

SPIEGEL: Einige Ihrer Parteifreunde sagen, Sie hätten vordergründige Konzeptionen an den alternativen Koalitionspartner gemacht, und fordern von Ihnen eine Nachbesserung Ihrer Verfügung.

PÄTZOLD: Erst einmal: Die neue Weisung stellt nicht mehr und nicht weniger dar als die administrative Umsetzung der Koalitionsvereinbarungen. In der Sache will auch bei uns niemand etwas ändern. Die gegenwärtig diskutierte Weisung ist nur eine partielle Überleitregelung zu einem in Kürze folgenden, gänzlich neuen Ausländererlaß. Dabei kann einzelnes, was jetzt bewußt mißverstanden wird, so formuliert werden, daß solche Mißverständnisse ausgeschlossen sind.

SPIEGEL: In welchen Punkten wollen Sie denn etwas richtigstellen?

PÄTZOLD: Seien Sie ganz sicher: Inhaltlich und grundsätzlich wird überhaupt nichts geändert.

SPIEGEL: Christdemokraten und Republikaner werfen Ihnen vor, Sie wollten Berlin nun „für fast alle Regionen der Welt zum Einwanderungsland“ machen.

PÄTZOLD: Berlin will und verträgt nicht, daß noch mehr Menschen hierherkommen. Aber die, die schon länger hier sind, sollen menschenwürdig leben können.

SPIEGEL: Wahrscheinlich werden durch Ihre Regelung die sozialen Spannungen in der Stadt noch zusätzlich verschärft. Die Opposition befürchtet einen „Verdrängungswettbewerb“ zu Lasten sozial schwacher Berliner.

PÄTZOLD: Nochmals, die Menschen, um die es geht, waren ja auch bisher faktisch hier, und zwar aufgrund der „Altfallregelung“ des früheren Senats, der ihnen zwar das Hierbleiben ermöglichte, aber in absolut unsicherer Stellung. Sie konnten nur „herumlungern“, mit all den daraus folgenden Gefährdungen für die Sicherheit der Stadt. Jede andere Darstellung ist unchristliche Panikmache.

SPIEGEL: In Berlin lebende Aus- und Übersiedler beklagen es als ungerecht, daß kriminell gewordene Asylbewerber bleiben dürfen, sie selbst aber schon jetzt wegen Überfüllung der Stadt nach Westdeutschland ausweichen müssen.

PÄTZOLD: Im Ergebnis werden nicht mehr ehemalige Straftäter in Berlin bleiben als bisher. Und die anderen Ausländer, um die es jetzt geht, haben eh hier gelebt und hätten weiterhin hier ihr Dasein fristen können. Bei den Aus- und Übersiedlern dagegen, die neu herkommen wollen, kann es nicht so bleiben, daß Berlin, das nur ein Dreißigstel der Bevölkerung der Bundesrepublik stellt, ein Zehntel dieser Menschen aufnehmen muß, also praktisch das dreifache Übermaß.

ADAC

Der Auto-Darf-Alles-Club

Weil der ADAC gegen Tempo 100 opponiert, rufen prominente Kritiker zum Austritt auf. Nutznießer sind alternative Verkehrsclubs.

Im trauten Gespräch vereint, entdeckten der Graphiker Klaus Staeck, 51, und der Schriftsteller Günter Graß, 61, einen gemeinsamen Makel in ihrer Biographie – die Mitgliedschaft im ADAC.

Längst ist den beiden Vereinsmännern ihr Club suspekt, der mit mehr als neun Millionen Mitgliedern sowie einem Geflecht aus Dienstleistungen, Versicherungen und Zubehörhandel zu einem



ADAC-Ausstelger Graß
„Gemeingefährliche Raserei“

einflußreichen Mischkonzern mit verkehrspolitischen Richtlinien-Anspruch herangewachsen ist.

Graß und Staeck beschlossen letzten Monat, aus dem ADAC auszutreten und ihre Entscheidung an die große Glocke zu hängen.

Mit einer Annonce unter dem Titel „ADAC Ade“, die von 20 meist linksliberalen Bundesbürgern unterschrieben war, werfen sie dem Club vor, er fördere „umweltfeindliches Verhalten“, „gemeingefährliche Raserei“ und „Mißbrauch des Wortes Freiheit“. Volvofahrer Staeck: „Mir können Menschen nur leid tun, die ihre Freiheit über Stundenkilometer definieren.“

Anlaß für die Offensive gegen den gelben Riesen war der rabiate Stil, in dem der ADAC neuerdings den verkehrspolitischen Projekten des rot-grünen Senats von Berlin zusetzt.

Vor allem ADAC-Aktionen gegen Tempo 100 auf der Stadtautobahn kamen bei vielen SPD- und AL-Sympathisanten als „Hetztiraden“ (Verkehrsenator Horst Wagner) an. Die alternative

„Tageszeitung“ zog wortgewaltig gegen die „Rallyestreifen-Fraktion“ im ADAC zu Felde und wünschte die „Beton- und Bleifußbrücke“ aus München dorthin, „wo Blech und Blinker ruhen – auf den Autofriedhof“. Selbst der betuliche „Tagesspiegel“ machte Front gegen die „Automacke“ der „radikalen verkehrspolitischen Minderheit“ in Gelb.

Die Aktion von Staeck und Graß fand rasch Widerhall. Allein in Berlin traten 2000 Bürger aus dem Club aus, zur Freude der Alternativen Liste, die dem 1000. ADAC-Flüchtling das Buch „Eisenbahn und Autowahn“ verehrte und „bei jedem vollen Tausender ein weiteres Präsent“ versprach.

Der ADAC reagiert nach außen hin gelassen auf die Austrittswelle: „Das ist kein Prozentsatz, das ist ein Promillesatz“, beschwichtigt Berlins Gauvorsitzender Wolf Wegener; allein im Juni wuchs die Mitgliederzahl, bundesweit, um 46 000. Gleichwohl kommen „der Berliner Avusknull“ (so ein hessischer Club-Sprecher) sowie die öffentliche Schelte durch linke Prominenz den Vereinsoberen höchst ungelegen.

Seit einiger Zeit bemüht sich die Verbandsspitze, dem gestiegenen Ökobilanzbewußtsein vieler Mitglieder Rechnung zu tragen. So hat der Club sich von den wilden Vollgas-Kampagnen früherer Zeiten („Freie Fahrt für freie Bürger“)



ADAC-Ausstelger Staeck
„Mißbrauch des Wortes Freiheit“

vorsichtig distanziert. Mittlerweile verfiel der ADAC sogar den Katalysator und willigt in einst verschrieene Modelle zur Verkehrsberuhigung ein.

In Hamburg zieht der örtliche Club regelmäßig mit dem öffentlichen Verkehrsverbund „an einem Strang“, wie städtische Verkehrsplaner rühmen, in Hessen halten die kampferprobten Lobbyisten des ADAC sich nach eigenem Bekunden neuerdings „verkehrspolitisch ziemlich bedeckt“.

Daher hat der Berliner ADAC-Ableger mit seiner Kampagne gegen die



Protest-Stau gegen Tempo 100 in Berlin: „Wo Blech und Blinker ruhen“

Senatspläne aus Sicht der Münchner Zentrale „nicht die allerbeste Figur“ gemacht, wie Club-Sprecher Andreas Kippe urteilt. Aber: „Wir können sie schließlich nicht zurückpfeifen.“

Derweil beginnen sich auch in den regionalen ADAC-Geschäftsstellen die Abschiedsbriefe zu häufen – Tenor: „Ich finde das in Berlin unglaublich und trete aus Ihrem Sauladen aus.“

Jung-Automobilisten, die gerade ihre Führerscheinprüfung absolviert haben, begehren, wie Mitarbeiter des DGB-eigenen „Auto Club Europa“ (ACE) bestätigen, zunehmend Auskunft auf eine Art ökologische Gretchenfrage: „Wie halten Sie es mit der Verkehrspolitik?“

Das Grummeln an den Rändern des Goethes ADAC soll nach dem Willen seiner lautstarken Gegner ein Club-David abfangen, von dem die meisten Autofahrer bislang noch nicht einmal Notiz nehmen konnten: In Anzeigen und Aufrufen propagieren ADAC-Aussteiger, Grüne und Umweltschützer vor allem den Beitritt zum „Verkehrsclub der Bundesrepublik Deutschland“ (VCD) – mit rund 23 000 Mitgliedern noch immer ein verkehrspolitisches Unikum.

Der in der Bonner Kalkuhlstraße 24 ansässige Verein verbucht derzeit im Monatsschnitt ums Dreifache gestiegene Mitglieder-Anträge und fünfmal mehr Anfragen als vor Beginn der ADAC-Krise.

Deutlich setzt sich der VCD-Vorsitzende Hans-Werner Senfft von der „engen Windschutzscheiben-Perspektive“ des ADAC ab. Vorrang hat für den Alternativ-Club die Forderung nach breiteren Gehwegen und kürzeren Wartezeiten an Fußgängerampeln, nach mehr Radwegen, billigeren Bus- und Bahntarifen, besser koordinierten Fahrplänen und verkehrsberuhigten Innen-

städten. Der Mini-Club streitet seit langem für Tempo 30 in Wohngebieten und 100 Stundenkilometer auf Autobahnen.

Gleichzeitig konkurriert der VCD mit den Leistungsangeboten etablierter Automobilclubs. Eine Rechtsschutzversicherung wird ebenso offeriert wie, unter ADAC-Preis, ein Schutzbrief, der laut Stiftung Warentest zumindest mit identischen Service-Leistungen aufwartet. Selbst bezahlte Hilfeleistungen durch die gelben Engel des ADAC werden nachträglich abgedeckt. Senfft: „Wir tragen das voll über unsere Versicherung.“

Der als gemeinnützig anerkannte „Verkehrsclub für Umweltbewußte“, 1987 gegründet, hat nicht nur die halbe Bonner Grünen-Fraktion – „von Otto Schily angefangen“ (Senfft) – in seinen Reihen. Zu den Mitgliedern gehören auch SPD-Prominente wie Ingrid Matthäus-Maier; Zukunftsforscher Robert Jungk, NRW-Verkehrsminister Christoph Zöpel und Altgenosse Erhard Eppler zählen zu den Unterstützern. Fußgänger, Radfahrer und Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel stellen ein Viertel der Beitragszahler.

Auch Umweltschützer formieren sich neuerdings gegen den „Auto-Darf-Alles-Club“, wie „Robin Wood“ das Kürzel ADAC deutet. Die Auto-Lobby habe die „Unterstützung der Bevölkerung“ verloren, findet der Deutsche Naturschutzring im Namen der 2,5 Millionen Mitglieder der ihm angeschlossenen Öko-Verbände; einige dieser Organisationen riefen ausdrücklich zum ADAC-Austritt auf. „Hochgeschwindigkeits-Tiefflieger runter von der Straße!“ sekundiert eine „Bundeskoordination der Tiefflug-GegnerInnen“.

Der Bonner SPD-Verkehrsexperte und Ex-Staatssekretär Ernst Haar warf den Tempolimit-Gegnern vom ADAC Ende letzter Woche „Menschenverach-

tung“ vor; der Verband werde wahrscheinlich nur durch eine Austrittswelle „zur Besinnung kommen“.

Böse in den Ohren klang den ADAC-Oberen aber vor allem, was die eigenen Mitglieder an der Verbandspolitik auszusetzen haben. Bürger aus allen Teilen der Republik schreiben ihrem Club Briefe voller Frust und Zorn über „ideologisch verbohrt Haltung“ und die „unselige Baum-weg-Mentalität“.

ADAC-Flüchtlinge, die in den letzten Tagen Kopien ihrer Austrittserklärungen an Zeitungen und Verkehrspolitikern schickten, kritisieren an dem Münchner Multi zudem die ständige Club-Praxis, im Namen von Millionen Autofahrern zu agieren, die zum jeweiligen Thema nie um ihre Meinung gefragt worden sind.

„Woher nimmt der ADAC das Recht, für neun Millionen Mitglieder eine anachronistische Verkehrspolitik zu betreiben“, fragt etwa der Kölner Regierungspräsident Franz-Josef Antwerpes, der dem Berliner Senat in der Tempolimit-Politik als Vorbild diente: 1984 hatte Antwerpes zum Zorn der Autolobby auf dem unfallträchtigen Kölner Ring Tempo 100 eingeführt und damit die Unfälle mit Personenschäden um elf Prozent gesenkt.

Eine Berliner Autofahrerin empfahl dem ADAC, doch „den Weg der politischen Parteien zu gehen“ und sich sein „Programm alle vier Jahre bestätigen zu lassen“. Ein hessischer Diplomkaufmann forderte sarkastisch eine Entflechtung der Mammutorganisation in eine „ADAC-Servicegemeinschaft“ und einen „ADAC-Lobby-Club mit Vertretungsbefugnis“.

Tatsächlich sind Millionen von Mitgliedern nur wegen der bequemen Dienstleistungspalette im Club, darunter nach wie vor auch Linke. Stolz verweist beispielsweise Hessens ADAC auf Noch-Mitglieder wie Joschka Fischer und Dany Cohn-Bendit, die gern im Süden Urlaub machen.

Ein ADAC-Sprecher: „Die brauchen doch auch ihre Benzingutscheine.“

BEAMTE

Millionen zerronnen

Zwei Oberamtsräte zweigten im Forschungsministerium Millionen für sich ab. Vor Gericht boten sie den Zuhörern tiefe Einblicke in die Bonner Bürokratie.

Für Schweizer Verhältnisse waren die beiden Millionäre pflögeleicht. Wenn sie das auf Nummernkonten verbuchte Vermögen spekulativ anlegen wollten, lockte der Berater in den Räumen der Schweizerischen Bankgesellschaft in Zürich, sei leicht eine zweistellige Rendite zu erwirtschaften. Sollten sie ihre fünf Millionen D-Mark jedoch