr, wie Hamburgs Schapper herausfand.

dem Flüchtling im Formular, werde seine Aufnahme in die Bundesrepublik rückgängig gemacht. Er habe obendrein damit zu rechnen, „erhaltene finanzielle Aufwendungen“ zurückzahlen zu müssen.

Getreu den Datenschutzbestimmungen muß der Ankömmling auch sein Einverständnis erklären, daß seine Aufnahmeakte an „Behörden“ weitergegeben wird, bei denen er „die Gewährung von Leistungen und Vergünstigungen beantragt“ hat – vom Verfassungsschutz ist nicht die Rede. Ados, sagt Schapper, sei „schlicht unzulässig“.

Nach dem Aufnahmegesetz, argumentiert der Datenschützer, dürfen Deutsche und Deutschstämmige nur dann zurückgewiesen werden, wenn sie in der Vergangenheit „gegen die Grundsätze der Menschlichkeit“ verstoßen, das Grundgesetz „bekämpft“ oder dem

Verkehr

Smarte Karte

Mit besserem Service wollen Nahverkehrsbetriebe helfen, Innenstädte zu entlasten. Bonn fördert lieber das Auto.

Reinhard Stüttgen, Geschäftsführer der öffentlichen Personennahverkehrs-Betriebe (ÖPNV) in den niedersächsischen Städten Stade und Lüneburg, kennt den Kummer vieler Kunden: „Nie hat er das passende Kleingeld dabei, weiß nicht, wieviel er zahlen muß und steht dann vor Fahrplan und Fahrscheinautomat wie der Ochse vorm Tor.“

Die alltägliche Ochsentour, verursacht durch Zonen- und Tarifwirrwarr sowie durch altertümliche Automatentechnik, könnte bald ein Ende haben. Vom 1. März kommenden Jahres an können die Lüneburger eine fahrgastfreundliche Neuerung bei einer Weltpremiere testen: Mit einem Pilotprojekt wird das bargeldlose Busfahren auf Kredit eingeführt.

Als Fahrschein dient dann eine Plastikkarte, in die ein klitzekleiner Rechner eingebaut ist. Der Fahrgast bedient beim Ein- und Aussteigen mit dieser sogenannten Smart-Card ein Lesegerät, die Fahrten werden elektronisch gespeichert. Ein Zentralcomputer ermittelt für jeden Fahrgast einmal im Monat den jeweils günstigsten Tarif – maximal den Preis einer Monatskarte. Der Betrag wird vom Konto des Kunden abgebucht.

Das Lüneburger Modell „Fahrsmart“, von der Hamburger Studiengesellschaft Nahverkehr zusammen mit zwei Elektronikfirmen entwickelt, wird vom Bonner Forschungsministerium mit fünf Millionen Mark gefördert. Es ist der