

Dicke Bretter

Der Allgemeine Deutsche Fahrradclub hat sich an der Spitze neu aufgestellt. Im **RadMarkt-**Gespräch macht der neue Bundesvorsitzende Frank Masurat deutlich: Er weiß, dass noch dicke Bretter zu bohren sind.

Für die Fahrradbranche ist der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) traditionell ein wichtiger Partner, wenn es darum geht, das Fahrrad gesellschaftlich und politisch nach vorne zu bringen. Immerhin ist der 1979 in Bremen gegründete Verband mit 235.000 Mitgliedern kein kleiner Fisch, sondern durchaus einflussreich. Der ADFC ist bundesweit in mehr als 500 Ortsgruppen und 16 Landesverbände gegliedert, 12.000 Ehrenamtliche engagieren sich dafür.

Dass es 2002 erstmalig einen Nationalen Radverkehrsplan der Bundesregierung gab, ist größtenteils der Lobbyarbeit des ADFC in dieser Richtung zu verdanken. Ein Meilenstein der Entwicklung war sicherlich 2011 die Verlegung der Bundesgeschäftsstelle von Bremen nach Berlin. Auf europäischer Ebene ist der ADFC Mitglied der European Climate Foundation (ECF).

Der ADFC ist zwar verkehrspolitisch stark engagiert, aber sein Arbeitsfeld ist sehr breit. So ist er mit seinen ehrenamtlichen Tourguides einer der wichtigsten Radtourenanbieter vor Ort. Er betreibt eine Reihe von Fahrradfahrerschulen und ist wichtiger Partner der Tourismusverbände. Bekannt sind auf der Internationalen Tourismus-Börse (ITB) veröffentlichte Radreiseanalysen, die Broschüre »Deutschland per Rad entdecken«, die Zertifizierung von Radfernrouen sowie das Programm »Bett und Bike«.

Zudem werden »Fahrradfreundliche Arbeitgeber« ausgezeichnet und über den ADFC Business Club ist der Verband mit der Fahrradbranche im Austausch.

Wechsel nach Kontinuität

Hauptamtlich sind beim ADFC-Bundesverband 46 Menschen beschäftigt. In der Öffentlichkeit stehen vor allem der Vorstand mit dem Bundesvorsitzenden Frank Masurat und die politische



ADFC-Vorsitzender
Frank Masurat.

Geschäftsführerin Dr. Caroline Lodemann. Beide übernahmen ihre jeweiligen Funktionen erst vor wenigen Monaten.

Traditionell sind hier längere Amtszeiten des Führungspersonals üblich. Der Bundesvorsitzende Ulrich Syberg war etwa von 2010 bis 2021 im Amt, Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork – inzwischen Geschäftsführer des Zweirad-Industrie-Verbands (ZIV) – prägte die Institution von 2012 bis Anfang 2021.

Erst zuletzt gab es kürzere Episoden – Rebecca Peters verzichtete 2023 nach zwei Jahren als Bundesvorsitzende auf eine weitere Amtszeit. Bundesgeschäftsführerin Ann-Kathrin Schneider ging nach zwei Jahren Mitte 2023.

Für Kontinuität steht seit 2011 Maren Mattner als kaufmännische Bundesgeschäftsführerin. Und seit 2015 leitet Angela Kohls mit über siebenjähriger Erfahrung als wissenschaftliche Mitarbeiterin für Mitglieder des Bundestags den Bereich Verkehrspolitik.

Personelle Wechsel auf Vorstands- oder Geschäftsführungsebene sind in der Lobbyarbeit immer ungünstig, weil persönliche Netzwerke neu aufgebaut werden müssen. Und dies zu Zeiten, wo der Radverkehr politisch unter Druck steht: Offenbar nicht zu verhindernde massive Haushaltskürzungen sind ein deutliches Zeichen dafür. Das Fahrrad ist politisch nur ein Leichtgewicht und die Verkehrswende wird vom Bundesverkehrsministerium weitgehend zur Antriebswende uminterpretiert.

Mit dem vorläufigen Scheitern der Novelle des Straßenverkehrsgesetzes im Bundesrat wartet ein weiteres Problem auf Lösung. Das alles braucht einen starken ADFC. Grund genug für den RadMarkt, den neuen Bundesvorsitzenden Frank Masurat um ein Gespräch zu bitten.



RadMarkt: Herr Masurat, Sie sind seit November 2023 ADFC-Bundesvorsitzender – schon angekommen?

Frank Masurat: Ja, ich bin deutlich angekommen, in den ersten Wochen und Monaten ging es sehr turbulent los. Da ich vorher zehn Jahre im Vorstand des ADFC Berlin war, hatte ich allerdings schon eine Ahnung, was auf mich zukommen würde.

RM: Ihr Amtsantritt erinnert an den Beginn der Ampel-Regierung – gerade gewählt, verändern sich Rahmenbedingungen fundamental. Stichworte hier, Scheitern der StVG-Novelle mit weitreichenden Folgen und massive Rückschritte in einigen Ländern und Kommunen, etwa Berlin und Hannover. Keine hundert Tage Eingewöhnungszeit für Sie?

Masurat: Das ist korrekt. Vorrangig war für uns die Wiederbesetzung der über acht Monate unbesetzten politischen ADFC-Geschäftsführung

Dann überraschte das unerwartete Scheitern der Novelle des Straßenverkehrsgesetzes im Bundesrat alle beteiligten Organisationen und so mussten wir überlegen, was wir jetzt noch tun können. Aktuell versuchen wir über alle Ebenen – Bund, Länder und Kommunen – hier noch das Ziel zu erreichen, damit der Vermittlungsausschuss von der Bundesregierung oder vom Bundestag angerufen wird und das StVG vor der Sommerpause verabschiedet werden kann.

Nach unserem Verständnis ist es Aufgabe von Bundesverkehrsminister Wissing, die Novelle jetzt durchzubringen, schließlich steht die StVG-Reform im Koalitionsvertrag. Und es wäre ein Erfolg für die Ampelregierung sie über die Bühne zu bekommen.

»Ohne ein fahrradfreundlicheres Straßenverkehrsgesetz wird es nicht gehen.«

**ADFC-Vorsitzender
Frank Masurat**

RM: In der Fünf-Jahres-Verbandsstrategie von 2022 wird der Aufbau einer Jugendorganisation als Ziel benannt, um der Überalterung entgegenzuwirken. Wie weit ist Ihr Konzept bisher gediehen?

Masurat: Seit anderthalb Jahren arbeiten wir daran. Gerade haben wir das im ADFC-Bund-Länder-Rat diskutiert und werden zur Bundeshauptversammlung eine Satzungsänderung vorschlagen, um die Bundesjugendorganisation etablieren.

Schon jetzt sind viele Jugendliche im ADFC sehr aktiv. Von einer Stärkung dieser Bewegung versprechen wir uns weitere Impulse für die Verbandsentwicklung und die Verkehrspolitik.

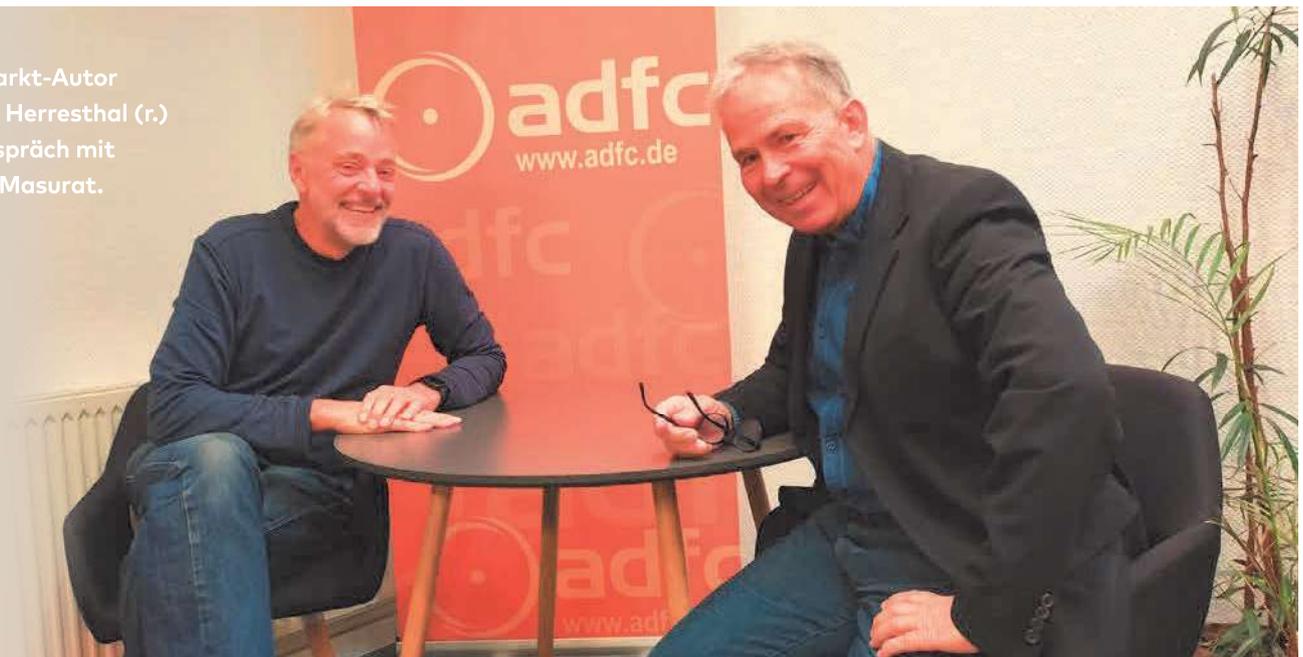
RM: Die Strategie zielt auch darauf ab, dass Deutschland bis 2030 Fahrradland ist, wie im Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) der Bundesregierung festgehalten. Was heißt das für den ADFC konkret?

Masurat: Viele der ADFC-Ideen stecken im NRVP, wie die vom Fahrradland. Das bedeutet, wir brauchen durchgängig sichere Radwegenetze in ganz Deutschland, um Jung und Alt in Stadt und Land zum Radfahren einzuladen.

Davon sind wir aber noch weit entfernt. Für die Umsetzung ist genügend Personal nötig und eine Fahrradmilliarde vom Bund, und zwar jährlich. Diese Forderung erhebt auch die Verkehrsministerkonferenz der Länder. Und ohne fahrradfreundlicheres StVG wird es ebenfalls nicht gehen.

RM: Man hat den Eindruck, Deutschland bewege sich von diesem Ziel eher weg. Unter CSU-Verkehrsminister Andreas Scheuer gab es zuletzt mehr Aufbruchstimmung als derzeit. Welche Erklärung haben Sie dafür?

RadMarkt-Autor
Albert Herresthal (r.)
im Gespräch mit
Frank Masurat.



Masurat: Auf politischer Ebene kommen die Signale so an, als habe das Thema Fahrrad für den Bundesverkehrsminister keine Bedeutung. Dabei betrifft es eigentlich FDP-Grundwerte. Es geht um Entscheidungen und Freiheiten des Einzelnen, mit dem selbstgewählten Verkehrsmittel sicher unterwegs sein zu können.

Die Haushaltskürzungen beim Radverkehr sind widersinnig, hier arbeiten wir an einer Trendumkehr. Deutschland subventioniert fossile Industrien mit 65 Milliarden Euro jährlich, davon die Hälfte im Verkehrsbereich, von daher ist es völlig unverhältnismäßig, Millionen im Fahrradbereich zu kürzen.

RM: Die Verkehrswende erlebt vielerorts Rückschläge. Welche Strategie verfolgt der ADFC-Bundesverband um diese wieder voranzubringen?

Masurat: Wie erläutert, geht es darum, die StVG-Reform erfolgreich abzuschließen. Unter strategischen Gesichtspunkten werden wir stärker in Bündnisse reingehen. Wie in der Vergangenheit zum Beispiel mit der Allianz pro Schiene, mit Gewerkschaften und auch mit der Fahrradwirtschaft. Mit der Klimabewegung wollen wir uns ebenfalls stärker vernetzen.

RM: Ende der letzten Legislaturperiode hieß es, Geld sei nicht das Problem. Also dachten viele, der Radverkehr habe politisch endlich Rückhalt. Bedeuten die letzten drastische Haushaltskürzungen, das Fahrrad ist politisch doch nur ein Nice to have?

Masurat: Aus verkehrswissenschaftlicher Sicht sind sich Fachleute einig – das Fahrrad ist ein ganz zentrales Element

individueller Nahmobilität. Der Radverkehr zahlt ein auf den Klimaschutz, er hilft den Menschen bei Gesundheitsvorsorge und -erhaltung.

Zudem können durch eine von der jeweiligen finanziellen Situation relativ unabhängige Mobilität soziale Ungerechtigkeiten ausgeglichen werden. Diese Ansichten teilen im Grundsatz alle demokratischen Parteien.

Verkehrswissenschaftlich ist ebenso klar – eine Verkehrswende kann nur mit Push und Pull zur selben Zeit erreicht werden. Wir müssen für die Gesellschaft Sinnvolles fördern, wie Radverkehr, und anderes zurückfahren, wie zunehmenden Autoverkehr.

Der Verkehrsraum für weitreichende Fahrradnutzung kann nur vom Eindämmen des jetzt dominierenden Autoverkehrs kommen. Das wehren Politikerinnen und Politiker jedoch eher ab unter der Maßgabe: Wir können den Menschen nicht etwas Gewohnheitsmäßiges wegnehmen.

RM: In Ihrer Strategie wird die enge Verbindung von ADFC und Fahrradindustrie betont, die Mitgliederzahl des Business Club soll wachsen und die wichtigsten Hersteller der Fahrradbranche sollen gewonnen werden. Wie ist hier der Stand?

Masurat: Aktuell arbeiten wir intensiv an einem Relaunch des ADFC Business Club und gehen innerhalb des Vorstands hier auch arbeitsteilig vor, da die stellvertretende Bundesvorsitzende, Sarah Holczer, direkt aus der Fahrradwirtschaft stammt. Bis zum Sommer soll das Konzept vorliegen.

www.adfc.de

Interview/Foto: Albert Herresthal