



INTERNATIONALE FLUGAMBULANZ E.V.

Patient Lohmeyer im Ambulanzflieger 2009: Erst ein Konkurrenzunternehmen brachte den Todkranken nach Hause

AFFÄREN

Rückholung, später

Die interne Aufklärung des ADAC über Versäumnisse stockt. Nun werfen Versicherte dem Club vor, er habe sie schlecht behandelt, als sie im Ausland schwer erkrankten.

Als die Hamburger Familie Lohmeyer in größter Not war, vertraute sie auf die Hilfe der Gelben Engel – der Flieger des ADAC. Schließlich war Gunther Lohmeyer seit rund 40 Jahren Mitglied im Automobilclub. Nun lag der 71-Jährige todkrank in einem Krankenhaus auf der griechischen Insel Euböa. Der ehemalige Heizungsmonteur hatte Wasser in der Lunge, es ging ihm von Tag zu Tag schlechter. Seine Ehefrau Brigitte sowie sein Sohn und sein Enkel versuchten, ihn mit dem ADAC-Flieger nach Hause zu holen.

Das Auto, mit dem das Ehepaar Lohmeyer im Sommer 2009 nach Griechenland gekommen war, holte der ADAC schnell ab. Aber Gunther Lohmeyer lag auch am zehnten Tag noch im Krankbett. „Der ADAC hat uns hingehalten“, sagt Brigitte Lohmeyer, „er verlangte immer weitere Arztbriefe, wir wussten nicht, wie wir die besorgen sollten.“

Schließlich rief der Enkel bei einem Konkurrenzunternehmen des ADAC an. Innerhalb eines Tages brachte die Firma Lohmeyer in die Universitätsklinik Hamburg-Eppendorf. Flug und Fahrt zum Flughafen kosteten knapp 20 000 Euro. Einige Wochen später war Gunther Lohmeyer tot – seine Hinterbliebenen

sind nicht mehr gut auf den ADAC zu sprechen.

Es gibt wenige Institutionen, die in so kurzer Zeit im öffentlichen Ansehen so abgestürzt sind wie der ADAC. Seit Wochen kommen immer neue Unsauberkeiten ans Licht, die deutlich machen, dass der Automobilclub ein Herrenverein ist, in dem Selbstzufriedenheit und Selbstbedienung zur Tagesordnung gehörten. Erst war es nur eine geschönte Auto-Hitparade. Dann waren es die Rettungshubschrauber, die ADAC-Chefs zweckentfremdeten, um angenehmer zu reisen. Auch Präsident Peter Meyer und Sportpräsident Hermann Tomczyk ließen sich so umherfliegen.



ADAC-Präsident Meyer

Bis zu 30 Rettungsflüge zweckentfremdet

Nun erheben Versicherte viel schwerere Vorwürfe: Im Notfall, für den sie ja ihre Policen abgeschlossen hatten, seien sie vom ADAC alleingelassen worden. Der Club habe sich bei der Rückholung verletzter oder kranker Urlauber sehr zögerlich gezeigt.

„Hätte sich meine Familie auf den ADAC verlassen, dann wäre ich heute nicht mehr auf der Welt“, sagt ein 65-jähriger Unternehmer aus Hessen. Während eines Urlaubs auf Gran Canaria 2009 fühlte er sich schlapp und elend. Im Krankenhaus vermuteten die Ärzte ein Virus.

Der Mann wurde immer schwächer, war zeitweise nicht mehr ansprechbar. Seine Frau rief ihren Bruder in Deutschland an, der den ADAC alarmierte, bei dem der Kranke versichert war. Der Schwager schilderte dem Arzt in der Münchner Notrufzentrale die Symptome. Der Arzt versprach, auf Gran Canaria anzurufen. Nach sechs Stunden habe er zurückgerufen, so der Schwager: Der Patient werde gut versorgt, eine schnelle Rückholung sei nicht nötig.

Aber die verzweifelte Familie wollte nicht mehr warten. Sie schaltete auch eine andere Flugrettung ein, bei der sie noch versichert war. Drei Stunden später waren Notarzt und Flieger auf dem Weg. Sie fanden den Patienten mit einer Blutvergiftung und beginnendem Organversagen vor, er lag im Koma. Das Flugzeug brachte ihn in eine süddeutsche Klinik. Einen Tag später, so sagt der behandelnde Arzt, wäre der Mann tot gewesen.

Natürlich können bei einem Unternehmen, das jedes Jahr 50 000 Patienten betreut, Fehler passieren, auch schwere. Doch Betroffene schildern, dass sie vom ADAC wie Bittsteller behandelt worden seien, man habe Beschwerden bagatelli-

JAN-Philipp Strobel / dpa

Sanierung unerwünscht

Wie der ADAC eine Technik zur Batterieerhaltung boykottiert

Das störanfälligste Teil im Automobil ist älter als der Ottomotor: Erlahmte Starterbatterien sind laut ADAC-Statistik die Pannensache Nummer eins. In jedem dritten Notfall leisten die „Gelben Engel“ Starthilfe – oder ersetzen die Batterie.

Mindestens einmal im Autoleben, gewöhnlich etwa alle fünf Jahre, ermattet der Stromspeicher. Die Bleiplatten sind mit kristallinen Schwefelverbindungen bedeckt, die Batterie nimmt keine oder kaum noch Ladung auf. Der Pannenhelfer empfiehlt dann oft den Austausch, oder er tauscht den Akku gleich selbst, falls er einen passenden dabei hat. Über 150 000 neue Batterien verkauft der Club jährlich – ein Millionengeschäft. Wie das NDR-Magazin „Panorama“ Ende voriger Woche enthüllte, zahlt der ADAC seinen Pannenhelfern sogar eine Prämie für jeden ausgewechselten Akku.

Einige Pannenhelfer geben ihren Kunden jedoch heimlich einen anderen Rat: „Die allermeisten Batterien können saniert werden, und zwar ganz einfach“, erklärt ein ADAC-Meister. Er rät zu einem etwa 70 Euro teuren Gerät, etwas größer als eine Zigarettenschachtel, das beim Wiederaufladen und danach am besten dauerhaft an die Batterie angeschlossen wird. Das Wunderding nennt sich Pulser und sendet hochfrequente Mini-Stromstöße in den Akku, die die Bleisulfatkristalle von den Platten rütteln (siehe Grafik).

Die Technik wurde ursprünglich für die Raumfahrt entwickelt und hat ihre Funktionstüchtigkeit längst in unabhängigen Labors bewiesen. So führte das Institut für Industrielle Elektronik und Materialwissenschaften an der

Technischen Universität Wien bereits vor 13 Jahren eine Versuchsreihe durch mit rund 80 ausrangierten, teilweise extrem sulfatierten Batterien. Nach 15-tägiger Bepulung stellte Versuchsleiter Martin Wieger fest, „dass bei sämtlichen bepulsten Altbatterien ... die Ladefähigkeit zurückgewonnen wird“. Mehr als drei Viertel „könnten uneingeschränkt wieder im Kfz eingesetzt werden“.

Der ADAC präsentierte später eine Stellungnahme und gab darin „keine pauschale Empfehlung“ für die Geräte. „Das Verfahren aus dem Labor eignet sich nicht für die Praxis“, lautete die Begründung. Zudem seien „die Kosten für so eine Regenerierungstechnik nicht wirtschaftlich“.

Dieses Urteil, an dem der Club bis heute festhält, nennt der ADAC-Meister, der nicht namentlich genannt werden will, „grundfalsch und leicht zu widerlegen“. Der Pulser, erklärt er, sei im Handumdrehen installiert, koste weniger als die meisten gängigen Batterien, mache sich also schon nach der Verdopplung der Lebensdauer eines einzigen Akkus bezahlt, die er spielend herbeiführe.

Hinzu komme der Umweltaspekt. Ein enormer Entsorgungsaufwand würde sich erübrigen. „Eine gepulste Batterie kann ohne weiteres ein Autoleben lang halten.“ Die Akkus seiner Privatfahrzeuge, sagt der ADAC-Experte, funktionierten dank Pulser bereits zehn Jahre und länger.

Zwischen der ADAC-Zentrale und ihren Pannenhelfern kam es in der Sache schon zu handfesten Konflikten. Kollegen, erklärt der ADAC-Meister, seien persönlich ins Landsberger Tech-

nikzentrum gefahren, hätten um eine Generalempfehlung für den Pulser gebeten – und seien immer an einer Person gescheitert.

Der Batterieexperte des ADAC heißt Helmut Schmalzer. Er betreut das Pulser-Thema seit der ersten Stunde. „Uns liegen keine neuen, belastbaren und von einer neutralen Institution durchgeführten Testergebnisse vor“, erklärt er auf Anfrage. Doch was soll noch neutraler und belastbarer sein als die Testergebnisse der TU Wien?

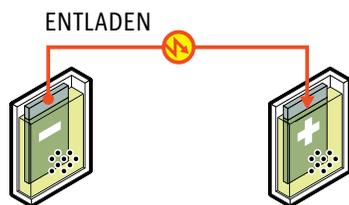
In einem Büro am Rand von Saarbrücken sitzt der Mann, der an Schmalzer gescheitert ist: Klaus Krüger, einst Top-Manager der Batteriebranche, gründete 1985 die Novitec GmbH und setzte später auf ein Produkt – den Pulser. Er nennt ihn Megapulse.

Es wurde kein Mega-Geschäft. Sein Unternehmen hat in mehr als zehn Jahren gerade mal 100 000 Pulser verkauft. Krüger ist im Dezember 78 Jahre alt geworden und sagt, dass seine Firma gerade so überlebe. Doch seine begeisterten Kunden berichten von 15 Jahren ohne Batteriewechsel und erfolgreichen Wiederbelebungen totgeglauhter Akkus.

Wieso empfiehlt der ADAC eine solche Technik nicht seinen Mitgliedern? Schmalzer lässt durchblicken, dass auch persönliche Dissonanzen den Vorgang begleitet hätten. Vor 15 Jahren, sagt er, habe der ADAC die Geräte im Labor und in Fahrzeugen getestet, doch „noch vor dem Start hat Herr Krüger dann unsere Kompetenz angezweifelt“. Die späteren Untersuchungen, so Schmalzer, hätten „keine eindeutigen Erkenntnisse“ gebracht.

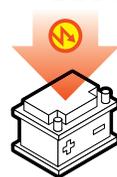
Die Zweifel waren offenbar berechtigt. Die ADAC-Techniker testeten die Wirkung des Pulsers an neuen Batterien, die noch gar nicht sulfatiert waren. Ebenso gut könnte ein Arzt ein neues Medikament an einem Gesunden ausprobieren und dann kritisieren, dass keine Heilung eintritt. CHRISTIAN WÜST

Rütteln im Stromtank Ein Verfahren gegen den Verschleiß von Starterbatterien

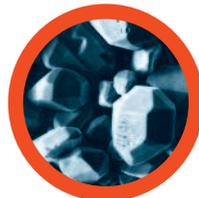


1 Autobatterien enthalten Elektroden aus Blei und Bleidioxid. Den Ionenfluss ermöglicht verdünnte Schwefelsäure. **Fließt Strom, bildet sich an den Elektroden Bleisulfat.**

AUFLADEN

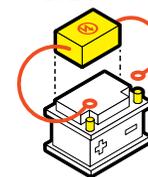


2 Bei der Aufladung verwandeln sich die Bleisulfat-Moleküle zurück in Blei, Bleidioxid und Schwefelsäure.

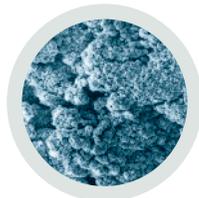


3 Bei längeren Stromentleerungen verbinden sich die Bleisulfat-Teilchen zu größeren Kristallen, die die Elektroden blockieren. **Die Batterie nimmt kaum noch Strom auf.**

PULSEN



4 Ein Pulser wird an die Batteriepole angeschlossen: Ständige hochfrequente Stromstöße lösen die Kristallstruktur auf und befreien die Elektroden. **Die Batterie wird wieder ladefähig.**



siert. Auch die Unternehmergattin Anna T. hatte jahrzehntlang die Auslandskrankenversicherung des ADAC bezahlt. Im Oktober 2013 stürzte die 75-Jährige auf dem Marmorboden der Abflughalle im chinesischen Xi'an und brach sich das Becken. Die wartende Maschine der Finnair nach Frankfurt über Helsinki lehnte ihren Transport ab, sie kam in ein chinesisches Krankenhaus.

Der mitreisenden Schwiegertochter war schnell klar, dass „das ein Fall für den Rücktransport durch den ADAC war“. Eine Operation vor Ort schied aus: „Es gab weder Toilettenpapier noch Seife oder Desinfektionsmittel“, sagt die Schwiegertochter. Mehrmals habe sie per Handy in der ADAC Notrufstelle in München angerufen, ständig seien andere Bearbeiter zuständig gewesen, sie habe bis zu 20 Minuten in der Warteschleife gehangen. Bitten um Rückrufe seien erst nach Stunden erledigt worden.

Erst nachdem sich in Deutschland einflussreiche Bekannte beim ADAC für die Frau eingesetzt hätten, sei der Rücktransport zustande gekommen. Der ADAC habe ein Transportflugzeug nach Shanghai gestellt. Von dort ging es mit der Luftansa nach Hause.

Der ADAC verspricht die Rückholung, „wenn es medizinisch sinnvoll und vertretbar sowie die Transportfähigkeit gegeben ist“. Aber wann diese Bedingungen erfüllt sind, entscheiden ADAC-Arzte. Versicherte glauben, dass dabei nicht nur medizinische, sondern auch finanzielle Erwägungen eine Rolle spielen.

Die Mainburgerin Michaela Wittmann ist immer noch wütend auf den Club, der es im August 2008 abgelehnt haben soll, ihren Vater nach einem Unfall in der kanadischen Wildnis nach Hause zu transportieren. Erich Wittmann war mit Freunden zu einer Wandertour aufgebrochen, als er stürzte und sich vier Rippen brach. Knochenteile bohrten sich in die Lunge des damals 75-Jährigen.

Die Lunge kollabierte, einer seiner mitreisenden Freunde war Arzt und musste ihn vor Ort wiederbeleben. Ein Helikopter brachte den Schwerverletzten in ein kanadisches Provinzkrankenhaus. Von dort riefen die Freunde seine Tochter an. Diese informierte sofort den ADAC – ihr Vater war jahrzehntlang Mitglied und besaß die goldene Vereinskarte.

Bei der Notrufzentrale des ADAC sei ihr Notruf indes auf wenig Mitgefühl gestoßen. „Man hat mir gesagt, es lohne sich nicht, wegen eines Verletzten die weite Strecke zu fliegen. Da müssten schon drei oder vier Patienten zusammenkommen“, sagt die Tochter, die deshalb eine andere Versicherung für den Ambulanzflug in Anspruch nahm. Gesamtkosten: mehr als 35 000 Euro.

In eigener Sache waren die ADAC-Leute weniger restriktiv. Rund 30-mal in zehn

Die ADAC-Ambulanzflotte

Neben den 51 Hubschraubern der Luftrettung unterhält der ADAC auch vier Flugzeuge für Rückholungsdienste.



Zwei Dornier-328-300-Jets

- bis zu 11 Patienten; Reichweite 3700 km; 750 km/h*
- Stehhöhe in der Kabine ermöglicht bessere Patientenversorgung, Kabinendruck anpassbar an den Zustand der Patienten



Ein Bombardier-Learjet 60

- maximal 2 Patienten und 2 Angehörige; Reichweite 3890 km; 840 km/h*
- ideal für Mittelstrecken, schnell und flexibel



Eine Beechcraft Super King Air 350

- max. 2 Patienten; Reichweite 2600 km; 550 km/h*
- ideal auf kurzen Startbahnen und auf Graspisten

* maximale Reisegeschwindigkeit Quelle: ADAC

Jahren hätten ADAC-Vorstände Rettungsflyer für dienstliche Zwecke genutzt, räumte Präsident Meyer ein. Bis heute gibt der ADAC aber nicht bekannt, zu welchen dienstlichen Einsätzen die Helikopter eingesetzt wurden.

Laut eigener Darstellung ist die ADAC Luftrettung gGmbH eine gemeinnützige Gesellschaft zur „Förderung der öffentlichen Gesundheitspflege“ und „der Rettung aus Lebensgefahr“. Die Luftrettung dürfe eine wirtschaftliche Tätigkeit unterhalten, sagt der ADAC, so laste die Vercharterung von Reserve-Hubschraubern die Fluggeräte aus, reduziere Kosten und stelle die gemeinnützige Aufgabe sicher.

Nur: Diente es der Gemeinnützigkeit, als ADAC-Sportchef Tomczyk den Tross der Deutschland-Rallye 2011 mit dem Heli begleitete, um stets an Start und Ziel präsent sein? Eine Maschine aus der Reserve sei „für die Organisation der Rallye eingesetzt gewesen, um die Strecken- und Zuschauersicherheit zu kontrollieren und den Verkehr zu steuern“, erklärt der ADAC. Der Einsatz der Hubschrauber sei ordnungsgemäß abgerechnet und bezahlt worden.

Es ist eines der Probleme des Automobilclubs, dass es offenbar nur wenige klare Grenzen gab zwischen gemeinnützigem Verein und geschäftlichem Betrieb, zwischen Privatvergnügen und Repräsentation. Das zeigte sich etwa 2008, als Meyer mit seiner Ehefrau und dem Vorstandsvorsitzenden der ADAC Autoversicherung AG, Josef Halbig, zu den Olympischen Spielen in Peking fuhr. Eine Verschwendung von Clubmitteln? Meyer habe die Reise privat bezahlt, sagt der ADAC. Die Olympischen Spiele habe er „als Teil der Zurich Delegation in der Funktion eines Aufsichtsratsmitglieds der Versicherung“ besucht. Halbigs Reise sei eine Dienstreise gewesen, übernommen von der Zurich AG.

Mit jedem Detail, das aus dem ADAC-Reich nach außen dringt, werden neue Mängel in der Struktur des Clubs offenbar, der ein Milliardenunternehmen geworden ist, aber noch immer wie ein Kegelclub organisiert ist. Verkehrsminister Alexander Dobrindt fordert nun: „Der ADAC muss einen anderen Kurs einschlagen und sich von innen heraus erneuern. Das bedeutet: sich den eigentlichen Kernaufgaben widmen und sich um die tatsächlichen Interessen der Mitglieder kümmern. Die Gelben Engel leisten großartige Arbeit. Dieses Renommee darf nicht vollends aufs Spiel gesetzt werden.“

Doch das Vertrauen in die derzeitige Führung schwindet, weil von einem ernsthaften Aufklärungswillen im Club wenig zu spüren ist und immer neue Trickserien bekannt werden.

Nach der Pkw-Pannenstatistik bieten nun auch die Zahlen des ADAC Truckservice Anlass zum Zweifel: Von 105 000 Lkw-Pannen fließen nur 13 000 in die Statistik ein. Es sind lediglich Pannen von Fahrzeugen, bei denen kein eigener Servicevertrag mit einem Lkw-Hersteller besteht, häufig bei älteren Lastern. 92 000 Fälle dagegen bearbeitet der ADAC als Dienstleister für seine „Industriepartner“, etwa Mercedes-Benz.

In den Verträgen mit den Herstellern, gibt der ADAC zu, habe man sich verpflichtet, diese Pannen nicht in Statistiken einfließen zu lassen. Deshalb hat sich der ADAC wohl entschlossen, die Zahlen erst gar nicht nach Herstellern auszuwerten, sondern nur nach wenig aussagekräftigen Schadensarten. Der häufigste Pannengrund für Laster auf deutschen Straßen ist demnach der Plattfuß.

„Die Aussagekraft dieser Statistik ist mehr als fraglich“, sagt Stefan Bratzel, Professor für Automobilwirtschaft in Bergisch Gladbach. Wenn der ADAC die Pannen mitzählen würde, die er für die Hersteller übernimmt, würde die Statistik anders aussehen: „Dann würde es viel mehr um das Versagen der ganzen Elektrik gehen als um platte Pneus.“

SVEN BÖLL,
JÜRGEN DAHLKAMP, NILS KLAWITTER,
UDO LUDWIG, BARBARA SCHMID