

## ADFC-Chef: Bund muss Radfahrer mehr unterstützen



Ulrich Syberg, Vorsitzender des ADFC. Foto: Bilan/ADFC

Berlin. Seit 1979 setzt sich der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) für die Belange der Radler ein. Im Interview spricht Ulrich Syberg, der Bundesvorsitzende des ADFC, über die gesellschaftliche Rolle des Fahrrades, die Zusammenarbeit mit der Politik und das Ziel „Vision Zero“.

Herr Syberg, [als Bundesvorsitzender des ADFC](#) haben Sie sich zum Ziel gesetzt, das Fahrrad stärker in die Gesellschaft zu integrieren. Was meinen Sie genau damit?

Unsere Gesellschaft wird immer mobiler. Die Menschen sind häufiger und länger unterwegs – ob auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder in der Freizeit und im Urlaub. Auch die Älteren sind viel aktiver als noch vor dreißig, vierzig Jahren. Damit all diese Mobilität in Zukunft auch noch funktioniert – die Städte lebenswert und die Menschen gesund und munter bleiben –, brauchen wir das Fahrrad als Verkehrsmittel. In einigen Bereichen funktioniert das schon ganz gut. Meine Spandauer Tante Ursel fährt beispielsweise noch mit 83 Jahren jeden Tag mit dem Fahrrad. Gleichzeitig werden heute immer mehr Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht. Wir wollen der Politik und den Menschen das Fahrrad als das Verkehrsmittel der Zukunft richtig schmackhaft machen.

Wie fällt ihre bisherige Bilanz aus?

Das Fahrrad ist überall präsent. Ich hätte niemals gedacht, dass Banken mal mit Fahrrädern werben würden. Media1 kommt das Thema sogar auf die Titelseiten. Sogar der ADAC hat mittlerweile erkannt, dass er nicht nur fürs Auto da sein muss, sondern die Mobilitätsketten berücksichtigen muss. Wir waren die Ersten, die öffentlich darüber nachgedacht haben.

Wie soll es gelingen, den Menschen das Fahrradfahren näher zu bringen?

[Die gefühlte Sicherheit ist das Wichtigste beim Radfahren.](#) Viele Menschen möchten mehr Fahrrad fahren, haben aber Probleme damit, sich ins Getümmel zu stürzen. Deshalb müssen Radverkehrsanlagen gebaut werden, die den Menschen ein Gefühl von Sicherheit geben.

Stichwort Sicherheit: Im vergangenen Jahr ist die Zahl der Fahrradunfälle auf deutschen Straßen um zehn Prozent gestiegen. Wie erklären Sie sich das?

Die Zahl ist natürlich sehr beunruhigend. Die „Vision Zero“, also gar keine Unfälle, steht bei uns an oberster Stelle. Um das zu schaffen, muss man aber viele Veränderungen im Straßenverkehr beeinflussen. [Der Anstieg 2014 war auch dem guten Fahrrad-Wetter geschuldet.](#) Grundsätzlich ist aber jeder Fahrradunfall einer zu viel.

Aber wie kann die Zahl verringert werden?

Häufigste Unfallursache sind abbiegende Autos und Lkw. Die Städte müssen also darüber nachdenken, [wie der Radverkehr beispielsweise an Kreuzungen gut](#) und sicher geleitet werden kann. Mir ist auch wichtig, dass man die digitale Vernetzung von Verkehrsmitteln weiter vorantreibt. Ein Auto könnte erkennen, wo ein Radfahrer ist – oder dieser könnte gewarnt werden, dass ein abbiegendes Fahrzeug links hinter ihm ist. [Eine weitere Möglichkeit wäre, die Geschwindigkeiten in den Städten zu senken.](#)

Die häufig diskutierte Forderung, die Höchstgeschwindigkeit in Ortschaften auf 30 Stundenkilometer zu senken, dürfte bei den Autofahrern allerdings nicht auf Gegenliebe stoßen...

Wir sehen das optimistisch. Es gibt schon Versuche in diese Richtung – in Münster diskutiert man schon über Tempo 30 flächendeckend in der Innenstadt. Man muss sich klarmachen: Durchschnittlich fährt man in den Städten eh nur 25 bis 30 Stundenkilometer. Es muss nur gelingen, die Spitzengeschwindigkeiten zu reduzieren.

Unfälle werden aber nicht immer von Autofahrern verursacht. Tragen Radler oftmals nicht auch eine Mitschuld? [Radfahrer, die sich an keine Verkehrsregeln halten, machen mir Sorgen](#). Natürlich muss man auch sie in die Pflicht nehmen. Auf der falschen Seite oder auf dem Gehweg fahren, bei Rot über die Ampel – das verurteile ich ganz deutlich. Wenn wir mit dem Finger auf andere zeigen, müssen wir uns auch mal um uns selbst kümmern.

Wie lässt sich das Problem lösen?

Erstens: bessere Infrastruktur. Denn, wenn es ordentliche Angebote für Radfahrer gibt, verhalten sie sich auch besser. Das wissen wir zum Beispiel aus Dänemark. Zweitens: reden, reden, reden. Das ist unter anderem auch mein Job. Und drittens: bessere Mobilitätserziehung in Schulen und Kindergärten. Daran sollten auch die Eltern mitarbeiten.

Hat Deutschland im Bereich der Fahrradpolitik einen Nachholbedarf im internationalen Vergleich?

Auf alle Fälle. Wir haben zwar einen Nationalen Radverkehrsplan, den zweiten sogar schon. Was mir aber Sorgen bei der Umsetzung bereitet, ist der Föderalismus. Der Bund darf nicht nur moderieren und sagen, was die Städte zu tun haben und wie viel sie für den Radverkehr ausgeben sollen. Er müsste eine viel größere Rolle spielen und sich stärker finanziell engagieren, [beispielsweise bei Radschnellwegen als Entlastung für Autobahnen](#).

Wie läuft die Zusammenarbeit mit der Politik? Fühlen Sie sich als Interessensvertretung immer ernst genommen?

Wir werden fachlich sehr ernst genommen, man fragt uns in allen Bereichen: Verkehrssicherheit, Umwelt, Tourismus. Aber der Radverkehr hat politisch nicht den Stellenwert, den wir wollen. In den Niederlanden und Dänemark sieht man ständig Mitglieder der Königsfamilie, Minister und Beamte auf dem Rad zu Terminen kommen. Das gehört da quasi zur Nationalidentität. Unvorstellbar in Deutschland. Hier denken viele Politiker immer noch, Radfahren ist nur etwas für den Urlaub. Auf der Landesebene werden wir eher wahrgenommen. In den Kommunen ist es unterschiedlich. Manche Städte kümmern sich überhaupt nicht um den Radverkehr, andere Städte dagegen sehr vorbildlich. Wir brauchen mutige Bürgermeister, Landräte, Verkehrsminister – bis hinauf die oberste Ebene, die das Thema im Herzen haben.

BMW, Audi, Mercedes: Deutschland ist ein Autobauerland. Ist das auch ein Grund dafür, dass Ihnen noch die Lobby fehlt?

Die Automobilindustrie kennt ihre Kundschaft ziemlich gut – und die Hersteller wissen natürlich längst, dass das Privatauto in den europäischen Städten ein Auslaufmodell ist. Und dass die Zukunft nicht im Verkauf von Autos, sondern in der Ermöglichung von Mobilität liegt. Das Fahrrad spielt dabei eine größere Rolle, als von außen wahrgenommen wird. Im verkehrspolitischen Programm des ADFD steht, das Fahrradfahren könne die Lebensqualität verbessern. Was ist das Besondere am Radeln?

Das Besondere ist nicht das Radeln, [sondern das, was es mit den Städten macht](#). Wo mehr Fahrrad und weniger Auto gefahren wird, gibt es mehr Platz, weniger Hektik und weniger Lärm. In solchen Städten wollen die Menschen wohnen. Außerdem sehen die Menschen ihre Stadt mit anderen Augen, wenn sie auf einem Fahrrad sitzen. Dann sind sie viel bewusster und nehmen auch eher die Probleme in ihrer Umgebung wahr. Es ist ein anderes Lebensgefühl.

Den ADFC gibt es seit 1979. Wie hat sich die Rolle des Fahrrads in der Gesellschaft seitdem verändert?

36 Jahre sind ja noch nicht sehr viel für einen Verein. Aber im gesellschaftlichen Ansehen sind wir in den vergangenen Jahren immer höher gestiegen. Der ADFC ist eine Marke geworden, wir sind ein gefragter Partner, sowohl in Berlin als auch in den Ländern und Kommunen. [Wir protestieren nicht mehr vor den Rathäusern](#), sondern gehen rein und diskutieren.