

Herresthal-Talk mit Frank Masurat



Neue Gesichter beim ADFC Bundesverband

Für die Fahrradbranche ist der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (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. Rund 12.000 Ehrenamtliche engagieren sich für den Verband. Dass es 2002 erstmalig einen „Nationalen Radverkehrsplan“ der Bundesregierung gab, ist größtenteils dem ADFC zu verdanken, der in dieser Richtung lobbyiert hat. Ein Meilenstein der Entwicklung war sicherlich die Verlegung der Bundesgeschäftsstelle von Bremen nach Berlin im Jahr 2011. Auf europäischer Ebene ist der ADFC Mitglied im ECF.

Der ADFC ist verkehrspolitisch stark engagiert – ihn auf diesen Politikbereich reduzieren zu wollen, wäre jedoch zu kurz gesprungen. Sein Arbeitsfeld rund ums Fahrrad ist sehr breit. So ist der ADFC mit seinen ehrenamtlichen TourGuides einer der wichtigsten Radtourenanbieter vor Ort. Er betreibt auch eine Reihe von Fahrrad-Fahrschulen und ist ein wichtiger Partner der Tourismusverbände. Bekannt geworden sind z.B. die regelmäßig auf der ITB veröffentlichte Radreiseanalyse, die Broschüre „Deutschland per Rad entdecken“, die Zertifizierung von Radfernrouten und das „Bett & Bike“-Programm. Auch „Fahrradfreundliche Arbeitgeber“ zeichnet der ADFC aus. Und mit dem „ADFC Business Club“ ist der Verband auch mit der Fahrradbranche vernetzt.

46 Menschen sind beim ADFC-Bundesverband hauptamtlich beschäftigt. In der Öffentlichkeit stehen vor allem der Vorstand mit dem Bundesvorsitzenden, Frank Masurat, und die politische Geschäftsführerin, Dr. Caroline Lodemann. Beide haben erst vor wenigen Monaten ihre jeweiligen Funktionen übernommen.

Beim ADFC sind traditionell längere Amtszeiten des Führungspersonals üblich. Der ehemalige Bundesvorsitzende Ulrich Syberg war beispielsweise von 2010 bis 2021 im Amt, Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork – inzwischen GF des ZIV – prägte den ADFC von 2012 bis Anfang 2021. Erst in den letzten Jahren gab es kürzere Episoden, so verzichtete Rebecca Peters 2023 nach zwei Jahren als Bundesvorsitzende auf eine weitere Amtszeit. Und Bundesgeschäftsführerin Ann-Kathrin Schneider verließ den ADFC Mitte 2023 nach zwei Jahren. Es gibt beim ADFC Bundesverband aber auch eine wichtige Kontinuität: Maren Mattner ist seit 2011 Kaufmännische Bundesgeschäftsführerin. Und auf Arbeitsebene leitet Angela Kohls, die auf siebeneinhalb Jahre Erfahrung als wissenschaftliche Mitarbeiterin für MdBs im Deutschen Bundestag verfügt, seit 2015 beim ADFC den Bereich Verkehrspolitik.

Personelle Wechsel auf Vorstands- oder Geschäftsführungsebene sind in der Lobbyarbeit immer ungünstig, weil die persönlichen Netzwerke neu aufgebaut werden müssen. Und dies zu einer Zeit, in der der Radverkehr politisch unter Druck steht: Die massiven Haushaltskürzungen, den die Branche offenkundig nicht verhindern konnte, 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 eine Lösung. Das alles braucht einen starken ADFC. Grund genug für den Informationsdienst Fahrradwirtschaft, den neuen Bundesvorsitzenden Frank Masurat um ein Gespräch zu bitten.



Frank Masurat. ADFC Bundesvorsitzender seit November 2023 (Foto: Deckbar/ADFC)

AH: Herr Masurat, Sie sind seit November 2023 ADFC-Bundesvorsitzender – Schon angekommen?

FM: Ja, ich bin deutlich angekommen. Das ging in den ersten Wochen und Monaten sehr turbulent los, von daher bin ich gleich hineingesprungen ins kalte Wasser. Ich war vorher 10 Jahre im Vorstand des ADFC Berlin, daher hatte ich schon eine Ahnung, was auf mich zukommen würde.

AH: Ihr Amtsantritt erinnert mich an den Beginn der Ampel-Regierung: Gerade gewählt, verändern sich die Rahmenbedingungen fundamental. Bei der Ampel war es der Krieg in der Ukraine, für den ADFC das unerwartete Scheitern der StVG-Novelle mit weitreichenden Folgen – und auch massive Rückschritte in einigen Ländern und Kommunen, Stichwort Berlin, Stichwort Hannover. Keine 100 Tage Eingewöhnungszeit für Sie, oder?

FM: Das ist korrekt. On top kam noch, dass der ADFC 8 Monate lang keine politische Geschäftsführung hatte. Für uns war die Wiederbesetzung das wichtigste Thema, und das ist uns auch sehr gut gelungen.

Das „kalte Wasser“ war aber dann das unerwartete vorläufige Scheitern der StVG-Novelle im Bundesrat. Das hat alle beteiligten Organisationen überrascht und dazu geführt, dass wir nochmal einen Schritt zurück gehen mussten, um zu überlegen, was können wir jetzt noch tun? Aktuell arbeiten wir daran, dass der Vermittlungsausschuss angerufen wird – und dass noch vor der Sommerpause das StVG verabschiedet werden kann. Wir versuchen über alle Ebenen – Bund, Länder und Kommunen – hier doch noch zum Ziel zu kommen. Der Vermittlungsausschuss kann zum jetzigen Zeitpunkt noch von der Bundesregierung oder vom Bundestag angerufen werden. Nach unserem Verständnis ist das die Aufgabe des Bundesverkehrsministers Wissing, die Novelle jetzt durchzubringen, schließlich steht die Reform des StVG auch im Koalitionsvertrag. Und die Ampelregierung könnte auch mal wieder einen Erfolg gebrauchen – das spricht dafür, eine Lösung zu suchen und die Reform über die Bühne zu bekommen.

AH: Nachwuchsförderung ist für viele Vereine ein wichtiges Thema. In der Fünf-Jahres-Verbandsstrategie wird der Aufbau einer ADFC-Jugendorganisation als Ziel benannt, um der Überalterung entgegen zu wirken. Wie weit ist Ihr Konzept bisher gediehen?

FM: Wir arbeiten seit anderthalb Jahren daran, eine Jugendorganisation für den ADFC aufzubauen. Gerade haben wir im ADFC-Bund-Länderrat das Thema nochmal diskutiert. Wir werden zur nächsten Bundeshauptversammlung eine Satzungsänderung vorschlagen, mit der wir eine Bundesjugendorganisation im ADFC etablieren. So der Plan. Wir haben jetzt schon viele Jugendliche, die sehr aktiv sind im ADFC. Die ganze Bewegung wird getrieben von jungen Menschen im ADFC und wir versprechen uns von einer Stärkung auch noch weitere Impulse für die Verbandsentwicklung und die Verkehrspolitik.

AH: Die Fünf-Jahres-Strategie zielt ja darauf ab, dass Deutschland bis 2030 Fahrradland ist – und so steht es ja auch wortwörtlich im NRVP der Bundesregierung. Was heißt „Fahrradland“ für den ADFC konkret?

FM: Im NRVP stecken ganz viele Ideen vom ADFC, unter anderem die von Fahrradland Deutschland. Das bedeutet, dass wir durchgängige, sichere Radwegenetze in ganz Deutschland brauchen, um Jung und Alt in Stadt und Land zum Radfahren einzuladen. Davon sind wir aber noch weit entfernt.

Dafür, dass das auch konkret umgesetzt werden kann, ist genügend Personal nötig und eine entsprechende finanzielle Ausstattung. Eine Fahrradmilliarde vom Bund, und zwar jedes Jahr. Diese Forderung wird nicht nur vom ADFC erhoben, sondern auch von der Verkehrskonferenz der Länder. Und ohne ein fahrradfreundlicheres StVG wird es auch nicht gehen.

AH: Gegenwärtig hat man den Eindruck, dass Deutschland sich eher vom „Fahrradland“ wegbewegt als darauf zu. Unter dem CSU-Verkehrsminister Andreas Scheuer gab es zuletzt mehr Aufbruchstimmung als in diesen Tagen mit der Ampel. Welche Erklärung haben Sie dafür?

FM: Auf politischer Ebene müssen wir leider feststellen, dass das Thema Fahrrad für den Bundesverkehrsminister keine Bedeutung hat. Das sind die Signale, die bei uns ankommen. Dabei wäre das Fahrrad eigentlich ein klassisches FDP-Thema! Es geht um die Entscheidung des Einzelnen, selbst sein Verkehrsmittel zu wählen. Es geht um die Freiheit des Einzelnen, sicher mit dem Fahrrad unterwegs sein zu können, ohne Angst haben zu müssen, überfahren zu werden – es trifft also die Grundwerte der FDP. Wir können seine Haltung deshalb nicht nachvollziehen.

Der aktuelle Gegenwind bei der Fahrradförderung ist für uns völlig unverständlich, das gilt auch für die Haushaltskürzungen. Hier arbeiten wir an einer Trendumkehr. Die Kürzungen beim Radverkehr sind absolut widersinnig, denn das Geld ist ja noch vorhanden – es wird nur anders ausgegeben. Deutschland subventioniert fossile Industrien mit 65 Milliarden jährlich, davon die Hälfte im Verkehrsbereich, und dann kürzen wir Millionen im Fahrradbereich. Das ist völlig unverhältnismäßig, denn der Radverkehr zahlt auf das Thema Klima, auf das Thema Gesundheit deutlich ein. Daher ist das auch aus gesellschaftlicher Sicht nicht akzeptabel.

AH: Die Verkehrswende erlebt aktuell vielerorts Rückschläge. Welche Strategie verfolgt der ADFC-Bundesverband in dieser Situation? Wie könnten die Verkehrswende und mit ihr der Radverkehr wieder vorangebracht werden?

FM: Auf Bundesebene arbeiten wir daran, das Schlüsselprojekt StVG-Reform doch noch erfolgreich abzuschließen. Unter strategischen Gesichtspunkten werden wir stärker in Bündnissen reingehen. Das haben wir auch in der Vergangenheit schon gemacht, zum Beispiel mit der Allianz pro Schiene, mit Gewerkschaften und auch mit der Fahrradwirtschaft. Auch mit der Klimabewegung wollen wir uns stärker vernetzen. Bündnisse bringen uns gemeinsam weiter.

AH: Zum Ende der letzten Legislaturperiode galt in der Branche das Wort „Geld ist nicht das Problem“ und viele hatten die Illusion, der Radverkehr hätte politisch endlich Rückhalt. Nun hat die Ampel bei den letzten Haushaltsverhandlungen nochmals drastische Kürzungen beim Radverkehr beschlossen. Ist das Fahrrad politisch doch immer noch nur ein „Nice to have“?

FM: Aus verkehrswissenschaftlicher Sicht, und da sind sich die Fachleute auch einig, ist das Fahrrad ein ganz zentrales Element der individuellen Nahmobilität. Der Radverkehr zahlt ein auf den Klimaschutz, er hilft den Menschen bei der Gesundheitsvorsorge und er sorgt auch dafür, dass soziale Ungerechtigkeiten ausgeglichen werden können, dass Mobilität auch relativ unabhängig von der finanziellen Situation der Menschen stattfinden kann. Diese Argumente gelten unabhängig von Parteipolitik, es sind Werte, die im Grundsatz alle demokratischen Parteien teilen. Und nichtsdestotrotz wird diese Erkenntnis im FDP-geführten Verkehrsministerium nicht umgesetzt.

Verkehrswissenschaftlich ist klar, dass eine Verkehrswende nur mit Push und Pull zur selben Zeit erreicht werden kann. Wir müssen das fördern, was für die Gesellschaft sinnvoll ist, zum Beispiel den Radverkehr, und das zurückfahren, was wir nicht mehr wollen, nämlich den verstärkten Autoverkehr. Nur wenn ich beides gleichzeitig mache, kann es funktionieren. Vielen Parteien tut es jedoch weh, Menschen etwas wegzunehmen. Wenn man das mal am Verkehrsraum festmachen will, der Platz für das Fahrrad kann nur vom dominierenden Autoverkehr kommen. Aber das sorgt für Abwehr bei Politikerinnen und Politikern, die sagen: Den Menschen etwas wegnehmen, was Gewohnheit ist – das können wir nicht tun!

AH: In Ihrer 2022 beschlossenen Fünf-Jahres-Strategie wird die enge Verbindung von ADFC und Fahrradindustrie betont. Konkret soll der ADFC-Business-Club an Mitgliedern wachsen und die wichtigsten Hersteller der Fahrradbranche sollen gewonnen werden. Wie weit ist der ADFC bei diesem Thema?

FM: Wir arbeiten aktuell 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. Unser Ziel dabei ist, dieses Konzept bis zum Sommer zu erarbeiten.

Das Interview wurde am 12. März 2024 in der ADFC-Bundesgeschäftsstelle in Berlin geführt.

