

Anatomie eines Skandals

13. Januar 2014. Die Leser der Mitgliederzeitschrift "Motorwelt" haben laut ADAC den VW Golf zum "Lieblingsauto der Deutschen" gewählt.

14. Januar. Die Süddeutsche Zeitung berichtet über Manipulationen bei der Wahl. Der Club weist den Vorwurf zurück, will aber keine Zahlen nennen.

16. Januar. Bei der Feier zur Auszeichnung des VW Golf mit dem "Gelben Engel" spricht Geschäftsführer Karl Obermair von "Unterstellungen und Unwahrheiten" und sieht eine "Schande für den Journalismus".

19. Januar. Nach einem Bericht der "Bild am Sonntag" räumt der ADAC die Manipulationen ein und bestätigt den Abgang von Kommunikationschef Michael Ramstetter. Laut Club wussten Präsidium und Geschäftsführung nichts von Unregelmäßigkeiten.

21. Januar. ADAC-Präsident Peter Meyer lehnt einen Rücktritt ab. Die Staatsanwaltschaft München schaltet sich ein.

22. Januar. Meyer verspricht ein Reformprogramm für den ADAC. Er werde der Hauptversammlung Vorschläge für mehr Offenheit, höhere Transparenz und direktere Mitgliedereinbindung machen.

23. Januar. Wegen der frisierten Zahlen beim "Gelben Engel" will sich der ADAC bei Autoherstellern und Zulieferern entschuldigen. Unterdessen prüft das Münchner Amtsgericht, ob der Club mit rund 19 Millionen Mitgliedern künftig den Status eines Vereins haben darf.

Ende Januar / Anfang Februar. Fast täglich Berichte über weitere Unregelmäßigkeiten.

6. Februar. Die Autohersteller BMW, VW und Mercedes kündigen an, ihre bislang erhaltenen "Gelben Engel" zurückzugeben.

7. Februar. Der ADAC legt einen Zehn-Punkte-Plan vor, mit dem auf die Missstände im Automobilclub reagiert werden soll. U.a. soll eine neue Stelle geschaffen werden, die überarbeitete Compliance-Anforderungen durchsetzen soll.

10. Februar. Präsident Peter Meyer tritt zurück: "Für Fehler und Manipulationen von hauptamtlichen Führungskräften, denen gemäß ADAC Satzung die Besorgung der laufenden Geschäfte obliegt, möchte ich nicht länger alleine verantwortlich gemacht werden."

12. Februar. Der ADAC plant keinen wirklichen Neuanfang: Nach dem Rücktritt von ADAC-Präsident Peter Meyer soll es bei dem Autoclub vorerst keine weiteren personellen Veränderungen geben. Auch ADAC-Geschäftsführer Karl Obermair bleibt weiter im Amt - als "Chefaufklärer" (bis 4. April, da gibt der Club die einvernehmliche Trennung bekannt).

14. April. Der ADAC will sein ramponiertes Ansehen mit einer Imagekampagne aufpolieren.

22. April. Die Süddeutsche Zeitung berichtet über Unregelmäßigkeiten bei der Pannenhilfe. Andere Medien springen auf.

30. Juni. Seit Beginn der Skandalserie verlor der Autoclub 320.000 Mitglieder. Im gleichen Zeitraum seien allerdings laut ADAC auch 370.000 neue Mitglieder aufgenommen worden.

6. Dezember. Eine außerordentliche Hauptversammlung billigt einstimmig ein Reformprogramm. Es sieht eine strikte Trennung von Pannenhilfe und kommerziellen Aktivitäten vor. Der ADAC will sich auf seine Wurzeln als Mitgliedergemeinschaft zurückbesinnen und künftig in erster Linie um Serviceleistungen für Kraftfahrer kümmern. Die wirtschaftlichen Tätigkeiten und das Firmengeflecht des Autoclubs sollen in eine Aktiengesellschaft ausgegliedert werden, damit der ADAC seinen steuermindernden Status als eingetragener Verein behalten kann.