



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 Verkehrspolitiker 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

„konservativ“ verwahrt wissen wollen, könne er, nach Abzug von Courtage und Steuern, immerhin noch einen sicheren Bonus von sechs Prozent offerieren.

Die Kunden zögerten keinen Moment. Selbstverständlich, entschied Hans-Joachim Spohrs, 53, würden seine Millionen „konservativ“ angelegt. Noch heute, fast zwei Jahre später, schwingt Empörung in der Stimme des Oberamtsrates (Besoldungsgruppe A 13; Monatseinkommen etwa 4500 Mark netto) über das Ansinnen der Schweizer, mit so viel Geld so riskante Spielchen zu machen.

Spohrs und sein Kompagnon Paul Klein, 40, erstatteten ihren Bericht vom Umgang mit dem großen Geld in Zürcher Bankgewölben dem Richter Udo Buhren, Vorsitzender einer Strafkammer des Bonner Landgerichts. Die zehn Millionen Mark nämlich, über die die beiden Oberamtsräte aus Heinz Riesenhubers Forschungsministerium (BMFT) in der Schweiz so souverän verfügten, hatten sie raffiniert beim Staat abgezweigt.

Im Forschungsministerium gibt es ein „Schätzkonto“, auf das Überreste von Reisekostenvorschüssen ebenso zurückfließen wie zuviel gezahlte Investitionszulagen.

Mal sind das Markbeträge, mal Millionen. Vom gleichen Konto werden in bestimmten Fällen aber auch Gelder abgebucht – zum Beispiel, wenn Investitionszulagen zu niedrig veranschlagt wurden. Solange am Jahresende die Überweisung an den Finanzminister höher ausfällt als im Haushaltsansatz geschätzt, interessiert sich kein Kontrolleur für die Auf- und Abbewegungen dieses Titels.

Die Angeklagten schrieben bei hohem Kontostand – mit gefälschten Unterschriften – Zahlungsanweisungen an Phantasie-Firmen aus, die Bundeskasse zahlte anstandslos auf die von Spohrs und Klein heimlich eingerichteten Nummernkonten in der Schweiz.

Das Gericht verurteilte die beiden wegen Urkundenfälschung, Untreue und Betrug zu je viereinhalb Jahre Gefängnis ohne Bewährung.

Die Angeklagten, jahrzehntelang Mitglieder der ehrenwerten Kaste der gehobenen Beamten, wollen, so ließen sie sich vor Gericht ein, ihren Dienst im Forschungsministerium geradezu als Kulturschock erlebt haben. Beim Laufbahnaufstieg in klassischen Verwaltungszweigen, der eine bei der Post, der andere beim Fiskus, hätten sie penible Gesetzestreue und äußerste Sparsamkeit

wie selbstverständlich verinnerlicht. Im Forschungsressort aber, so Klein, „mußte ich völlig umdenken“. Da sei es darum gegangen, die Millionen einfach unters Volk zu bringen.

Jahrelang, so Klein und Spohrs, hätten sie vergeblich gegen Verschwendungssucht und laxen Umgang mit dem Geld des Bürgers gekämpft, aber nichts bewirkt. Beides zusammen, der Frust über ihre Ohnmacht, aber auch die Empörung über die Goldgräbermentalität im Riesenhuberschen Zukunftsministerium seien Auslöser ihrer Tat gewesen: Ihr Motto: Wenn Siemens jedes Jahr ein paar hundert Millionen abschleppt, dann können sich zwei Oberamtsräte auch schon mal zehn Millionen Mark gönnen.

Dieses Motiv nahm das Gericht den Angeklagten nicht ab, der dreitägige Prozeß verschaffte Richtern und Zuhö-



Forschungsminister Riesenhuber: Tiefe Einblicke

ren jedoch tiefe Einblicke in die Bonner Bürokratie: Es ist leicht ans große Geld des Forschungsministeriums zu kommen, wenn man die richtigen Wege kennt.

Klein erzählte den Richtern zum Beispiel die Geschichte von Thyssen: Die Firma habe 1979/80 für 45 Millionen Mark eine Meerwasserentsalzungsanlage gebaut; das Forschungsministerium war mit 22 Millionen dabei. Da keiner das Ding haben wollte, habe Thyssen deshalb neun Millionen Nachschlag verlangt – als Bestechungsgeld, um die Anlage doch noch den persischen Mullahs anzudrehen. Andere potentielle Käufer, die neun Millionen Dollar für die Anlage geboten hätten, seien verprellt worden. Jetzt aber, nach vielen Jahren, sei das Gerät nur noch Schrott; ganze 98 000 Mark von den 22 Millionen Zuschuß seien in die BMFT-Schatullen zurückgefließen.

Ganz so, entgegnet Riesenhubers Abteilungsleiter Ludwig Baumgarten, früher Kleins direkter Vorgesetzter im

Ministerbüro, sei es nicht gewesen. Doch auch seine Version ist pikant genug: Das Ministerium habe die besagte Meerwasserentsalzungsanlage während der zweiten Ölkrise gefördert. Die Anlage habe thermo-solar funktioniert, also unabhängig vom teuren Öl. Doch als sie fertig war, sei das Öl schon wieder billiger gewesen.

Die Thyssen-Vertreter hätten tatsächlich im Ministerium die Schmiergeld-Idee ins Spiel gebracht, doch keine Mitspieler gefunden. Auch die von Klein erwähnten Dollar-Anbieter habe es gegeben. Das seien Makler gewesen, die Kontakte zu ominösen Scheichs herstellen wollten. Ein seriöses Angebot aber habe es niemals gegeben. Also habe man sich 1987 mit Thyssen auf eine „Restwertabgeltung“ geeinigt; vom „Nettoschrottwert“ des wunderbaren Projekts seien 1,25 Millionen an die Bundeskasse zurückgefließen.

Spohrs erzählte dem Gericht eine andere Geschichte: Für 1,2 Milliarden Mark habe der Bund die Magnetschwebbahn Transrapid inklusive einer Probestrecke im niedersächsischen Lathen gefördert; eine Trägergesellschaft habe für über 20 Millionen Mark Beton von dem kleinen mittelständischen Unternehmen Ergelit erworben, der nichts taugte.

Er, der brave Beamte Spohrs, habe vergebens darum gekämpft, daß die Trägergesellschaft sich das Beton-Geld durch Schadensersatzklagen gegen Ergelit wiederholen müsse.

Das stimmt nach Baumgarten so nicht ganz. Immerhin: Der Beton für 20 Millionen Mark war tatsächlich untauglich, inzwischen aber wird geklagt. Viel helfen wird die Klage nicht. Selbst wenn die Richter dem Ministerium recht und der Firma Ergelit unrecht geben sollten, sind die Millionen wahrscheinlich für immer dahin. Denn die Magnetbahn-Gesellschaft hatte im Vertrag eine Haftungsbegrenzung von einer Million Mark akzeptiert. Das wahrscheinliche Ende: Prozeß gewonnen, Millionen zerronnen.

Die Angeklagten waren wirklich sparsame Beamte. Das bewiesen sie sogar noch, als ihr kurzes Millionärsdasein zu Ende ging.

Von einem Kurhotel in Baden-Baden rief Klein seinen Vorgesetzten Baumgarten an und beschwerte sich, daß die Polizei sein Haus durchsucht habe, weil seine Vorgesetzten ihm das Unterschlagen von Staatsgeldern anlasteten. Vor allem aber, empörte sich Klein, sei er nun gezwungen, im Hotel pro Telefonanruf 60 Pfennig zu opfern.

Baumgarten bot an, zurückzurufen. Er ließ sich den Namen des Hotels geben und informierte die Polizei über Kleins bis dahin unbekannten Aufenthalt. Wenig später war der Oberamtsrat in Haft. ♦