

Sollten Christen dem ADAC ade sagen?

Von Felix Staratschek,
verkehrspolitischer Sprecher der Ökologisch Demokratischen Partei (ÖDP) KV Bergisches Land
aktiver Katholik (jeden Sonntag in der Messe, Kirchenchor, Cariatssammlung, Roratemessen.....)

Kritiker nennen ihn den Auto Darf Alles Club. Nun gut, so schlimm ist der ADAC nicht, an die Verkehrsordnung sollen sich die Autofahrer halten. Aber in der Regel ist die Politik und Meinungsbildung des ADAC autozentriert. Radfahrer und ÖPNV werden tolleriert, aber eine wirkliche Vorrangpolitik für den Umweltverbund, die gibt es vom ADAC nicht. Gut 17 Millionen Menschen sind dem ADAC beigetreten. Dafür bekommen die Schutzbriefe, die diese vor den Risiken und Unwägbarkeiten beim Autofahren bewahren sollen. Der ADAC, dass sind doch die netten Leute, die einen als Gelber Engel auf der Autobahn helfen. Ich war auch schon einmal Mitfahrer, als der Wagen liegen blieb und dann über die Sprechsäule Hilfe angefordert wurde. Ein ADAC- Vertreter kam und half. Und er zeigte uns den Mitgliedsantrag für den ADAC. Der Fahrer war aber schon über den Campingclub mit dem AvD- Schutzbrief versorgt. Aber wieviele Leute werden jährlich auf diese Weise für den fragwürdigen ADAC geködert? Die Hilfe auf der Autobahn muss der ADAC übrigens kostenlos anbieten, wie jeder Schutzbriefclub, der solche Helfer einsetzt. Nur Material darf berechnet werden. Und da ist es oft preiswerter, die Materialkosten zu zahlen, als einen Mitgliedsbeitrag für eine Organisation zu zahlen, deren Hauptziel es ist, eine Auto- Vorrang- Politik mit allen Mitteln zu erreichen und die Menschen in diesem Sinne zu beeinflussen.

Was ist der ADAC wirklich? Was bietet er seinen Mitgliedern außer einen guten Service? Woher kommen die Positionen, die millionenfach über die Motorwelt unter das Volk gebracht werden? Und setzt sich der ADAC wirklich für Mobilität ein?

Normalerweise bildet sich in Vereinen eine Meinung von unten nach oben. Ortsvereine diskutieren Themen, tragen die in Kreisverbände, wo die je nach Struktur und Zuständigkeit weiter gehen an Regionalverbände, Landesverbände und den Bundesverband. Dieser kann wiederum in Europa- oder Weltverbänden Mitglied sein.

Aber wo ist die Basisstruktur des ADAC? Wo ist die Ortsgruppe, die sich für Kreisverkehre, gute Radfahrbedingungen, gute Bushaltestellen und Bahnhöfe, gute Ortsbuskonzepte und Bahnprojekte einsetzt oder die an Schulen Verkehrssicherheitsprogramme durchzuführen? Wer danach sucht, muss feststellen, da gibt es nichts! Von den 17 Millionen Mitgliedern hat die Mehrheit keine Chance, Einfluss auf den Club auszuüben oder Aktivitäten im Club zu entwickeln. Von daher muss man sich schon fragen, ob man im ADAC überhaupt Mitglied sein kann oder ob man nur Servicekunde ist? Der ADAC also als Unternehmen, dass Verkehrsservice anbietet und eine Kundenzeitschrift herausgibt?

Blickt man in die Satzung, findet man aber ADAC- Ortsclubs. Das sind aber keine Clubs für die Servicekunden, sondern das sind Motorsportvereine, die im ADAC zusammengeschlossen sind, wie die Gewerkschaften im DGB. Und diese Motorsportvereine entsenden Delegierte in die Versammlungen der ADAC- Unterorganisationen, auch Gaue genannt. Die einfachen Mitglieder können auch daran teilnehmen, aber nur, wenn sich diese per Einschreiben rechtzeitig anmelden. Auf der Gauversammlung stehen also gut organisierte Motorsportler vereinzelt Personen gegenüber, die sich per Einschreiben angemeldet haben. Und die Motorsportler haben einen Vorteil. Delegierte können anderen Delegierten ihr Stimmrecht übertragen. In der Gauversammlung werden die Vertreter für die ADAC- Hauptversammlung gewählt. Und da dürften die unorganisierten Einzelmitglieder wenig Chancen haben, in repräsentativer Zahl einzuziehen. Der ADAC, der sich als Lobbyverband der Mobilität ausgibt, ist also nichts weiter als eine

Versammlung von autophilen Motorsportlern!

Der ADAC ist also wie eine Kirche, die eine Patriarchenkirche hat und einige Bischofskirchen, aber keine Gemeindekirchen.

Es wundert also nicht, wenn den Delegierten der Ortsclubs, die aus dem Motorsport kommen und nicht aus verkehrspolitischen Interesse heraus aktiv sind, alle Konzepte suspekt sind, die mit deutlich weniger Autoverkehr ein gutes Leben ermöglichen wollen. Und es wundert gar nicht, wenn diese Leute kein Wissen haben, was per Fahrrad oder Bahn möglich ist und wenn die Falschaussagen über alternative Transportarten verbreiten. Was da herauskommt, ist die schlimmste Mischung von Ideologie und Dummheit. Und das soll man durch seine Mitgliedschaft fördern? Es geht ja nicht um die Abschaffung des Autos, welches eine gute Erfindung für ein gutes Leben ist. Aber es geht um einen vernünftigen Einsatz der materiellen Mittel. Und da überlasten wir das Ökosystem Erde mit unseren materiellen Ansprüchen und zerstören so Gottes Schöpfung. Wenn sinnvolle Mobilität auch mit weniger Umweltbelastung möglich ist, haben Politik und Verbände auch die Pflicht, auf die Umsetzung dieser besseren Mobilität hinzuwirken

2009 schrieb der Verband „Pro Mobilität“ in seinen Erwartungen an die Politik, dem neben weiteren Lobbyverbänden rund um das Auto und die Industrie auch der ADAC angehört:

"Politische Erwartungen an die Verlagerung von Verkehr sind meist viel zu hoch gesteckt. Um das bis 2025 erwartete Wachstum des Güterverkehrs rein rechnerisch alleine auf der Schiene befördern zu lassen, müsste diese ihre heutige Leistung verfünffachen. Das ist illusorisch und deckt sich nicht mit den vielfältigen logistischen Erfordernissen der Wirtschaft. Mehr Güter auf den Bahnen setzen ein besseres Angebot für die Kunden voraus. Die Förderung des Wettbewerbs auf der Schiene ist dazu der Schlüssel. Die Politik sollte jeden Verkehrsträger gleichwertig behandeln und in seiner Umwelt- und Energiebilanz verbessern."

Ähnliches hatte der ADAC bereits in einer Broschüre im September 1994 zur Bundestagswahl behauptet, die lose der Motorwelt beigelegt war, damit dieser Text zur Wählerbeeinflussung weiter gegeben werden kann.

In der Motorwelt 6/2003 behauptete ADAC-Präsident Meyer unter der Schlagzeile „ADAC startet verkehrspolitische Initiative“, dass der ADAC eine „Verkehrspolitik ohne ideologischen Ballast“ fordere. Er wandte sich gegen verstaubte Ideologien um dann gleich einer solchen zu frönen mit der Aussage „Wirtschaftswachstum und Transportleistung ließen sich nicht trennen“. Meyer behauptete, dass die Schiene unsere Verkehrsprobleme nicht lösen könne, weil ihr Transportanteil kontinuierlich abnehme und „weil die Bahn als Transportmittel weder genügend Attraktivität noch Kapazität besitze“.

Solche Zeilen sind ein schreckliches Geschwätz, das leider in der Politik viele Anhänger hat und dessen Folgen bei der Verkehrspolitik in meiner Heimat im Oberbergischen Kreis leider deutlich zu Tage treten.

Ich stelle dagegen folgende Aussagen:

1. Die Politik muss dem Wachstum Grenzen setzen. Politik muss gestalterisch wirken. Oberstes Ziel der Verkehrspolitik muss die Verkehrsvermeidung werden. Ewiges Wachstum ist in einer begrenzten Welt nicht möglich und weitblickende Politik muss sich auf die Zeit nach dem Wirtschaftswachstum vorbereiten. Selbst bei einem Wirtschaftswachstum von 0 laufen die Bänder der Fabriken weiter und rasen wir im hohen Tempo auf einen Abgrund zu. Dabei kann durch erneuerbare Energien und geschlossene Stoffkreisläufe und gutes Produktdesign (Beachtung der Recyclingfähigkeit bei der Herstellung) der Umweltverbrauch auf ein vertretbares Maß reduziert werden. Nicht ewiges Wachstum muss das Ziel sein, das ist eine antichristliche Ideologie, sondern

die Deckung der Bedürfnisse des Menschen und die gerechte Verteilung der Arbeit zur Erstellung der Produkte, die zur Erfüllung dieser Bedürfnisse nötig sind. Dazu wäre die soziale Marktwirtschaft in der Lage, wenn die Konzerne den Staat nicht faktisch gekauft hätten. Die Verfilzung von Politik und Konzernen ähnelt bereits mehr dem Sozialismus der Sowjetunion, als es vielen lieb sein dürfte! Aber das ist ein eigenes Thema, das ich hier nicht weiter ausführen kann.

2. Eine Verfünfachung des Schienengüterverkehrs ist kein Problem, wenn man es richtig macht. Die Bahn hat unzählige Strecken, die stillgelegt sind, die nicht ausgelastet sind oder wo auf noch vorhandenen Flächen das zweite Gleis, Ausweichstellen und Ladestellen wieder entstehen können oder wo bereits fahrende Züge verlängert werden können. Hauptproblem sind Engpässe an Bahnknoten, die oft mit vielen kleinen Baumaßnahmen behoben werden können.

3. Eine moderne Güterbahn auf Containerbasis, die im Takt fährt, wie S-Bahn und Intercity und wo die Container zwischen den Zügen wechseln, wie die Zugfahrgäste, kann alle logistischen Bedürfnisse der Wirtschaft erfüllen. Ich habe mehrfach den ADAC schriftlich aufgefordert, solche Konzepte in seiner Motorwelt zu veröffentlichen, damit die Mitglieder endlich erfahren, was möglich wäre: <http://www.container-lineinzuege.de> und <http://www.containerserviceamladegleis.de>

Wieviele Unternehmer sind Mitglied im ADAC? Wieviele Leiter von logistischen Abteilungen? Wieviele 100 LKW könnten sofort von der Straße auf die Schiene verlagert werden, wenn der ADAC mal über vorhandene einsatzbereite Verfahren zur Containerumladung an jedem Ladegleis schreiben würde? Das würde alle Autofahrer freuen, könnte aber anscheinend den ADAC-Forderungen nach mehr Straßen abträglich sein.

4. Wettbewerb alleine macht keine attraktive Bahn. Wettbewerb findet vor allem im Ganzzugverkehr statt. Der übrige Güterverkehr ist volkswirtschaftlich nur durch Kooperation wirtschaftlich vertretbar und logistisch attraktiv zu verwirklichen. Bahnanlagen sind in der Erstinvestition recht teuer, haben aber eine lange Lebensdauer und können bei intensiver Nutzung, die eine moderne flächendeckende Containerbahn möglich macht zu niedrigen Stückkosten genutzt werden. Der heutige Wagenladungsverkehr mit seinen Rangierzeiten ist zu aufwendig. Per Container kann es wesentlich schneller gehen. Umladen geht schneller, als Rangieren.

5. Bahn stünde nicht so schlecht dar, wäre sie nicht jahrzehntelang benachteiligt worden. Die strukturelle Benachteiligung hat Folgen bis heute und verlangt einen politischen Vorrang für die Schiene.

6. Geldbeträge für die Bahn sagen nichts über die Qualität der Geldverwendung. Hier ist in der Politik noch viel Verbesserungsbedarf, da viele Investitionen in die Bahn eher der Bauwirtschaft, als der Lösung von Verkehrsproblemen gut tun. Darüber hinaus fehlt es bei der Bahn massiv an Transparenz, vor allem bei der Verwendung der Trassengelder, die für jeden Zugkilometer zu entrichten sind.

Wenn eine Bahnstrecke Zugverkehr im Takt hat, müssen für den Güterzug in dem Fahrplan Ausweichstellen speziell für den Frachttransport geschaffen werden. Bei dem heutigen Bahnkonzept heißt das, dass für oft nur ein Güterzugpaar diese teure Infrastruktur vorgehalten werden muss, weshalb die Bahn sehr oft diesen Verkehr lieber eingestellt hat. Mit dem modernen Containerbahnkonzept sind jedoch mehrere Güterzüge pro Tag auf jeder Strecke machbar, so dass die Kosten der Anlagen sich auf viel mehr Züge verteilen würden. Das wichtigste ist, die Bahn für eine maximale Kapazität auszubauen, statt für eine maximale Geschwindigkeit. Dann sind durch niedrige Transportstückkosten niedrige Fahrkarten- und Frachtpreise möglich. Doch das ignoriert der Verband "Pro Mobilität", der als Mitglieder den Allgemeinen Deutschen Automobilclub (ADAC), den Verband der Autoindustrie, die LKW-Transportwirtschaft, die Bauwirtschaft, die Mineralölindustrie, den Bundesverband der deutschen Industrie (BDI) und Vereinigungen der Straßenservicebetriebe nennt.

Zumindest beim ADAC kann sich jeder gegen diese miese Lobbyarbeit wehren. Ich bin Mitglied bei Pro Bahn e.V. und habe selber kein Auto und gehöre keinem Schutzbriefclub an. Ich habe also

kein persönliches Interesse, für einen Club zu werben, außer dem, dass ich für jeden werbe, der gute Ziele verfolgt. Und für Befürworter des Umweltschutzes gibt es den Verkehrsclub Deutschland (VCD www.vcd.org), der neben seinem Einsatz für einen umweltfreundlicheren Autoverkehr offensiv für Radfahrer, Fußgänger und die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel streitet und sich nicht an solchen miesen Lobbykampagnen beteiligt. Wer das umweltfreundliche Verkehrsmittel Eisenbahn mit solchen Aussagen schlecht redet verdient keine Unterstützung. Da der ADAC mit seiner Mitgliedschaft im Verband "Pro Mobilität" und durch seine eigenen Veröffentlichungen die fatalen Folgen einer schlechten Verkehrspolitik für Umwelt und Gesellschaft mit unterstützt und befürwortet, fordere ich zum Austritt aus dem ADAC auf.

Nirgendwo, wo Staus die Autofahrer nerven hat der ADAC bisher aktive politische Initiativen zur Reaktivierung von Bahnstrecken gestartet. Die Strecke Remscheid- Wermelskirchen- Burscheid- Leverkusen- Köln würde die A 1 und A 3 massiv entlasten. Statt einer Stadtbahn entsteht hier ein Radweg, obwohl die Strecke mehrere Großstädte verbindet und an den Zwischenhalten gut 50.000 Einwohner wohnen. Wo, wenn nicht hier, wäre eine Reaktivierung sinnvoll! Güterverkehr ist leider wegen einer Umgehungsstraße nicht mehr durchgehend möglich, kann aber auf Teilstrecken sehr wohl wieder eingeführt werden, da Industriezonen direkt an der noch vorhandenen ehemals zweigleisigen Streckentrasse liegen.

Zusammen mit der Bahnlinie Wuppertal- Remscheid- Hückeswagen- Wipperfürth- Marienheide- Gummersbach- Wiehl- Waldbröl würde die Kreuzung Trecknase in Remscheid massiv vom Verkehr entlastet. Die Strecke Gummersbach- Bergneustadt- Drolshagen- Olpe würde die Kölner Region an die Naherholungsregion Biggensee/ Homert anbinden. Hier liegen riesige Potenziale im Güter- und Personenverkehr auf den Bahntrassen dank der Politik der heimischen CDU brach.

Auch in Wuppertal wird eine zweigleisig trassierte Strecke zum Radweg ausgebaut, die täglich mehrere 1000 Fahrgäste haben würde und die A 46 entlasten würde.

Statt dagegen zu protestieren behaupten "Pro Mobilität" und der ADAC es sei illusorisch, große Verkehrsanteile auf Bus und Bahn zu verlagern. Das, was sich hier als "Pro Mobilität" ausgibt, ist leider nicht für die Mobilität der Leute, die kein Auto haben oder die gerne ihr Auto seltener nutzen würden.

Papst Benedikt hat in seiner Botschaft zum Weltfriedenstag 2010 gesagt, „Umweltschutz ist die Pflicht eines jeden Menschen“. Auch durch einen Austritt aus dem ADAC und anderen autophilen Lobbygruppen und den Eintritt in den Verkehrsclub Deutschland (VCD) kann jeder dieser Forderung des Papstes, die Umwelt zu schützen, nachkommen.

Und unnötiger und vermeidbarer Autoverkehr hat noch einen anderen Haken: Der sinnlose Verbrauch von Erdöl macht Staaten und Organisationen stark und reich, die die Menschenrechte mit Füßen treten, sei es durch die Nichtgewährung der Religionsfreiheit in Saudi Arabien, die Diskriminierung der Christen in anderen Ölstaaten (Kultfreiheit in geschlossenen Räumen ist öfters gegeben, Bekenntnisfreiheit und daher echte Religionsfreiheit jedoch nicht) und die Missachtung der Menschenrechte und der Umweltbelange durch die Ölkonzerne (z.B. Flussdelta in Nigeria, Ölsande in Kanada, Ölpest im Golf von Mexiko....).

Hinzu kommt, dass mit dem Geld, dass der Westen für das Öl ausgibt, reiche Ölscheichs im Westen Moscheen bauen und Muslimverbände unterstützen. Jeder unnötige Ölverbrauch ist daher auch eine unnötige Stärkung des Islam. Und das ist kein Euroislam, wie ihn Bassam Tibi erträumt, sondern ein Islam, der zum Ziel hat, die Oberhoheit über die ungläubige Welt zu erlangen. Wie realistisch das Ziel ist, ist eine andere Frage, es ist aber auf jeden Fall schlecht, es aktiv zu fördern. Da der ADAC sich einer Politik verweigert, die zu so wenig Autoverkehr wie möglich führt, fördert dieser Club indirekt auch den Erdölverbrauch und damit im Nebenschluss sehr kritische Strömungen des Islam. Alle Umweltgruppen, die eine Verkehrs- und Energiewende anstreben, reduzieren im Nebenschluss den Islamisten die Einnahmen. Neben den Aussagen des Papstes zum Umweltschutz sollte das ein starker Anreiz sein, als Christ da seine PKW- Schutzbriefe zu holen, wo die

umweltverträglichste Verkehrspolitik gefordert wird, beim <http://www.vcd.org> . Und in gleicher Weise kann man Gas und Heizöl sparen, wenn man seinen Strom bei <http://www.atomausstiegselbermachen.de> bezieht. Denn die Energiewende soll ja alle fossilen Energieträger ersetzen, auch die Ölheizungen. Dieser Strombezug ist gar nicht so teuer und oft sogar preiswerter, als mancher konventionelle Anbieter. Und wenn man so den Ausbau der erneuerbaren Energieen bewusst fördert, reduziert das auch die Wirkungen der zu erwartenden Steigerung der Preise der fossilen Energieträger!

Natürlich sollte sich auch jeder Fragen, ob man für den Weg zur Kirche wirklich das Auto braucht. Da jede Art der körperlichen Bewegung die Gesundheit fördert, sind Fußwege, Radfahrten (dazu zählt auch der Fußweg im Vor- und Nachlauf des ÖPNV) wo immer möglich dem PKW vorzuziehen. Dabei ist die Zeit eine relative Sache. Den wer zu Fuß geht, treibt damit ja im Nebenschluss Sport und spart Geld. Die Kosten einer Autofahrt kann jeder nach seinen Stundenlohn in Arbeitszeit umrechnen und so der Fahrzeit hinzurechnen. So werden viele Fußwege und Radfahrten deutlich schneller als Autofahrten!

Vorbildliche Aktionen:

<http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de> (Aktion der Krankenkassen)

<http://www.zu-fuss-zur-schule-de> (Aktion des VCD)

Tritt aus aus ihr mein Volk, dass ihr nicht Mitschuldig werdet an ihren Vergehen. Die Unterlassungen des ADAC und das Schlechtreden der Bahn durch den ADAC schreien zum Himmel. Der ADAC hat wesentlichen Anteil daran, dass gute Konzepte nicht umgesetzt werden und weigert sich auch, diese zu publizieren. Unnötige Verkehrstote, Abgase, Umwelttote sowie Menschenrechtsverletzungen und Umweltfolgen sind das Ergebnis des Wirken des ADAC! Ich bitte alle Christen, dass nicht mehr passiv als Servicenehmer des ADAC zu unterstützen. Auch die Unterlassung einer möglichen zumutbaren guten Tat kann schon Sünde sein! Vor allem, wenn dadurch Leid und Unrecht gefördert oder erst ermöglicht wird.

Die Weiße Rose schrieb zum 3. Reich, das diese keine Fesseln wollten, und wären die auch aus puren Gold. Das Verhalten des ADAC ist so eine Fessel für unsere Gesellschaft, mag er auch einen goldenen Service haben. Aber wenn die Millionen, die heute noch im ADAC sind, sich einem anderen Club anschließen, der für die Umwelt streitet, für die Bahn, für die Radfahrer und Fußgänger und der Kreisverbände und Landesverbände für alle Mitglieder hat, wie der VCD, dann wird da der Service auch besser. Und wenn VCD- Leute vor Ort für gute Lösungen kämpfen, detailliert, wie es der schwerfällige ADAC mit seinen fehlenden Basisstrukturen nie schaffen wird, dann bringt das ebenfalls für jeden praktischen Nutzen. Ich bin kein Experte, wie teuer ADAC und VCD sind! Aber ein paar Euro Unterschied sollten hier nicht die Rolle spielen, wenn der ideale Unterschied so gewaltig ist. Die Kultur des Lebens hat viele Facetten. Neben den wichtigen Schutz der Ungeborenen (ich bin Mitglied der Aktion Lebensrecht für Alle Alfa) gehört dazu auch die Vermeidung von Leid durch weniger Verkehrstote, Verkehrskrüppel, an Umweltgiften erkrankte Menschen und weniger Menschenrechtsverletzungen im Umfeld der Ölförderung. Das Schöne ist, dass man für die guten Wirkungen nicht viel Aktivität zeigen muss, man muss nur den Autoclub und den Stromanbieter wechseln und schon unterstützt man Kräfte, die auch, ohne dies besonders zu betonen, für das Leben streiten. Solches Verhalten ist ganz im Sinne unseres Papstes:

<http://gloria.tv/?media=72227>

Mehr zum Thema:

Verkehrspolitische Seite von Felix Staratschek:

<http://sites.google.com/oekoradevormwald/verkehrspolitik>

Mein Blog zum Thema Eisenbahn: <http://viertuerme.blogspot.com/search/label/Eisenbahn>

Die neue Containerbahn: <http://www.container-linienzuege.de> ,
<http://www.containerserviceamladegleis.de>