



Auto & Verkehr

VERKEHRSWENDE

Der ADAC will grüner werden

VON MARCUS THEURER - AKTUALISIERT AM 16.02.2020 - 14:32



Der ADAC schockt seine Mitglieder: Der größte Autoclub Deutschlands gibt seinen Widerstand gegen ein Tempolimit auf. Und das ist erst der Anfang.

Der Kampf gegen das Tempolimit war eines der großen Themen des ADAC: 46 Jahre liegt sein Triumph nun zurück – und er war so durchschlagend, dass sich heute kaum noch jemand daran erinnern kann, dass es in Deutschland überhaupt schon einmal ein Tempolimit gab. Ende 1973 war das, auf dem Höhepunkt der ersten Ölkrise, die zu Versorgungsengpässen an den Tankstellen führte. Um Treibstoff zu sparen, erließ die Bundesregierung von Willy Brandt vorübergehend ein Tempolimit: 100 Kilometer in der Stunde auf der Autobahn und 80 auf der Landstraße mussten genügen. Der damalige Verkehrsminister Lauritz Lauritzen sah diese Notmaßnahme als Chance, dauerhaft eine Geschwindigkeitsbegrenzung durchzusetzen. Doch nach nur gut hundert Tagen fiel die Beschränkung wieder – und zwar nicht zuletzt wegen des Widerstands von Seiten des ADAC.



Marcus Theurer

Redakteur in der Wirtschaft der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung.

Die empörten Funktionäre des Automobilclubs hatten eine großangelegte Protestkampagne organisiert. Sie ließen eine Million Aufkleber verteilen mit der Aufschrift: „Freie Bürger fordern freie Fahrt!“ Diese vehemente politische Intervention war an der Mitgliederbasis zwar durchaus umstritten. Aber zum geflügelten Wort ist der Slogan dennoch geworden. Der Verkehrsminister musste damals klein begeben: „Potente Interessengruppen sind sehr aktiv gewesen“, kommentierte Lauritzen resignierend. Ein historischer Lobbyerfolg für den

ADAC.

Im Jahr 2020 sieht die Sache ganz anders aus. Zwar wird in Deutschland wieder heftig über das **Tempolimit** gestritten. Doch der ADAC ist plötzlich raus aus der Debatte. Statt Aufkleber zu drucken, verschickte der Automobilclub Ende Januar eine Pressemitteilung mit der Überschrift: „ADAC neutral zum Tempolimit auf Autobahnen.“ Das ist etwa so überraschend, als würde Boris Johnson lapidar mitteilen, er könne sich auch eine Rückkehr in die EU vorstellen.

Mehr Mitglieder als die evangelische Kirche

Der ADAC, der da eine verkehrspolitische Kehrtwende hinlegt, ist nicht irgendeine Interessengruppe, sondern damals wie heute eine Macht im Land. Mehr als 21 Millionen Mitglieder zählt Deutschlands mit Abstand größter Verein – dreimal so viele wie der Deutsche Fußball-Bund und erstmals sogar mehr als die evangelische **Kirche**. Selbst Skandale wie der um den getürkten ADAC-Automobilpreis „Gelber Engel“ konnten die Expansion nicht lange bremsen. Seit jenem Reputations-Desaster vor sechs Jahren hat er mehr als zwei Millionen Neuzugänge gewonnen. In den vergangenen fünf Jahrzehnten hat sich die Zahl der ADAC-Mitglieder verzehnfacht. Längst ist der Autofahrerclub zu einem veritablen Konzern geworden.

Das Erfolgsrezept des ADAC ist noch immer so zugkräftig wie ein hochmotorisierter SUV-Geländewagen. Befragungen zeigen, dass nach wie vor die allermeisten Mitglied sind, weil sie die Pannenhilfe schätzen. Wer mit dem Wagen am Straßenrand gestrandet ist, dem hilft zuverlässig einer von mehr als 1700 Straßenwachtfahrern, wie die Pannenhelfer im gelben Overall beim ADAC offiziell heißen. Rund vier Millionen Mal im Jahr rücken sie aus. Zwar bieten Autohersteller, Versicherungen und andere Verkehrsclubs vergleichbare Dienstleistungen zu zum Teil günstigeren Konditionen an. Aber ganz offensichtlich wollen Millionen deutsche Autofahrer nicht in ihren Wagen steigen ohne den ADAC an ihrer Seite. „Rein rational ist das letztlich nicht zu erklären“, sagt ein langjähriger Kenner des Vereins.

Doch gerade sein enormer Erfolg bringt den ADAC nun in die Bredouille. Denn eben weil er so viele Mitglieder hat, ist der Verein ein Spiegelbild der deutschen Gesellschaft – und die streitet bekanntlich gerade hochemotional über den Klimaschutz im Allgemeinen und die angepeilte „Verkehrswende“ im Besonderen. Die Enttäuschungen der letzten Jahre taten ihr Übriges: Seit dem Diesel-Skandal traut selbst der ADAC der Automobilbranche nicht mehr über den Weg. Gegen Volkswagen hat er sogar eine Musterklage eingereicht.



In seiner Pressemitteilung von Ende Januar jedenfalls erklärt der Verein, er werde in der Frage des Tempolimits bis auf weiteres keine Position mehr beziehen. Umfragen zeigten nämlich, dass der Anteil der Tempolimit-Gegner unter den ADAC-Mitgliedern in den vergangenen Jahren deutlich gefallen und derjenige der Befürworter merklich gestiegen sei. 2019 waren nur noch 50 Prozent dagegen, jedoch 45 Prozent dafür, 5 Prozent hatten keine Meinung. Der ADAC will nun erst einmal die Argumente für und gegen das Tempolimit „umfangreich wissenschaftlich aufarbeiten, um eine belastbare Entscheidungsgrundlage zu haben“.

„Das ist ein Schritt nach vorne“

Keine Rede mehr von „freier Fahrt für freie Bürger“. Und Dieter Roßkopf kann diesen alten Slogan sowieso nicht mehr hören. „Der Spruch ist aus dem letzten Jahrtausend“, sagt der Funktionär trocken. Roßkopf ist Vorstandschef des ADAC Württemberg, mit knapp 1,8 Millionen Mitgliedern einer der größten Regionalverbände des weitverzweigten Automobilclubs. Dass der Verein seine bislang unverrückbare Position revidiere, findet er gut: „Das ist kein Schritt zurück, sondern ganz klar einer nach vorne.“

Seither allerdings geht es hoch her an der in früheren Zeiten eher lethargischen ADAC-Mitgliederbasis: Im Diskussionsforum auf der Club-Website, vor allem aber in den sozialen Medien prallen die Meinungen hart aufeinander. Endlich hätten auch die gelben Betonköpfe die Zeichen der Zeit erkannt, schreiben die einen. „Ist das noch mein Verein?“, fragt dagegen ein enttäuschtes ADAC-Mitglied auf der Plattform. Ein anderer vermeldet, er sei wegen des jähen Richtungswechsels des ADAC nach einem halben Jahrhundert ausgetreten – und fügt als letzten Service für andere Vergrätzte gleich noch einen Link zum Online-Kündigungsformular hinzu. Etwa sieben von zehn Wortmeldungen kritisierten die Neupositionierung beim Tempolimit, heißt es in der ADAC-Zentrale.

MEHR ZUM THEMA



NEUE VERKEHRSREGELN
**Schneller in die Punkte,
schneller Fahrverbote**



VERKEHRSWENDE
Elektrisierte Autohersteller



„LEGEN UNS AKTUELL NICHT FEST“
**ADAC kann sich Tempolimit
prinzipiell vorstellen**

Die Lichthupe betätigt auch **Andreas Scheuer**, Bundesverkehrsminister und beinhardter Tempolimit-Gegner. „Ein neutrales Durchlavieren bei diesem Thema gibt es definitiv nicht“, grantelte er. Der CSU-Mann forderte die Gleichgesinnten unter den Mitgliedern unverhohlen zum Aufstand gegen die ADAC-Führung auf: Die Basis werde den Funktionären „sicherlich deutlich machen“, dass der Automobilclub weiter klare Kante gegen das Tempolimit zeigen müsse. Das will sich ADAC-Mann Roßkopf nun wirklich nicht sagen lassen. Es sei richtig, dass man nun erst einmal gründlich die Argumente für und gegen das Tempolimit zusammentrage. „Wir wollen faktengestützte Entscheidungen treffen“, sagt Roßkopf. „Dagegen kann auch ein Minister keine Einwände haben.“

Die Vereins-Granden im Prachtbau der ADAC-Zentrale im Münchner Stadtteil Sendling sind erst einmal auf Tauchstation gegangen. ADAC-Präsident August Markl, ein Radiologe aus Oberbayern und altgedienter Funktionär, wollte sich auf Anfrage der F.A.S. zum Tempolimit und der Scheuer-Kritik nicht äußern. Auch sonst werde derzeit dazu keiner aus der Münchner Führungsriege Stellung nehmen, sagte eine Sprecherin. Klar ist allerdings: Für Markl ist der Tempolimit-Zoff, der da entbrannt ist, eine weitere Front im Richtungstreit innerhalb seines Vereins. Seit Jahren ringen in der Millionen-Organisation die Erneuerer mit den Traditionalisten.

Markl steht an der Spitze der Reformer. Trotz der Mitgliederzuwächse treibt ihn die Sorge um, dass der ADAC mit seinen alten Themen und Positionen den Anschluss an eine sich wandelnde Gesellschaft verpasst. Der Verein soll nicht länger nur als Autofahrer-Lobby wahrgenommen werden. Statt von einem Automobilclub spricht Markl lieber von einem „Mobilitätsclub“. Der Verband fordert nicht mehr nur wie eh und je bessere Straßen, sondern zum Beispiel auch einen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs.

Vor allem aber will der ADAC, aufgeschreckt von Greta Thunberg und der Klimakrise, grüner werden: Erstmals in den 117 Jahren seit der Gründung findet in seiner Satzung seit neuestem auch der Klimaschutz Erwähnung. Wörtlich heißt es darin: „Der ADAC wahrt die Belange der Verkehrsteilnehmer und setzt sich unter Berücksichtigung des Natur-, Umwelt- und Klimaschutzes für Fortschritte im Verkehrswesen, der Verkehrssicherheit und der Verkehrserziehung ein.“

Schlüsseldienst vom ADAC

In seiner Rede auf der Hauptversammlung des Autoclubs referierte der Präsident im November über klimaneutrales Reisen, autonom fahrende Linienbusse, per App buchbare E-Scooter und Lufttaxis. „Es liegt auf der Hand, dass für den ADAC nicht alles beim Alten bleiben kann, wenn sich die Welt der Mobilität so dramatisch verändert“, mahnte Markl die Delegierten.

Gegen den Reformkurs gibt es intern Widerstand: Der ADAC mit seinen 18 einflussreichen Regionalclubs ist ein machtpolitisch kompliziertes Gebilde. Als wichtigster Gegenspieler Markls und Anführer der Traditionalisten gilt sein Amtsvorgänger Peter Meyer, Chef des ADAC-Nordrhein. Der ist zwar 2014 über den Autopreis-Skandal gestolpert, verfügt aber als Chef der mitgliederstärksten Regionalgruppe im ADAC immer noch über eine Machtbasis in der Organisation. Meyer wollte sich auf Anfrage ebenfalls nicht äußern.

Wohin genau die Reise gehen soll und wie der Autofahrerverein konkret zum allumfassenden „Mobilitätshelfer“ mutieren will, ist deshalb bisher noch nicht so recht klar. Wie erreicht man zum Beispiel Großstädter, die das eigene Auto abgeschafft haben? So gab es in der ADAC-Zentrale Planspiele, eine Mitgliedschaft auch ohne Pannenschutz anzubieten. Doch die Marktforschung ergab, dass man dadurch wohl keine Heerscharen von Neumitgliedern gewinnen werde. Zumindest vorerst ist das Thema deshalb vom Tisch. Noch weiter weg vom automobilen Kerngeschäft sind die Pilotprojekte, die der ADAC in München, Berlin und Hamburg gestartet hat: Er bietet dort neuerdings auch einen Schlüsselnotdienst für die Wohnungstür an. Die gelben Pannenhelfer kümmern sich also nicht mehr nur um leere Autobatterien und defekte Anlasser, sondern auch um die heimischen Türschlösser.

Um zukunftsfähig zu sein, dürfe der ADAC nicht ignorieren, dass sich die Zeiten geändert hätten, sagt ein hochrangiger Funktionär aus dem Lager der Reformer, der namentlich nicht genannt werden will: Der Autokult, der den ADAC in früheren Jahrzehnten getragen habe, habe in der Gesellschaft „ihren Zenit längst überschritten“, warnt er. Das Auto sei für viele kein Statussymbol mehr, sondern ein schnöder Gebrauchsgegenstand. „Vor allem in der Wahrnehmung vieler junger Menschen nähert es sich dem Kühlschrank oder der Waschmaschine an.“ Für die autobehafteten Traditionalisten unter den Funktionären, den älteren Herren mit Benzin im Blut, sind solche Sätze harter Tobak.

Quelle: F.A.S.

[Hier](#) können Sie die Rechte an diesem Artikel erwerben.