

ADAC

Der **Allgemeine Deutsche Automobil Club e.V. (ADAC)** ist mit ca. 18 Millionen Mitgliedern größter Automobilclub Deutschlands und repräsentiert knapp ein Viertel der deutschen Bevölkerung. Er sieht sich selbst als Interessenvertretung der Autofahrer, besitzt jedoch gleichzeitig mehrere Tochtergesellschaften in unterschiedlichen Sparten wie beispielsweise im Versicherungs- oder Verlagswesen.

Allgemeiner Deutscher Automobil Club e.V. (ADAC)

[[Bild:<datei>|center]]

| | |
|--------------------------|--|
| Rechtsform | eingetragener Verein |
| Tätigkeitsbereich | Interessenvertretung der Autofahrer |
| Gründungsdatum | 1903 als Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung |
| Hauptsitz | Hansastraße 19, 80686 München |
| Lobbybüro | |
| Lobbybüro EU | |
| Webadresse | ADAC |

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|---|
| 1 Kurzdarstellung und Geschichte | 1 |
| 2 Organisationsstruktur und Personal | 2 |
| 2.1 Verbindungen | 3 |
| 3 Finanzen | 3 |
| 4 Lobbystrategien und Einfluss | 4 |
| 4.1 Politische Positionen | 4 |
| 5 Fallstudien und Kritik | 4 |
| 5.1 ADAC mogelt bei Autotest | 4 |
| 5.2 Stimmfälschungen beim Autopreis „Gelber Engel“ | 5 |
| 5.3 Verflechtungen mit den Wirtschaftsinteressen der Tochterfirmen | 5 |
| 6 Zitate | 6 |
| 7 Weiterführende Informationen | 6 |
| 8 Einzelnachweise | 6 |

Kurzdarstellung und Geschichte

1903 zunächst als Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung (DMV) von Motorradfahrern gegründet, änderte sich bereits 1911 aufgrund eines enormen Mitgliederwachstums von Automobilbesitzern der Namen in Allgemeiner Deutscher Automobil Club (ADAC). Nach Wiederaufnahme der Geschäftstätigkeit 1946 wurde auch die Pannenhilfe 1954 unter dem Namen ADAC-Straßenwacht wiederbelebt. Nach stetigem Wachstum wurde 1990 nach der Wiedervereinigung die 10 Millionen Mitgliedergrenze geknackt^[1], heute stellt der Club mit mehr als 18 Millionen Mitgliedern den größten Verein Deutschlands dar.^[2]

Laut Satzung ist der Zweck des Clubs "die Wahrnehmung und Förderung der Interessen des Kraftfahrwesens, des Motorsports und des Tourismus. In diesem Sinne wahrt er die Belange der motorisierten Verkehrsteilnehmer [...]."^[3] Aber die Wünsche von 18 Millionen Menschen zu vertreten, kann nicht so einfach funktionieren. Es gilt hier auch zu beachten, dass etliche dieser Mitglieder vor allem aufgrund der Tatsache, dass sie akut Pannenhilfe benötigten, Mitglied geworden sind.^[2]

Auch die Tatsache, dass es mehr als 10 Tochtergesellschaften des ADAC gibt ist kritisch zu betrachten. Diese bedienen ganz unterschiedliche Sparten, sind jedoch alle in der ADAC Beteiligungs- und Wirtschaftsdienst GmbH gebündelt, welche die Holding-Funktion übernimmt.^[4]

Organisationsstruktur und Personal

Aufteilung in 3 Organe:

- **Hauptversammlung**
Gilt als oberstes Organ des ADAC und besteht aus Präsidium, Verwaltungsrat und den gesandten Delegierten aus den 18 Regionalclubs. Jeder dieser Regionalclubs kann je 100 000 angefangener Mitglieder einen Delegierten entsenden. Bei der Hauptversammlung zählt die einfache Mehrheit der Anwesenden, wobei Enthaltungen als abwesend gewertet werden.<ref="Satzung"/>
- **Präsidium**
Das Präsidium wird auf 4 Jahre gewählt und besteht aus einem Präsidenten und 6 Vizepräsidenten.
 - Peter Meyer (Präsident)
 - Dr. August Markl (Erster Vizepräsident)
 - Ulrich Klaus Becker (Vizepräsident für Verkehr)
 - Thomas Burkhardt (Vizepräsident für Technik)
 - Kurt Heinen (Vizepräsident für Tourismus)
 - Klaus-Peter Reimen (Vizepräsident für Finanzen)
 - Hermann Thomczyk (Sportpräsident)
 - Werner Kaessmann (Generalsyndikus)^[5]
- **Verwaltungsrat**
Der Verwaltungsrat besteht aus dem Präsidium und den Vorständen der 18 Regionalclubs.^[3]

Die Geschäftsführung des ADAC besteht aus 4 Personen mit unterschiedlichen Geschäftsbereichen

- Dr. Karl Obermair (Vorsitzender der Geschäftsführung; Mitgliedschaft, Verkehr, Tourismus, Verlag, Clubdienste)
- Mahbod Asgari (Hilfe, Technik, Sicherheit)
- Raimund Müller (Versicherungen, Finanzdienstleistungen, Autovermietung)
- Stefan Weßling (Betriebswirtschaft, Luftrettung, Unternehmensentwicklung)^[6]

Außerdem betreibt der ADAC in Berlin eine Vereinsrepräsentanz, das sogenannte Präsidialbüro, welches 2002 eröffnet wurde. Dieses Büro dient vor allem dazu, nah an politischen Entscheidungsträgern und Organisationen dran zu sein.^[7] Die Leitung dieses Büros obliegt Monica Berg, sie wird von einem vierköpfigen Team unterstützt.^[8]

Verbindungen

- Mitgliedschaften in:
 - Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Pro Mobilität ist ein Lobbyverband, der sich für den Ausbau und Erhalt des Straßennetzes einsetzt. Mitglieder sind unter anderem Unternehmen der Straßenbau-, Mineralöl- sowie Automobilwirtschaft.^[9] Auch der ADAC ist Mitglied und durch Ulrich Klaus Becker als Vizepräsident sogar im Präsidium vertreten.^[10]

- Kooperationen mit:
 - Shell
 - Burger King
 - Kärcher
 - Tank & Rast
 - Base
 - Vergölst

Finanzen

Die Einnahmen der Mitgliedsbeiträge des ADAC e.V. und seiner Regionalclubs beläuft sich auf über 1 Milliarde Euro. Zieht man hiervon die Gruppenversicherungsbeiträge der ADAC Plus Mitglieder ab, bleiben noch 671,2 Mio Euro über. Diese wurden wie folgt aufgeteilt:

- 322,9 Mio Euro für direkte Hilfeleistungen (Pannenhilfe, Luftrettung und Notrufzentralen)
- 154,7 Mio Euro für Mitgliederservice (Betreuung, Telefon- und Geschäftsstellenservice)
- 108,7 Mio Euro für Information (Clubzeitschrift Motorwelt)
- 23,6 Mio Euro für Sport
- 61,3 Mio Euro für Vereinsvermögen

| | ADAC e. V. | ADAC Beteiligungs- und Wirtschaftsdienst GmbH | ADAC Regionalclubs |
|--------|-----------------------|--|-------------------------------|
| Ertrag | 911,5 Mio € | 1003 Mio € | 505,8 Mio € |
| Gewinn | 25 Mio € | 84,9 Mio € | 57 Mio € |

^[11]

Lobbystrategien und Einfluss

Zunächst einmal gilt es den ADAC als Interessenvertretung der Autofahrer zu betrachten, so wie er sich selbst beschreibt. Mit über 18 Millionen Mitglieder ist er einer der mitgliederstärksten Clubs Deutschlands und damit auch ein einflussreicher Vertreter in Berlin. Ob er jedoch wirklich immer die Interessen seiner Mitglieder vertritt ist fraglich und außerdem bei so einer Bandbreite an Mitgliedern auch nur schwer zu schaffen. Ferdinand Dudenhöffer, Automobilwirtschaftsexperte von der Universität Duisburg-Essen nennt dies "geborgte Macht" und spricht davon, dass ein Großteil der Mitglieder schließlich nur aufgrund der Pannenhilfe dem ADAC beigetreten sei. Er kritisiert die Tatsache, dass der ADAC aufgrund seiner Mitgliederzahl fähig ist, wirtschaftliche Interessen durchzusetzen.^[2]

Hier sind vor allem auch die Interessen der eigenen Tochtergesellschaften gemeint, die ein weites Spektrum an an Branchen abdecken. Diese reichen von der ADAC Autoversicherung AG über den ADAC Verlag GmbH & Co. KG bis hin zu der ADAC Finanzdienste GmbH. All diese Firmen sind in der ADAC Beteiligungs- und Wirtschaftsdienst GmbH, die als Holding agiert, gebündelt.^[4]

Die Möglichkeit seine wirtschaftlichen Interessen durchzusetzen, hat der ADAC auf zahlreichen Anhörungen zu Gesetzesvorhaben, bei denen er als Experte geladen wird. Dies unterstützt das Berliner Präsidialbüro, welches vor allem als Kontaktbörse zu Abgeordneten, Fraktionsmitarbeitern und Journalisten innerhalb des Politikgeschehens in Berlin fungiert. Bei den Abgeordneten steht aber die fachliche Kompetenz des ADAC außer Frage und im Vergleich zu anderen Lobby-Organisationen wird ihnen weit weniger aggressives Verhalten attestiert. Beispielsweise lassen sich für den Zeitraum von 2009 bis 2013 über 60 hochrangige Kontakte des ADAC mit Ministern oder Staatssekretären der Bundesregierung nachweisen. "Die Kontakte reichen von Runden Tischen mit der Kanzlerin über Vier-Augen-Gespräche zwischen Ministern und ADAC-Präsident Peter Meyer bis hin zur Teilnahme hochrangiger Politiker an prunkvollen ADAC-Veranstaltungen."^[8]

Aber nicht nur von Berlin aus wird Lobbyarbeit betrieben, auch in München sitzen 18 Mitarbeiter, die für die Pressearbeit zuständig sind. Dies zeigt welche Möglichkeiten der ADAC hat, sich medial zu präsentieren.^[12]

Politische Positionen

- für strengere CO₂-Werte bei Neuwagen^[8]
- gegen eine PKW-Maut für Ausländer^[13]
- gegen die Einführung eines Tempolimits^[8]
- gegen die Einführung einer Null-Promille-Grenze^[8]

Fallstudien und Kritik

ADAC mogelt bei Autotest

Der ADAC testete im Jahr 2005 im Rahmen seiner Auto-Tests den Dacia Logan. Diesem wurde ein vernichtendes Zeugnis ausgestellt, es kursierten Filmaufnahmen im Internet auf denen der Logan umkippt. Aus ADAC-Kreisen wurde ganz klar vom Kauf dieses Autos abgeraten. Daraufhin wurde dem ADAC unterstellt, dass er mit diesem Testergebnis der deutschen Automobilbranche einen Gefallen tun wollte. Der

Test wurde unter anderem von Renault, deren Tochterunternehmen Dacia ist, und von Continental, von denen die Reifen waren, nachgestellt. Außerdem wurde der Test auch von der Fachzeitschrift "Auto-Zeitung" wiederholt, alle kamen zu dem Ergebnis, dass der Logan unter normalen Testverhältnissen nicht umkippt. Nach genaueren Untersuchungen kamen deutsche und französische Experten zu dem Ergebnis, dass der ADAC den Logan falsch bereift hatte, es wurde nämlich ein Reifen mit einer zu kleinen Felge ausgestattet.^[14] Im Nachhinein musste der ADAC die Ungereimtheiten öffentlich zugeben.^[15]

Stimmfälschungen beim Autopreis „Gelber Engel“

Am 14. Januar 2014 wurden erstmals Verdächtigungen in der Süddeutschen laut, nach denen der ADAC bei der Wahl vom Publikumspreis des Autopreises "Gelber Engel" die Stimmzahlen manipuliert hätte.^[16] Im Laufe der weiteren Recherchen stellte sich heraus, dass die Zahlen nach oben korrigiert wurden, da sie für einen 18 Millionen Mitglieder starken Verein viel zu gering waren. Zumindest war dies die Einschätzung des damaligen Kommunikationsdirektor Michael Ramstetter. Es wurde daraufhin aufgedeckt, dass diese Manipulation schon in früheren Preisverleihungen ähnlich gehandhabt wurde und Zahlen vermehrt noch oben korrigiert wurden.^[17] Abgesehen von einem enormen Imageverlust des ADAC, zog dies auch personelle Konsequenzen nach sich. Michael Ramstetter trat von seinem Posten als Kommunikationsdirektor zurück.^[18]

Verflechtungen mit den Wirtschaftsinteressen der Tochterfirmen

- Wechselkennzeichen

Der ADAC als Interessenvertretung machte sich frühzeitig für die 2012 eingeführten Wechselkennzeichen stark. Zum Zeitpunkt der Einführung hatte die Tochtergesellschaft ADAC Autoversicherungs AG bereits einen angepassten Versicherungstarif für die Benutzer von Wechselkennzeichen entwickelt.^[19]

- ADAC-Postbus

Lange Zeit hatte sich der ADAC um die Freigabe des deutschen Fernbusmarktes eingesetzt. Seit 2013 wurde diese Erlaubnis für Fernbusse erteilt und dies wurde vom ADAC zusammen mit der Deutschen Post direkt genutzt. Seitdem fahren ADAC-Postbusse diverse deutschlandweite Strecken.^[20]

- Ablehnung von Tempolimits und Null-Promille-Grenze

Der ADAC lehnt die Einführung von Tempolimits auf deutschen Autobahnen grundsätzlich ab. Obwohl dies aber von rund 47% der ADAC-Mitglieder sowie 53% der Gesamtgesellschaft befürwortet wird. Noch gravierender wird dieses Handeln gegen die den Willen der eigenen Mitglieder bei der Einführung einer Null-Promille-Grenze. Diese wird von 78% der ADAC-Mitglieder gefordert sowie von 80% der Gesamtgesellschaft. Der ADAC handelt damit ganz klar gegen die Interessen seiner 18 Millionen Mitglieder, mithilfe derer er oftmals versucht seine Macht bei politischen Entscheidungen rechtfertigen.^[8]

Zitate

"Sie dürfen mir glauben, wenn ich einen Politiker im Blatt haben will, dann bekomme ich ihn. Und wenn ich die Bundeskanzlerin bitte, eine Gastkolumne zu schreiben, dann schreibt sie." Zitat Michael Ramstetter über die Clubzeitschrift Motorwelt (Ramstetter ist ehemaliger Kommunikationsdirektor und Motorwelt-Chefredakteur, der nach publikwerden des Manipulationsskandals bei der Preisverleihung "Gelber Engel" zurücktrat.)^[21]

Weiterführende Informationen

- [ADAC](#)
- [Wie weit der Einfluss des ADAC reicht](#)

Einzelnachweise

- ↑ [Unternehmensdarstellung](#), adac.de, abgerufen am 23.01.2014
- ↑ ^{2,02,12,2} [Wie der ADAC Lobbyarbeit und Geschäftsinteressen verbindet](#), derwesten.de vom 16.01.2014, abgerufen am 23.01.2014
- ↑ ^{3,03,1} [Satzung](#), adac.de, abgerufen am 23.01.2014
- ↑ ^{4,04,1} [Das Unternehmen](#), adac.de, abgerufen am 23.01.2014
- ↑ [Das Präsidium des ADAC](#), adac.de, abgerufen am 23.01.2014
- ↑ [Die Geschäftsführung des ADAC](#), adac.de, abgerufen am 23.01.2014
- ↑ [ADAC eröffnet Präsidialbüro in Berlin](#), presseportal.de vom 22.11.2002, abgerufen am 27.01.2014
- ↑ ^{8,08,18,28,38,48,5} [Wie weit der Einfluss des ADAC reicht?](#), sueddeutsche.de vom 20.01.2014, abgerufen am 27.01.2014
- ↑ [Pro Mobilität - unsere Mitglieder](#), promobilitaet.de, abgerufen am 30.01.2014
- ↑ [Infrastrukturverband Pro Mobilität - das Präsidium](#), promobilitaet.de, abgerufen am 30.01.2014
- ↑ [Jahresabschlussbericht](#), adac.de, abgerufen am 27.01.2014
- ↑ [ADAC Presseportal](#), adac.de, abgerufen am 29.01.2014
- ↑ [Unangenehme Wahrheiten über die PKW-Maut](#), adac.de, abgerufen am 30.01.2014
- ↑ [Billigauto im Elchtest: Hat der ADAC geschummelt?](#), faz.net vom 10.09.2005, abgerufen am 29.01.2014
- ↑ ["Billigflieger aus Rumänien": ADAC mogelte auch bei Autotest](#), n-tv.de vom 20.01.2014, abgerufen am 29.01.2014
- ↑ [ADAC: Manipulation beim Gelben Engel](#), sueddeutsche.de vom 14.01.2014, abgerufen am 29.01.2014
- ↑ [Geschönte Stimmzahlen: ADAC gibt auch frühere Manipulationen zu](#), spiegel.de vom 20.01.2014, abgerufen am 29.01.2014
- ↑ [ADAC: Michael Ramstetter - der Mann den sie Rambo nannten](#), sueddeutsche.de vom 20.01.2014, abgerufen am 29.01.2014
- ↑ [Wechselkennzeichen](#), adac.de, abgerufen am 29.01.2014
- ↑ [Ausschuss-Chef kritisiert politischen Einfluss des ADAC](#), spiegel.de vom 22.01.2014, abgerufen am 29.01.2014
- ↑ [ADAC: Die magischen 19 Millionen](#), faz.net vom 26.01.2014, abgerufen am 29.01.2014