

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

jüngste Versuch kommunaler Verkehrsbetriebe, mit verbessertem Service Busse und Bahnen attraktiver zu machen.

Hinter solchen Bemühungen steckt eine ökonomisch-ökologische Doppelstrategie, auf die immer mehr ÖPNV-Betriebe abfahren: Gelingt es ihnen, mehr Personen zu befördern, sinken die chronischen Defizite der Verkehrsunternehmen. Zugleich werden die verstopften und verpesteten Innenstädte vom Autoverkehr entlastet.

Den meisten Bundesbürgern wäre das nur recht. Mehr als 80 Prozent der Westdeutschen, so das Ergebnis einer Umfrage des Münchner Instituts Sozialdata, finden einen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs besser als die Planung immer neuer Straßen.

Auf diese Mehrheit setzen Kommunalpolitiker und Verkehrsbetriebe mit

Einige Privatfirmen fördern den ÖPNV auch auf andere Weise. So geben Hotels, etwa in Hamburg, an ihre Gäste Tageskarten für das Nahverkehrsnetz aus, kostenlos oder stark verbilligt. Unternehmen stellen ihren Mitarbeitern nicht mehr nur Parkplätze umsonst zur Verfügung, sondern offerieren auch die teilweise oder vollständige Bezahlung einer Monatskarte.

Solche Initiativen zugunsten des umweltfreundlichen Nahverkehrs konterkariert die christliberale Bonner Regierung mit ihrer Steuerpolitik. Arbeitnehmer, die bislang steuerfrei ihre Fahrtkosten für Bus und Bahn vom Arbeitgeber ersetzt bekamen, müssen vom 1. Januar an diese Beträge versteuern.

Zugleich fördert Bonn verstärkt den privaten Autoverkehr. Ebenfalls zum Jahresbeginn wird die steuerlich absetz-

mehr Kunden in Bahnen und Busse zu ködern. „Die Innenstadt ist verstopft, der Lärm macht krank, die Luft ist verschmutzt“, klagt etwa Bremens Verkehrssenator Konrad Kunick (SPD). Er will mit einem „integrierten Verkehrskonzept“ die Autoflut bremsen sowie „Straßen und Plätze als Aufenthalts- und Kommunikationsräume“ für Anwohner und Besucher „wiedergewinnen“.

Das Rezept in Bremen und anderswo: Busse und Bahnen sollen auf eigenen Spuren und mit elektronisch geschalteter „grüner Welle“ schneller werden; das Parkplatzangebot in den Innenstädten wird verringert.

Kommunale Verkehrskonzepte führen sogar zur Wiederbelebung eines Verkehrsmittels, das schon totgesagt worden war – der Tram. „Man kann durchaus von einer Renaissance der Straßenbahn sprechen“, meint Dieter Lippert, Geschäftsführer des Münchner Verkehrsverbundes, „und zwar weltweit.“

So kippte die Frankfurter rot-grüne Koalition den Plan einer „schienenfremen Innenstadt“ ihrer konservativen Vorgänger. Die Stadt Augsburg bereitet ihren ersten Streckenneubau einer Straßenbahn seit Kriegsende vor, Braunschweig und Bremen wollen das Schienennetz erweitern. Auch in München soll es künftig wieder mehr Bahnen auf der Straße geben.

Der Trend zur Tram wird begünstigt durch westdeutsche Technikunternehmen, die auf diesem Spezialmarkt weltweit führend sind. Die Straßenbahn der Zukunft, deren Prototypen Ende nächsten Jahres rollen sollen, ähnelt nur noch wenig der ersten Elektrischen, die vor 108 Jahren in Berlin loszuckelte. Entwickelt werden komfortable Stadtbahnzüge als eine Art Intercity für die Ballungsräume.

In das neue kommunale Fahrzeitalter paßt der bargeldlose Zahlungsverkehr, wie er in Lüneburg und ein Jahr danach im niedersächsischen Oldenburg erprobt werden soll. Mit der Chipkarte werden Zeitverluste und Kosten beim Kartenverkauf verringert sowie Sonderangebote im Tarif leicht einsetzbar.

Oldenburg will zudem weitere Möglichkeiten testen: Dort wird das Universalticket wahrscheinlich nicht nur für Bus und Bahn, sondern auch für andere öffentliche Einrichtungen, etwa Badeanstalten und Theater gelten – als Eintrittskarte auf Kredit.

Die fernere Zukunft wird bereits geplant. Schon bald sollen Chipkarten nicht mehr ins Lesegerät gesteckt werden müssen; es genügt, sie in der Jackentasche dabei zu haben: Beim Vorbeigehen am Lesegerät werden die Daten abgetastet und in den Zentralrechner eingespeist. „Die Japaner“, weiß Rainer Götz, Geschäftsführer der Hamburger Studiengesellschaft Nahverkehr, „arbeiten schon heftig daran.“



Neue Bus-Sonderspur in Berlin: Schneller mit „grüner Welle“

originellen Offerten. Als erfolgreich erweisen sich seit ein paar Jahren preisgünstige Umweltickets, die es bereits in mehr als 40 Städten gibt. Gerade erst hat das rot-grün regierte Berlin ein Öko-Ticket (65 Mark) für alle Nahverkehrsmittel eingeführt. Das seit der Wahl im März gleichfalls rot-grün geführte Frankfurt will zum 1. Januar (Kartenpreis: 59 Mark) nachziehen.

Würzburg startete einen Modellversuch mit einem neuartigen Park & Ride-System: Der Parkschein berechtigt zum kostenlosen Fahren in Bussen und Bahnen innerhalb der City. In zahlreichen Kommunen gewinnt auch ein neues Rabattsystem zunehmend Anhänger: Legt der Kunde beim Einkauf seinen Fahrchein vor, werden ihm an der Kasse zwischen 50 Pfennig und 1,50 Mark vergütet.

bare Kilometerpauschale für den Weg zur Arbeit im eigenen Wagen von 36 auf 50 Pfennig heraufgesetzt. Die Folge: Das Autofahren wird lohnender gemacht, noch mehr Pendler werden mit ihren Fahrzeugen in die überfüllten Innenstädte drängen.

Die Forderung des Deutschen Städtetages und der SPD, die Kilometerpauschale für Kraftfahrzeuge durch eine Entfernungspauschale für alle Berufstätigen zu ersetzen, fand keine Mehrheit. „Das alles ist ausgesprochen ärgerlich“, sagt Bruno von Sturm vom Hamburger Verkehrsverbund, „und das Gegenteil von dem, was wir doch eigentlich wollen.“

So bleibt es weitgehend den finanzarmen Städten und defizitären Verkehrsbetrieben überlassen, mit politischem Druck und verbesserten Leistungen