Gelbe Bengel

Ein paar Pannen zu viel: Die Autofahrer-Schutzmacht ADAC liefert sich in Regionalclubs peinliche Scharmützel mit Mitarbeitern. Es geht um sexuelle Anmache und unliebsame Betriebsräte. Das Image des Vereins leidet

Von Uwe Ritzer

Nürnberg/Hannover – Da sind die beiden Autos, die ihr nach dem Nordic Walking langsam folgen. Die unbekannten Anrufer. Der Mann im schwarzen Kombi, der stundenlang vor ihrer Wohnung parkt. Der Fremde, der fünfmal kurz hintereinander im Reitstall auftaucht, sie angrinst, und der nicht wiederkommt, nachdem sie ihn fotografiert hat. Alles nur Zufall, Einbildung?

Helene Schuster (Name geändert) hat Fotos gemacht, sie hat Uhrzeiten, Personenbeschreibung und Autokennzeichen notiert. „Ich schramme hart auf eine Paranoia zu“, fürchtet die Mittfünfzigerin. Sie redet nur, wenn man ihr vorher ein bestimmtes Codewort nennt. Ihre Stimme zittert, beim Sprechen holt sie oft Luft, sie hat Angst und ist aufgewühlt. Sie schluckt Medikamente. Sie wisse selbst nicht mehr, was harmlose Zufallsbegegnungen seien, und wann sie tatsächlich jemand beschatte, sagt Schuster. Die Frau hat Strafanzeige bei der Polizei gestellt. Ihre Anwälte verdächtigen ihren Arbeitgeber, der Frau nachstellen zu lassen: Gemeint ist der ADAC Nordbayern.

Einem Kollegen ging es ähnlich. Dieselben Autos, offenbar auch dieselben Beschatter. Auf Anfrage dementiert der ADAC nicht, Detektive geschickt zu haben. Ja, man habe „Überprüfungen“ gegen zwei Mitarbeiter veranlasst, die im Verdacht standen, im Krankenstand unerlaubten Tätigkeiten nachzugehen, erklärt der Anwalt des ADAC Nordbayern. Das sei „ein arbeitsrechtlich gängiger und zulässiger Vorgang“.

Etwa 500 Kilometer weiter nördlich in Hannover setzt sich der vermutlich älteste noch in Betrieb befindliche Aufzug der Stadt in Bewegung. Gemächlich hievt er seine Passagiere hinauf in den vierten Stock, zur Anwaltskanzlei von Stephan Korb. In einem kleinen Besprechungsraum mit gelber Raufasertapete kommt der Arbeitsrechtler schnell zur Sache. Und wieder geht es um den Club der Autofreunde, diesmal um Totalschaden im Verkehr mit dem Betriebsrat und unbequemen Mitarbeitern. „Was beim ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt passiert ist menschenverachtend“, sagt der Jurist. „Mitarbeiter werden drangsaliert und unter Druck gesetzt, um sie gefügig zu machen. Da wird ein Angstmanagement betrieben, das totalitäre Züge hat.“

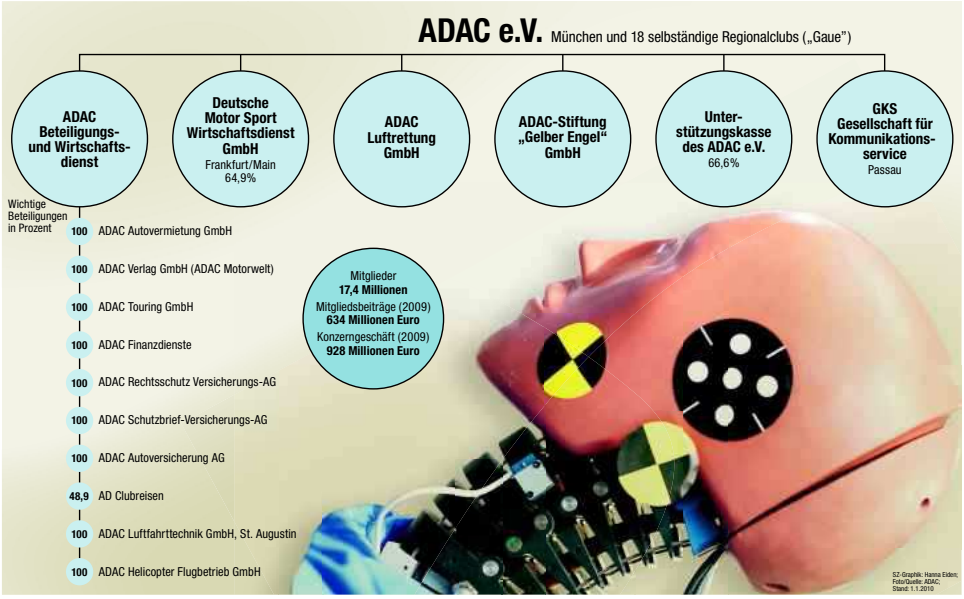
Totalitär? Observieren? Detektive?

Was man da aus Nürnberg und Hannover hört, hat nichts zu tun mit der vermeintlich himmlischen Welt der gelben

Die Strukturen hinter der Geldmaschine erinnern an Kleintierzuchtvereine.

Engel von Europas größtem Autoclub. Niedersachsen/Sachsen-Anhalt und Nordbayern sind zwei von 18 ADAC-Regionalclubs, den „Gauen“. Sie haben zusammengerechnet mehr als 2,2 Millionen Mitglieder, was rund ein Achtel aller Gefolgsleute ausmacht. Diese Gaue sind das Kraftfeld des Vereins, sie schicken ihre Delegierten zur Hauptversammlung, dem „Parlament der Kraftfahrer“. Dieser ADAC ist eine verblüffende Organisation, eine Fusion aus urdeutscher Vereinsmeierei und Milliardenkonzern, stark geworden durch die Reiselust der Deutschen in den fünfziger Jahren. Er bewegt das Gefühl der Autofahrer und greift oft auch in ihr Portemonnaie. Es ist das Reich der Hubschrauber und Pannenhelfer, die im vorigen Jahr 4,25 Millionen Mal ausschwärmten, um notleidenden Autofahrern zu helfen.

Zu dem Autofahrer-Hilfsverein, 1903 als Klub der Motorradfahrer gegründet, gehören zahlreiche Beteiligungen (siehe Organigramm). Er war nationalistisch im Ersten Weltkrieg, nationalsozialistisch nach 1933 und etablierte sich später als riesiger Service-Verbund, allzeit



Die Deutschen reisten mit dem Auto, gerne nach Italien, und der ADAC half – so wuchs der Verein der Kraftfahrer in den fünfziger Jahren. Heute hat die Organisation, der Peter Meyer seit langem vorsteht, in Verkehrsfragen Macht. Fotos: Interfoto, Laif

bereit und irgendwie allmächtig. Als weithin sichtbares Zeichen der Macht entsteht am Hauptsitz in München der neue Zentralbau, mit Sockel und Turm.

Aktuell zählt der mit der Schmuckfarbe Gelb operierende Automobilisten-Klub 17,4 Millionen Mitglieder. Allein das zwingt Regierungen und Politiker dazu, den ADAC nicht zu ignorieren, wenn er sich verkehrspolitisch äußert. Zumal er mit dem Magazin *Motorwelt* die größte Zeitschrift Europas verbreitet. Auflage: 13,6 Millionen Exemplare. Und was macht der ADAC nicht alles! Er verkauft Schutzbriefe und Versicherungspolicen aller Art, Finanzdienstleistungen und Reisen. Vor seiner Pannenstatistik zittern die Autohersteller. Insgesamt setzte der ADAC 2010 rund 1,7 Milliarden Euro um. Die Rücklagen belaufen sich auf mehr als 2,5 Milliarden Euro.

Das ist die eindrucksvolle Fassade. Aber hinter der Geldmaschine finden sich Strukturen, die an Kleintierzuchtvereine erinnern. Von Transparenz keine Spur. Es rumort im Inneren. Und in den Gauen gibt es ein paar Pannen zu viel.

Seit Monaten läuft in Niedersachsen/Sachsen-Anhalt und Nordbayern einiges schief. Das Verhältnis von Personal zu Verantwortlichen ist konfliktreich. Vor Gerichten stapeln sich die Verfahren, es hagelt unappetitliche Vorwürfe Bediensteter wegen angeblicher Bespitzelung und Sexismus. In Nürnberg sitzt seit einem halben Jahr ein früherer Mitarbeiter unter Betrugs-, Untreue- und Bestechlichkeitsverdacht in Untersuchungshaft; sein mutmaßlich kriminelles Treiben fiel jahrelang niemandem auf.

Dabei hörte in der Nürnberger ADAC-Zentrale im feinen Stadtteil Erlenstegen

öfter jemand mit; das Gebäude war mit Abhörwanzen versucht. In Telefonen, in der Wand neben der Uhr im Chefsekretariat, im Büro und im Auto des Geschäftsführers sowie in der Decke und am Plasmabildschirm im Sitzungssaal sollen die Wanzen versteckt gewesen sein. Mitarbeiter und ehrenamtliche Funktionäre wurden illegal belauscht. Von wem, weiß niemand. Wann und wie lange, weiß auch keiner.

Die Gefechtslage in den beiden ADAC-Gauen ist bisweilen unübersichtlich. Gewerkschaftliche Heckenschützen seien am Werk, schimpfen Funktionäre. Andere machen die Eskalation an Führungskräften fest, die das Klima mit zweifelhaften Methoden und Umgangsformen vergiftet hätten. Das alles ist wenig attraktiv – auch wenn der Vereins-Konzern 2009 von einem Wirtschaftsinstitut zum zweitbesten von 105 Top-Arbeitgebern Deutschlands gekürt wurde. Man sei, jubelte der ADAC, eben nicht nur bei den Mitgliedern als Helfer in der Not beliebt und geschätzt – man zeige vielmehr auch „nach innen Innovation, Flexibilität und Menschlichkeit“.

Menschlichkeit gewinnt? Oder doch Allgemeiner Deutscher Affären Club?

Kilian Wucherpfennig, Direktor des Arbeitsgerichts Hannover, braucht ein paar Minuten, um alle Fälle zu addieren. Bis 2005 habe die Zahl neuer arbeitsgerichtlicher Auseinandersetzungen rund um ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt zwischen zwei und vier pro Jahr gelegen – dann aber wurde es heftig. Allein seit 1. Januar 2011 gingen 13 neue Verfahren ein; 2010 waren es dagegen nur 31 Eingänge, und in den Jahren zuvor fielen zwischen sieben und 18 an. Die Zahlen würden die Realität verzerren, erläutert man beim ADAC, da einzelne Streitfälle viele Verfahren auslösten. Richter Wucherpfennig aber sagt: „In Zusammenhang mit dem ADAC haben wir so viel Verfahren wie beim hiesigen VW-Nutzfahrzeugwerk.“ Der Unterschied: In der VW-Fabrik arbeiten 10 000, beim niedersächsischen ADAC 160 Menschen.

Einiges ist kurios in der Welt der gelben Bengel. Das Gehalt der Betriebsräte hat der ADAC Niedersachsen von Juli 2010 an nicht voll ausbezahlt, sondern von dem Salär jeden Monat mehrere hundert Euro einbehalten. Der Betriebsratschef erhielt zeitweise nur die Hälfte. „Zu Recht“, meint eine ADAC-Sprecherin in Hannover. Der zeitliche Aufwand für Betriebsratstätigkeit sei extrem hoch und unplausibel gewesen. Also forderte man Rechenschaft. Das darf ein Arbeitgeber, prinzipiell. Nur tun es die meisten nicht, weil sie die Autonomie ihrer Betriebsräte achten. Beim ADAC in Hannover vermuten die Arbeitnehmervertreter, sie sollten durch Gehaltsentzug an die Kandare genommen werden. Die ADAC-Sprecherin widerspricht. „Sollten die betreffenden Betriebsratsmitglieder noch entsprechende plausible Nachweise führen, werden die einbehaltenen Teile der Gehälter selbstverständlich ausbezahlt.“

Der Angestellten Petra F. hat man gekündigt. Ihr Anwalt Korb sagt, es gebe „ganz starke Indizien dafür“, dass die ehemalige Leiterin des ADAC-Service-Call-Centers in Ungnade fiel, als sie begann, sich für Arbeitnehmerfragen einzusetzen. Das Arbeitsgericht hob die Kündigung auf. Es fehle an „schuldhaften Pflichtverletzungen“, so die Richter. Der ADAC hat Berufung eingelegt. Die Geschasste will nichts sagen – auch nicht zu jenem Dossier, das wohl aus ihrer Feder stammt. Mehrere Dutzend Seiten voller detaillierter Notizen über Gespräche mit Vorgesetzten, die der *Süddeutschen Zeitung* vorliegen. Demnach wurde sie angeblich vom ersten Arbeitstag an vom ADAC-Geschäftsführer Hans-Henry Wieczorek mit teils sehr derben Worten aufgefordert, gegen den Betriebsratschef Material zu sammeln, um ihn loszuwerden. „Infam und unwahr“ seien diese Behauptungen, lässt Wieczorek dementieren. Er habe Frau F. „weder aufgefordert, belastendes Material gegen den Betriebsratsvorsitzenden zu sammeln“, noch habe er über den Betriebsrat hergezogen. Dafür gebe es Zeugen.

Auch Sexismus-Vorwürfe gibt es in Hannover. Eine Ex-Mitarbeiterin hat den ADAC deshalb auf 5000 Euro Schadenersatz verklagt. „Alles falsch und frei erfunden“, sagt der Verband. Ihr Anwalt sagt, die Frau sei nicht das einzige Opfer.

Alles, was nur in die Nähe von Betriebsrat geht, wolle Wieczorek „abschießen“, sagt Arbeitsrechtler Korb. Hans-Henry Wieczorek ist seit 2005 Gau-Geschäftsführer des ADAC. Er genieße „die volle Rückendeckung“ des ADAC-Vorstandes in Niedersachsen/Sachsen-Anhalt, erklären seine Mitstreiter, von einem Klima der Angst wisse man nichts. Auch drangsaliere Wieczorek keine Mitarbeiter. Das sieht mancher in Hannover ganz anders. „Der ADAC hat ein Pro-

Es gibt Gesäßaufnahmen von Mitarbeiterinnen, fotografiert in ADAC-Räumen.

blem Wieczorek“, sagt Verdi-Sekretär Gerhard Klein. „Er gestaltet die Arbeitsverhältnisse so, dass der Aufenthalt im Knast für unliebsame Mitarbeiter demgegenüber fast eine Erholung wäre.“

Der ADAC, schlimmer als Knast?

Solche Berichte von der Basis kommen in der Münchner ADAC-Zentrale nicht gut an. Doch Deutschlands Autofahrer-Schutzmacht hält sich raus. „Der Präsident hat keinerlei Möglichkeit, etwas zu tun“, sagt der Sprecher des ansonsten keineswegs redefaulen ADAC-Chefs Peter Meyer. Die 18 Gaue seien „föderalistische, eigenständige Unternehmen“.

Auch in München geht es stellenweise drunter und drüber. Ein Flugarzt musste nach vielen Jahren Dienst vor Gericht ziehen, weil der ADAC ihn aus angeblichen Qualitätsgründen nicht an Bord von Malteser-Flugzeugen haben wollte, die für den ADAC bisweilen fliegen. Vor Gericht musste der ADAC klein beigeben. Man verglich sich. In einem anderen Fall versucht der ADAC, einen schwerbehinderten Mitarbeiter loszuwerden. Er sei zu oft krank, verweigere sich der Wiedereingliederung und sei aggressiv, heißt es. Seine Anwältin Angelika Rüller kontert, man suche seit Jahren einen Grund, ihn loszuwerden. Ständig werde ihr Mandant gedrängt, sich krankschreiben zu lassen – „um ihm dann vorzuwerfen, er sei dauernd krank“. Dieser Tage lehnte das Integrationsamt die Kündigung des Mannes kategorisch ab.

In Nordbayern jedenfalls kommt der ADAC nicht mehr zur Ruhe. Bilder tauchen auf, Gesäßaufnahmen von Mitarbeiterinnen, fotografiert in ADAC-Räumen. Die Gau-Leiter bestreiten alle Vorwürfe oder sagen, sie wüssten nichts. Man hält zur beschuldigten Führungskraft. Eine externe Ombudsfrau wurde eingesetzt, ihr Bericht hatte aber keine Konsequenzen. „Kollektives Abtauchen“, kritisiert der Nürnberger Verdi-Sekretär Harry Roggow. „Statt den Dingen auf den Grund zu gehen, sitzt man alle Vorwürfe mit ungeheurer Kaltschnäuzigkeit aus, und faselt etwas von Kampagne.“

Im Februar 2010 setzte sich eine langjährige Sekretärin des PS-Klubs in Nürnberg an den Computer und verfasste einen Protestbrief und Hilferuf zugleich. Detailliert beschrieb die Frau obszöne Reden, Gefasel über sexuelle Vorlieben und andere Schmuddeleien: „Ich frage mich, was ich noch alles ertragen muss.“ Kurz darauf verließ sie den ADAC – mit ordentlicher Abfindung. Es gibt einen altgedienten ADAC-Funktionär, der dazu seine eigene Meinung hat. Er heißt Herbert Gabler – und erklärt, intern sei von „Schweigegeld“ die Rede gewesen.

Wirtschaftsbücher

In die Öko-Zukunft wandern

Der Mensch zerstört, der Mensch gestaltet. Fragt sich nur, in welchem Verhältnis. *Homo sapiens* lebt auf Kosten der Natur, so viel ist gewiss, aber kann er auch anders? Und wenn ja, wie muss sich sein Leben und das von demnächst sieben Milliarden weiteren Menschen ändern? Wie könnte das „Anthropozän“ aussehen, die zukünftige Epoche des großen ökologischen Aufbruchs?

Das ist die Frage, die der *Spiegel*-Journalist Christian Schwägerl in „Menschenzeit“ stellt. Zunächst aber liefert er eine anschauliche Bilanz unserer Öko-Sünden. Zum Beispiel beim Fischfang, der – staatlich subventioniert – die weltweiten Bestände bedroht. Zum Beispiel beim Klima: Wenn alle so viel Treibhausgase erzeugen würden wie die Deutschen, dann wäre die Atmosphäre bereits in acht Jahren mit so viel Kohlendioxid angereichert, dass die Erdtemperatur zwangsläufig um zwei Grad Celsius steigen würde. Diese rote Linie der Klimaforscher wäre damit zur Mitte des Jahrhunderts überschritten, ohne Aussicht auf eine Wende. Zum Beispiel Wald: Unaufhaltsam schrumpft er, um Zuckerrohr- oder Soja-Plantagen zu weichen, die für die Treibstoff und Fleischproduktion gebraucht werden. Das Grundmuster unserer Wirtschaftsordnung lautet: Der kurzfristige Nutzen schlägt den längerfristigen Wert. Unser westlicher Lebensstil, das wird mit jedem Tag deutlicher, ist nicht globalisierbar.

So weit die bedrückende Diagnose. Doch Schwägerl mag nicht den Weltuntergang beschwören, sondern den „Weltaufgang“ einläuten. Was die Therapie betrifft, offenbart sich der Autor als grüner Utopist. Schwägerl, der Biologie studiert hat, kann sich vorstellen, dass bionische, also der Natur nachempfundene U-Boote durch die Weltmeere kreuzen, Plastikmüll aufsammeln und daraus ihren Treibstoff produzieren. Sein Vorbild ist der amerikanische Genforscher Craig Venter, der Bakterien genetisch zu kleinen Energiemaschinen manipulieren will. Überhaupt setzt Schwägerl ganz auf die Kraft der Forschung, um aus einem ausgebeuteten Ökosystem ein Öko-Paradies zu machen. Wenn jemand es verdient habe, in Champagner zu baden, dann die Ökologen, Agrarforscher und Energieexperten, schreibt er, nicht aber die Banker, die sich faule Derivate ausdachten.

Christian Schwägerl: Menschenzeit. Zerstören oder gestalten? Die entscheidende Epoche unseres Planeten. Riemann Verlag, München 2010. 320 Seiten. 19,95 Euro.

Bei so viel Forschungseuphorie kann einem dann doch mulmig werden. Die Vorstellung, dass es zu jedem Öko-Problem eine technische Lösung gebe, mutet arg positivistisch an. Man denke nur an die unterirdische Verpressung von Kohlendioxid. Sie war zunächst als Lösung des Klimaproblems gepriesen worden, doch die technischen Schwierigkeiten und die Widerstände der Bürger erweisen sich als enorm.

Ohnehin verlangt die Umsteuerung einer individualistischen Gesellschaft, die Ressourcen schont statt sie zu verschwenden, eine kluge Politik. Diese muss erstens global gerecht sein, daran ist zum Beispiel ein weltweites Klimaabkommen bisher gescheitert. Sie muss allgemeine Regeln verordnen – letztlich wird es darum gehen, die Kosten der Umweltzerstörung zu beziffern und sie auf die Produktion umzulegen – ohne Menschen einzuengen. Das hat Schwägerl richtig erkannt – auch deshalb ist sein Kapitel „Erleichtert leben“ über den individuellen Ansatz das stärkste des Buches. Darin vergleicht er den Weg in eine Öko-Zukunft mit dem eines Wanderers. Wer leicht reisen will, muss gut überlegen, was er mitnimmt. Das schärft die Sinne und macht erfinderisch. Auf der Wanderung ist es wichtig, sich unterwegs nicht vormachen zu lassen, das Ziel sei schon erreicht. Und zum Schluss: Die Wanderung war anstrengend, aber die Sicht belohnt für alle Mühen. *Jeanne Rubner*

Keynes nur im Krisenfall

Krisen sind normal, die wirkliche Herausforderung für Wirtschaft, Gesellschaft und Ökonomen liegt dazwischen: in der Gestaltung der Normalität. Durch Ordnungspolitik. So die These des neuen Buches des Ökonomen Michael Hüther, Direktor des arbeitgebernahen Instituts der Wirtschaft in Köln. Sein Titel ist Programm: „Die disziplinierte Freiheit“. Was wie ein Widerspruch klingt, zielt auf eine Balance: Es gilt ein Korrektiv zu schaffen für die mitunter überschießende Freiheit der Märkte – nicht durch staatliche Intervention, sondern durch kluge Gestaltung des ordnungspolitischen Rahmens.

Dabei sei einiges aus dem Ruder gelaufen, konstatiert Hüther und sortiert in seinem Rundblick durch die Wirtschaftspolitik der vergangenen Jahre Erfolge, Misserfolge und Irrtümer in den Handlungsfeldern Wachstum, Arbeit, Währungsunion und Bildung. So positiv seine Gesamtbilanz ausfällt, so klar und deutlich bringt er auch Defizite wie Fehlentwicklungen auf den Punkt.

Sein Buch wagt auch den Versuch, eine Brücke zwischen wirtschaftlicher Freiheit und gesellschaftlicher Verantwortung zu schlagen und das Verhältnis zwischen Markt und Staat neu auszutarieren. Im Gravitationszentrum zwischen Freiheit und Regulation erkennt Hüther ein staatstheoretisches wie handlungspraktisches Vakuum: Es fehle „eine sachliche Sicht darauf, was dauerhafte Staatsaufgaben . . . eigentlich sind“.

Bei dieser Klärung kann wiederum ein verändertes Denken über Krisen helfen. Krisen sind normal, systemimmanent und hinnehmbar, konstatiert Hüther provokativ. Es handelt sich um Anpassungsschübe im Strukturwandel, die „die Chance für kollektives Lernen“ bieten. Nüchterne Systemsicht statt Apokalypse ist es, was der Ökonom seinen Lesern anbietet, verbunden mit einer Neusortierung des wirtschaftspolitischen Instrumentariums: Ordnungspolitik als Normalfall, als „Anstrengung in der Ebene“, Staatsinterventionismus als Ausnahme. „Nehmen wir also Keynes den Keynesianern endlich weg“, fordert der Autor und plädiert für eine „Umbettung“ des großen Ökonomen aus der Konjunktur- in die Krisenpolitik. Zu den Aufgaben des

Michael Hüther: Die disziplinierte Freiheit. Eine neue Balance von Markt und Staat. Murmann Verlag, Hamburg 2011. 191 Seiten. 19,90 Euro.

Staates gehört demnach „einerseits die Definition von Regeln sowie deren Sanktionierung, andererseits die Bereitstellung öffentlicher Leistungen für Bildung, Infrastruktur und Existenzsicherung“. Punkt. Wer sich immer schon über staatliche Regulierungswut entrüstet hat, der wird sich über die Klarheit dieser Definition freuen.

Dabei geht es aber entscheidend um einen Ausgleich zwischen der Selbstverantwortung eines Einzelnen und seiner Mitverantwortung für das Gemeinsame. Mit der blutleeren, von der Gesellschaft abstrahierenden Neoklassik hat Hüther nichts am Hut. Er fordert die streitbare Auseinandersetzung über die Gesellschaft, in der wir leben wollen.

Dass Ordnungspolitik alles andere als langweilig sein muss und schon gar nicht die Möglichkeit der Gestaltung von Gesellschaft an die Marktkräfte ausliefert, zeigen die wohltuend klaren Einlassungen des Autors zur Bildung, seinem Herzensthema. Bildung ist für ihn nicht nur Mittel zur Ausbildung von Humankapital, sondern Bedingung der gesellschaftlichen Teilhabe jedes Einzelnen – ökonomisch, sozial und intellektuell. Dazu reicht unser Verständnis von Schulpflicht nicht mehr, sagt Hüther. Schulpflicht sollte heute „mit dem fünften Lebensjahr beginnen und sich auf die Ganztagsschule beziehen“. Notwendig seien deutlich kleinere Klassen und mehr Autonomie für die einzelnen Schulen. Da ist nur zuzustimmen: Diese Debatte brauchen wir! *Winfried Kretschmer*