

JAHRES-
BERICHT



20

24





5
ADFC-Radreiseanalyse

12
ADFC-Fahrradklima-Test



15 ADFC-Bundeshauptversammlung

21 Der ADFC als
Interessenvertretung



22
So arbeitet der ADFC

INHALT

4 Der ADFC im Jahr 2024

18 ADFC in Zahlen

20 Der ADFC

Der ADFC Business Club

Der ADFC als Interessenvertretung

So arbeitet der ADFC

Der ADFC-Bundesvorstand

Die ADFC-Bundesgeschäftsstelle



Ich war kurz vor den Überflutungen in Valencia und habe mit meinem Rad die Fortschritte bei der Radinfrastruktur genossen. Die schockierenden Bilder nach der Flut zeigen, dass wir auf allen Ebenen mehr für den Klimaschutz tun müssen.

Frank Masurat, ADFC-Bundesvorsitzender

Auch politisch war 2024 ein Einschnitt: Die US-Wahl hob erneut Donald Trump ins Amt des Präsidenten. Und einen Tag später scheiterte in Deutschland die Ampel-Koalition. Der ADFC reagierte sofort und entwickelte seinen Aktionsplan „Fahrradland Deutschland“ zum „Fahrradland-Plus“ weiter. Das neue Forderungspapier erschien im Januar 2025.

Die politische Lage in Deutschland und der Welt hat sich verändert. Der ADFC machte mit seinem politischen Leitantrag 2024 einmal mehr deutlich: Es gibt in einer demokratischen Gesellschaft nicht nur eine Perspektive, sondern diverse. Der Verband steht für diese Vielfalt in der Demokratie, für ein gutes Miteinander, für Nachhaltigkeit und Klimaschutz. Die Delegierten ließen auf der Bundeshauptversammlung direkt Taten folgen und nahmen den Jungen ADFC als eigene Jugendorganisation in die Satzung auf. Und sie bestimmten, dass mindestens eine Frau im Vorsitz der Bundeshauptversammlung sowie im Bund-Länder-Rat vertreten sein muss. Auch der ADFC-Bundesvorstand erhält eine gleichberechtigte Doppelspitze, in der ebenfalls mindestens eine Frau vertreten ist. Daher werden an dieser Stelle im nächsten Jahr zwei Stimmen zu lesen sein, wenn auf der Bundeshauptversammlung 2025 der nächste Bundesvorstand gewählt wurde.

Engagement für das Radfahren richtet sich an alle Menschen in unserer Gesellschaft und lädt dazu ein, Mobilität neu zu erleben. Radfahren ist eine demokratische und bezahlbare Form der Mobilität – was wir im ADFC weiter mit Nachdruck und Liebe zum Fahrrad stärken werden.

INFO

www.adfc.de/stvo-steckbriefe

www.adfc.de/btw2025

Straßenverkehrsrechtsreform ✓

2024 konnte der ADFC seinen bislang wohl größten Lobbyerfolg feiern: Mit großer Beharrlichkeit haben wir die Reform des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) verfolgt. Anfang des Jahres sah es noch so aus, als ob sie scheitern könnte, doch im Sommer 2024 stimmte der Bundesrat endlich der Reform zu. Im Oktober trat die angepasste Straßenverkehrs-Ordnung in Kraft. Der ADFC hatte immer deutlich gemacht, wie sehr das bisherige Gesetz die Ungleichbehandlung der Verkehrsmittel förderte und verstärkte. Auch wenn nicht alle ADFC-Forderungen umgesetzt wurden, haben Kommunen nun deutlich mehr Handlungsspielraum. Der ADFC fordert die Kommunen auf, diesen zu nutzen – und unterstützt sie dabei konkret mit StVO-Steckbriefen und Handlungshilfen auf der ADFC-Internetseite.

Kurz vor der jährlichen Bundeshauptversammlung im November überschlugen sich die Ereignisse: Massive Regenfälle lösten Flutkatastrophen in Österreich, Tschechien, Polen, Italien und dann in Spanien aus. Allein in Spanien starben 230 Menschen, insgesamt waren rund zwei Millionen Menschen betroffen, zehntausende wurden evakuiert. 2024 war das heißeste Jahr seit Beginn der Aufzeichnungen – nach 2023. Je höher die Temperaturen, desto mehr Energie und Feuchtigkeit befinden sich in der Atmosphäre. Die Klimakrise treibt die Wetterextreme weiter an.

Zeitenwende in der Verkehrspolitik?

JAN 10 Ein Jahr nach dem ersten Mobilitätsgipfel 2023 im Kanzleramt war immer noch kein Gesamtkonzept in Sicht. Deshalb formulierten ADFC, Allianz pro Schiene, Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), IG Metall und Zukunft Fahrrad in ihrem Positionspapier erstmals gemeinsam Forderungen für die Mobilität in Deutschland und stellten vor, welche verkehrspolitischen Weichen die Ampel-Koalition stellen sollte.

INFO* tinyurl.com/positionspapier-zeitenwende



„*Im Nationalen Radverkehrsplan ist doppelt so viel Fahrradverkehr wie bisher und gleichzeitig mehr Sicherheit für Radfahrende vereinbart. Um das zu erreichen, muss die Bundesregierung das Straßenverkehrsgesetz fahrradfreundlich reformieren.*“

Frank Masurat, ADFC-Bundesvorsitzender



ADFC hat neue politische Geschäftsführerin



FEB 12 Dr. Caroline Lodemann übernahm beim ADFC Mitte Februar als Politische Bundesgeschäftsführerin die Bereiche Politik, Kommunikation und Verband. Sie teilt sich die Geschäftsführung mit Maren Mattner. Lodemann will die Präsenz des ADFC weiter steigern und noch breitere Unterstützung für das Fahrradland Deutschland gewinnen. „Mich motiviert das ganzheitlich Gute am Fahrrad. Radfahren fördert nicht nur Gesundheit und Wohlbefinden derer, die es praktizieren. Es ist auch gut für jene, die selbst nicht Rad fahren können oder wollen, da weniger Autos unterwegs sind“, so die promovierte Literaturwissenschaftlerin. Ihr Ziel: „Radwege müssen flächendeckend sicher sein – damit es überall selbstverständlich werden kann, mit dem Rad zur Schule, zur Arbeit, zum Einkaufen und zum Sport zu fahren. Dazu möchte ich beitragen – und möglichst viele Menschen für das Rad und die Ziele des ADFC gewinnen.“

Lodemann war langjährige Leiterin des Präsidialstabs und der Kommunikation der Leibniz-Gemeinschaft. Die leidenschaftliche Sportlerin lebt mit ihrer Familie in Berlin.

INFO tinyurl.com/caroline-lodemann

*Die Links von Tinyurl führen auf www.adfc.de.

ADFC stellt Ergebnisse der ADFC-Radreiseanalyse 2024 vor

MÄR
06

Der ADFC stellte auf der internationalen Tourismusmesse ITB die Ergebnisse der ADFC-Radreiseanalyse 2024 vor. Mit der Umfrage analysiert der ADFC das Radreiseverhalten: „Mehr als 37 Millionen Menschen in Deutschland sind 2023 im Urlaub und auf Tagesausflügen Rad gefahren – das ist mehr als die Hälfte der Erwachsenen“, sagte Christian Tänzler vom ADFC-Bundesvorstand. Zwar gab es 2023 einen leichten Rückgang bei den klassischen Radreisen mit drei oder mehr Übernachtungen, aber für 2024 hatten wieder mehr Menschen vor, eine längere Radreise zu unternehmen.

Erstmals fragte der ADFC, wie hoch die täglichen Ausgaben von Radreisenden sind: Kurzreisende gaben rund 130 Euro pro Tag aus. Bei Reisen mit mindestens drei Übernachtungen waren es durchschnittlich 117 Euro pro Tag und auf Tagesausflügen etwa 32 Euro. Im Urlaub mit gelegentlichen Radtouren waren es im Schnitt 123 Euro pro Person und Tag.

Die ADFC-Radreiseanalyse liefert seit 1999 Daten zum Radtourismus in Deutschland. Die bundesweite Online-Befragung ist repräsentativ und stellte mit rund 16.000 Teilnehmenden einen neuen Rekord auf.

INFO www.adfc.de/radreiseanalyse2024

Meist befahrene Radfernwege 2023 in Deutschland

1. Weser-Radweg
2. Elberadweg
3. Ostseeküstenradweg (Deutschland)
4. Donauradweg
4. Rheinradweg (Deutschland)
5. MainRadweg
6. RuhrtalRadweg
7. Bodensee-Königssee-Radweg
8. EmsRadweg
9. Bodensee-Radweg (Deutschland)
10. Mosel-Radweg (Deutschland)

Meist befahrene Radregionen 2023 in Deutschland

1. Grafschaft Bentheim/Emsland/Osnabücker Land
2. Bodensee
3. Ostsee (Schleswig-Holstein)
4. Nordseeküste (Niedersachsen)
5. Allgäu
6. Mosel-Saar
7. Mecklenburgische Schweiz/Seenplatte
8. Münsterland
9. Nordsee (Schleswig-Holstein)
9. Mecklenburgische Ostseeküste
10. Ostfriesland
10. Rügen/Hiddensee



ADFC beteiligt sich am Klimastreik

MÄR 01 Fridays for Future und Verdi demonstrierten für eine sozial gerechte Verkehrswende. Der ADFC schloss sich den Demos an, denn das Motto #WirFahren-Zusammen vereinte Klimaaktivist:innen, Radfahrende und Beschäftigte im öffentlichen Nahverkehr. Gemeinsam forderten sie bessere Bedingungen für den ÖPNV und den Radverkehr sowie mehr Klimaschutz. Der ADFC setzt sich u. a. für mehr und bessere Radwege, eine bessere Fahrradmitnahme in Bus und Bahn sowie sichere Fahrradparkplätze an Haltestellen und Bahnhöfen ein.

INFO tinyurl.com/klimastreik-maerz

Europäische Erklärung zum Radverkehr



APR 05 Der ADFC begrüßte die Europäische Erklärung zum Radverkehr. Sie soll mehr Radverkehr, mehr Sicherheit sowie mehr Radwege bringen und als Orientierung für zukünftige EU-Gesetze dienen. Die Erklärung enthält Maßnahmen und Verpflichtungen, für die sich der ADFC auf nationaler Ebene seit Jahren einsetzt – etwa für mehr Geld, eine Verstärkung der Fördermittel, für sichere und geschützte Radwege sowie durchgängige Radwegenetze.

Die EU will die Klimaziele erreichen und den Europäischen Green Deal unterstützen, sie fordert daher die Mitgliedstaaten auf, die Fahrradinfrastruktur auszubauen, die Sicherheit der Radfahrenden zu erhöhen und der aktiven Mobilität Vorrang einzuräumen. Die Erklärung mit ihren 36 Punkten ist rechtlich unverbindlich. Der ADFC hält sie dennoch für einen Meilenstein und sieht die unterzeichnenden Mitgliedstaaten in der Pflicht, die Erklärung einzuhalten und umzusetzen.

INFO tinyurl.com/eu-erklaerung

Studie: Deutschland könn

MAI 28 Eine vom ADFC in Auftrag gegebene Studie des Fraunhofer-Instituts ISI zeigt, dass der Radverkehr in Deutschland großes Potenzial hat und dabei helfen kann, bis zu 19 Millionen Tonnen CO₂ im Verkehr einzusparen.

Die Studie belegt: Deutschland kann den Radverkehrsanteil an Wegen bis 30 Kilometer Länge bis 2035 verdreifachen und die Verkehrsemissionen im Nahbereich um 34 Prozent reduzieren. Voraussetzung ist, dass Radwege gut ausgebaut, Schnittstellen mit Bus und Bahn geschaffen und Kommunen fahrradfreundlich mit kurzen Wegen geplant werden.

Das Institut hat verschiedene Szenarien für die Berechnung zugrunde gelegt, von der derzeitigen Verkehrspolitik bis hin zum „Fahrradland-Plus“, also der konsequenten Umsetzung von radverkehrsfördernden Maßnahmen. Im besten Szenario ist eine Steigerung des Radverkehrsanteils um mehr als das Dreifache bis 2035 möglich.

INFO www.adfc.de/klimastudie

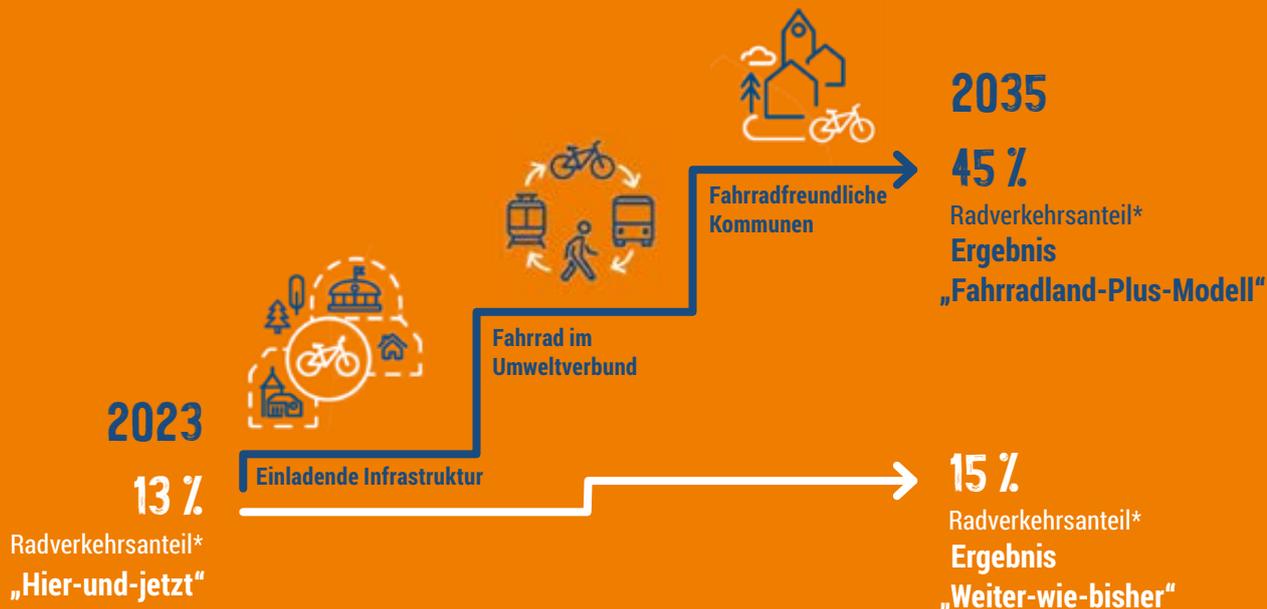
„Wir sind froh, nun den wissenschaftlichen Nachweis dafür zu haben, dass unsere These stimmt: Deutschland kann bis 2035 ein weltweit führendes ‚Fahrradland-Plus‘ werden. Voraussetzung ist, dass die Verkehrspolitik den ambitionslosen ‚Weiter-wie-bisher‘-Kurs verlässt und leistungsfähige Radwegenetze baut, eine hervorragende Verknüpfung von Rad und Bahn fördert sowie Kommunen mit kurzen Wegen und angepasstem Verkehrstempo schafft.“

Frank Masurat, ADFC-Bundesvorsitzender



te Radverkehrsanteil verdreifachen

POTENZIAL DES RADVERKEHRS



JÄHRLICHES EINSPARPOTENZIAL FÜR CO₂-EMISSIONEN

„Weiter-wie-bisher“
15 % Radverkehrsanteil*

Verkehr verursacht
57 MIO.
Tonnen CO₂

Verkehr verursacht
38 MIO.
Tonnen CO₂

2035
- 19 MIO.
Tonnen CO₂

Ergebnis
„Fahrradland-Plus-Modell“
45 % Radverkehrsanteil*

* im Personenverkehr auf Strecken bis 30 km
Zahlen: Fraunhofer-Institut ISI, Mai 2024

Parlamentarischer Abend des ADFC

JUN 06 Der ADFC stellte auf seinem Parlamentarischem Abend in Berlin die Studie zu den Potenzialen des Radverkehrs für Verkehrswende und Klimaschutz vor (siehe Mai). Mehr als 150 Gäste aus Politik, Verwaltung und Wissenschaft tauschten sich aus und diskutierten die Impulsvorträge, die den Zusammenhang von Gesundheitsförderung und aktiver Mobilität, den Wirtschaftsfaktor Rad- und Fußverkehr, die Flächeneffizienz aktiver Mobilität und dadurch entstehende Freiräume für nachhaltige Stadtentwicklung beleuchteten.

ADFC-Bundesgeschäftsführerin Dr. Caroline Lodemann betonte, dass die Inhalte und Positionen des Abends eine Einladung zum Gespräch seien:



Mehr als 150 Gäste nahmen am Parlamentarischen Abend teil.

„Es gilt, das Potenzial des Fahrrads umfassend zu nutzen. Dafür braucht es Verbindlichkeit und planungssichere Ressourcen sowie ein klares Bekenntnis für die gemeinsame Umsetzung des Fahrradland-Plus aus Politik und Gesellschaft.“

INFO tinyurl.com/adfc-abend



Straßenverkehrsgesetz endlich novelliert

JUN 14 Bundestag und Bundesrat verabschiedeten die Novelle des Straßenverkehrsgesetzes (StVG). Die Reform, die der ADFC angestoßen hatte, schafft neue Möglichkeiten zur fahrradfreundlichen Gestaltung von Städten und Gemeinden. Nach mehrmonatigen Verhandlungen konnte ein Kompromiss erzielt und der Vermittlungsausschuss angerufen werden. Im Kern ging es bei der Novellierung darum, die Ziele Klimaschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung neu im Gesetz zu verankern, um den Kommunen mehr Spielräume zu verschaffen, beispielsweise beim Einrichten von Fahrradstraßen, Busspuren und Fußgängerüberwegen.

Der ADFC hatte sich seit Jahren für die Modernisierung starkgemacht und begrüßte die Novelle. Er kritisierte jedoch, dass im neuen StVG ein Bekenntnis zur Vision Zero fehlt. Und das, obwohl das Ziel eines Verkehrs ohne Tote und Schwerstverletzte ausdrücklich das Leitbild des Verkehrssicherheitsprogramms des Bundes ist. Damit fehlt ein eindeutiger Maßstab dafür, was mit dem Ziel Verkehrssicherheit im StVG überhaupt gemeint ist.

Der ADFC mahnte an, dass die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und die technischen Regelwerke für den Straßenbau ebenfalls zügig modernisiert werden müssen.

INFO adfc.de/stvg-reform



Es war höchste Zeit. Mit der Reform werden Kommunen in der Lage sein, geschützte Radfahrstreifen, Fahrradstraßen und mehr Tempo 30 einzurichten und so zügig die zahllosen Lücken im Radwegenetz zu schließen.“

Dr. Caroline Lodemann, Politische ADFC-Bundesgeschäftsführerin

ADFC auf der Velo-city-Konferenz

JUN 18 Die Velo-city-Konferenz fand im belgischen Gent statt. Mehr als 1.500 Fachleute aus aller Welt besuchten die Konferenz, die erstmals 1980 vom ADFC initiiert wurde. Internationale Expert:innen aus dem Radverkehrsbereich tauschten sich auf der weltgrößten Radverkehrskonferenz aus, auch der ADFC war dabei. Die Politische ADFC-Bundesgeschäftsführerin Dr. Caroline Lodemann moderierte eine Podiumsdiskussion zum Thema Radfahren, Inklusion und soziale Mobilitätsgerechtigkeit. Zudem übernahm der ADFC wichtige Rollen bei Veranstaltungen zur Zertifizierung „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“, zur Intermodalität und zu kinderfreundlichen touristischen Radrouten.



Velo-city-Konferenz 2024 in Gent

INFO velo-city-conference.com

StVO-Novelle im Bundesrat verabschiedet



Durch die Modernisierung des Straßenverkehrsrechts erhalten Kommunen mehr Spielraum für die fahrradfreundliche Gestaltung ihrer Straßen.

JUL 14 Der ADFC begrüßte, dass der Bundesrat die Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) so zügig nach der Reform des Straßenverkehrsgesetzes beschlossen hatte. Für die Kommunen wird so die Anordnung von Radstreifen und Fahrradabstellanlagen erleichtert. Aber der ADFC vermisst mehr Möglichkeiten für Tempo 30 und die Vision Zero in der Novelle. Der Verband hatte sich seit Jahren für eine Modernisierung des Straßenverkehrsrechts eingesetzt, damit Kommunen mehr Spielraum für die fahrradfreundliche Gestaltung ihrer Straßen erhalten.

Mit den beschlossenen Novellen des Straßenverkehrsgesetzes und der StVO können Radspuren und Fahrradparkplätze auf Fahrbahnen aus Gründen des Umwelt- oder Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung eingerichtet werden. Bislang mussten solche Maßnahmen mit der Verkehrssicherheit begründet werden und ließen sich oft nur an Unfallschwerpunkten umsetzen. Durch ein neues Antragsrecht können nun auch die Gemeindevertretungen die Initiative für neue Radverkehrsanlagen ergreifen.

Die geänderte Straßenverkehrs-Ordnung trat im Oktober 2024 in Kraft. Damit erfüllt die Bundesregierung ein Versprechen aus dem Koalitionsvertrag.

INFO adfc.de/stvg-reform

ADFC verhinderte strengere Vorschriften für Fahrradanhänger



AUG 20 Das Verkehrsministerium wollte die Gesetzeslage für Fahrradanhänger in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) verschärfen. Das zulässige Gewicht eines ungebremsten Fahrradanhängers sollte auf 50 Kilogramm begrenzt werden. Bis zu 60 Kilogramm sollten möglich sein, wenn eine Auflaufbremse vorhanden ist. Der ADFC kritisierte, dass dies innerhalb der EU ein nationaler Alleingang Deutschlands sei und die Vorschriften der EU ausreichen. Zudem wären die Kosten für Anhänger durch eine Auflaufbremse erheblich gestiegen – was für viele Familien den umweltfreundlichen Transport erschwert hätte. Nach Protesten der Branche und des ADFC waren die Pläne vom Tisch.

INFO tinyurl.com/adfc-anhaenger

Fahrradfreundliche Arbeit

AUG 27 Mehrere Unternehmen haben 2024 vom ADFC das Zertifikat „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ in Gold erhalten. Das Zertifikat gibt es in Bronze, Silber und Gold.

Der **Bundesrechnungshof** wurde mit seinem Hauptstandort in Bonn als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ in Gold ausgezeichnet. Mehr als 1.000 Beschäftigte können sich über Angebote wie Diensträder, Duschen, Spinde, sichere Fahrradparkplätze und eine eigene Reparaturstation freuen. Zudem veranstaltet der Bundesrechnungshof Fahrradaktionstage und nimmt regelmäßig an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ teil.

Fahrradzubehörhersteller **SKS Germany** erreichte 2024 – nach einer Auszeichnung in Silber 2021 – den Gold-Standard. Das Unternehmen unterstützt die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die das Fahrrad für den Arbeitsweg nutzen, mit verschiedenen Maßnahmen und kann so bei den Themen Nachhaltigkeit, Gesundheit und Mobilitätsmanagement punkten.



Arbeitgeber in Gold zertifiziert



Auch Abstellanlagen- und Stadtmobiliarhersteller **WSM – Walter Solbach Metallbau GmbH** hat das Zertifikat in Gold erhalten und setzt sich für Rad fahrende Mitarbeiter:innen ein. Das Unternehmen bietet ihnen überdachte Fahrradabstellanlagen, Umkleidemöglichkeiten, Duschen, Lademöglichkeiten für E-Bikes und eine Fahrradreparaturstation. Hinzu kommen besondere Konditionen und Angebote für Mitarbeitende im örtlichen Fahrradfachhandel sowie Informationsveranstaltungen rund um die Themen Fahrrad und Gesundheit. Zudem setzt sich WSM vor Ort und überregional für bessere Radverkehrsinfrastruktur ein.

Bereits im Frühjahr war Taschenhersteller **Ortlieb** zum zweiten Mal als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ in Gold ausgezeichnet worden. Ortlieb engagiert sich seit fast zwei Jahrzehnten bei Aktionen wie „Stadtradeln“ und „Mit dem Rad zur Arbeit“, bietet das Dienstrad-Leasing an und stellt überdachte Abstellplätze, Lademöglichkeiten, Umkleiden, Duschen, Spinde und Schuhtrockner für die Mitarbeitenden bereit. Es gibt eine Fahrradwerkstatt und Workshops, um Grundzüge der Fahrradreparatur zu erlernen. Außerdem setzt sich Ortlieb für sichere Infrastruktur auf den lokalen Arbeitswegen ein.

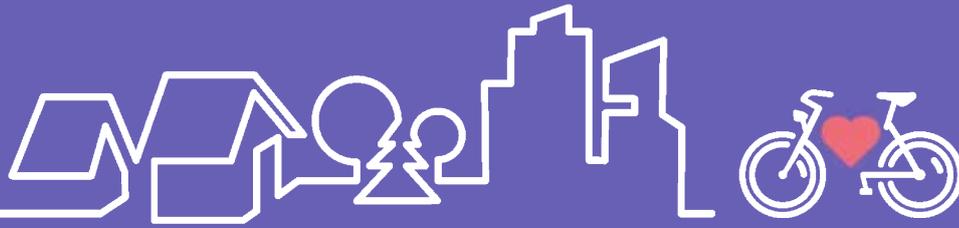
Zertifikat „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ boomt

Mehr als 380 Unternehmen, Banken, Forschungseinrichtungen und Behörden sind bereits zertifiziert, u. a. Firmen wie Siemens, Aktion Mensch, Infineon und Open Grid Europe. Laut Fahrrad-Monitor 2023 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr fährt mehr als jeder fünfte Beschäftigte regelmäßig mit dem Fahrrad zur Arbeit. Nach Einschätzung des ADFC könnte der Anteil durch Radschnellwege, durchgängige Radwegenetze und großzügige Fahrradparkhäuser bis 2030 mehr als verdoppelt werden.

INFO www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de



„Fahrradfreundliche Arbeitgeber“ wie der Bundesrechnungshof bieten ihren Mitarbeitenden u. a. Reparaturstationen an.



ADFC-Fahrradklima-Test 2024

SEP
01

Macht das Radfahren vor Ort Spaß oder ist es Stress? Darum geht es im ADFC-Fahrradklima-Test, der 2024 zum elften Mal stattfand. Vom 1. September bis zum 30. November 2024 konnten Radfahrende in Deutschland bewerten, wie fahrradfreundlich ihre Städte und Gemeinden sind. Die Ergebnisse sind eine wichtige Rückmeldung für die politisch Verantwortlichen und Verkehrsplaner:innen.

In der Befragung bewerten die Teilnehmenden den Radverkehr vor Ort und geben nützliche Hinweise, die Kommunen gezielt für Verbesserungen in der Infrastruktur nutzen können. Auch die Erfolge der Radverkehrsförderung vor Ort können so gemessen werden. Einige Fragen bezogen sich darauf, wie Radfahrende das Verhalten von anderen Verkehrsteilnehmenden wahrnehmen.

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist eine der größten Befragungen zum Radfahrklima weltweit und motivierte 2024 mehr als 213.000 Menschen zur Teilnahme. Durch ein Authentifizierungsverfahren konnte der ADFC die Qualität der Daten weiter verbessern.

Die Ergebnisse des vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr geförderten Projekts werden im Juni 2025 vorgestellt. Parallel zum ADFC-Fahrradklima-Test startete der ADFC auch eine Umfrage in den Verwaltungen der rund 11.000 Kommunen in Deutschland und fragte Daten zum Radverkehr, zur Radverkehrsförderung vor Ort und zu erfolgreichen Maßnahmen ab. Auch hier sollen die Ergebnisse im Sommer 2025 vorliegen.

INFO fahrradklima-test.adfc.de





ADFC unterstützt Kidical-Mass-Aktionstage

SEP
16

Von Mitte September bis Ende Oktober eroberten Kinder, Jugendliche und ihre Familien im Rahmen der Kidical Mass in vielen Orten die Straße. Auch 120 ADFC-Gliederungen beteiligten sich bundesweit an den Aktionstagen. Dabei wurden unter anderem temporäre Schul- oder Spielstraßen eingerichtet und sogenannte

Fahrradbusse organisiert, bei denen Kinder als Gruppe gemeinsam und begleitet zur Schule fahren. Die Kidical Mass möchte Kinder sichtbar machen und ihnen eine Stimme in der Verkehrspolitik geben. Der ADFC ist Teil des Kidical Mass-Bündnisses und unterstützt die Forderungen.

INFO tinyurl.com/adfc-kidical-mass

ADFC und BALM koordinieren EuroVelo-Radrouten in Deutschland

OKT
09

Die jährliche fahrradtouristische Konferenz „EuroVelo & Cycling Tourism“ organisiert der europäische Radfahrerverband European Cyclist's Federation (ECF) und will so das EuroVelo-Routennetzwerk stärken. Es umfasst 17 Routen mit einer Gesamtlänge von etwa 90.000 Kilometern und fördert den nachhaltigen Tourismus sowie die grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Der ADFC und das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) wurden gemeinsam zum National EuroVelo Coordination

Centre (NECC) für Deutschland gewählt. Der ADFC betreut seit 2011 die Koordination des EuroVelo-Netzes, während das BALM für das Radnetz Deutschland zuständig ist. Die neue Zusammenarbeit will Synergien zwischen beiden Netzen nutzen. Der ADFC freut sich, gemeinsam mit dem BALM diese Rolle zu übernehmen und deutsche Erfahrungen in die Weiterentwicklung des gesamteuropäischen EuroVelo-Netzwerks einzubringen.

INFO tinyurl.com/adfc-necc



Das ist das EuroVelo-Netz: Frank Hofmann (li.) und Michael Maier haben den ADFC auf der Konferenz vertreten.

Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung trat in Kraft

OKT 11 Die novellierte Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) trat mit der Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt in Kraft. Sie macht es Kommunen leichter, den Radverkehr zu fördern. Der ADFC appellierte mit dem Inkrafttreten an die Verwaltungen, die neuen Spielräume zu nutzen. ADFC-Bundesgeschäftsführerin Dr. Caroline Lodemann sagte: „Das ist ein guter Moment für den Radverkehr in Deutschland: Die Zeiten, in denen erst Unfälle geschehen müssen, um einen Radweg einrichten zu können, sind vorbei.“

Kommunen können nun auch Umwelt- oder Klimaschutz, Gesundheit oder städtebauliche Entwicklung als Grund für die Einrichtung von Radfahrstreifen, Fahrradstraßen, Fahrradparkplätzen und Tempo 30 anführen. Somit können viele neue Projekte angepackt oder bereits vorhandene Planungen umgesetzt werden, die bislang an den zu engen Gesetzesvorgaben gescheitert sind.

Konkretere Vorgaben für die Anwendung der neuen Möglichkeiten wird die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) enthalten, die das Bundesverkehrsministerium 2025 veröffentlichen wird. Viele Behörden warten auf diesen Praxisleitfaden, bevor sie sich an die Umsetzung neuer Pläne machen. Das ist rechtlich aber nicht nötig, und Vorbereitungen für konkrete Maßnahmen können jetzt schon getroffen werden. Deshalb fordert der ADFC die Verwaltungen auf, nicht erst auf die VwV-StVO zu warten, sondern direkt loszulegen, um keine Zeit zu verlieren.

INFO adfc.de/stvg-reform

SERVICE

Neue StVO:
Ein ADFC-Dossier zeigt, wie Kommunen die StVO nutzen können:

www.adfc.de/stvo-steckbriefe



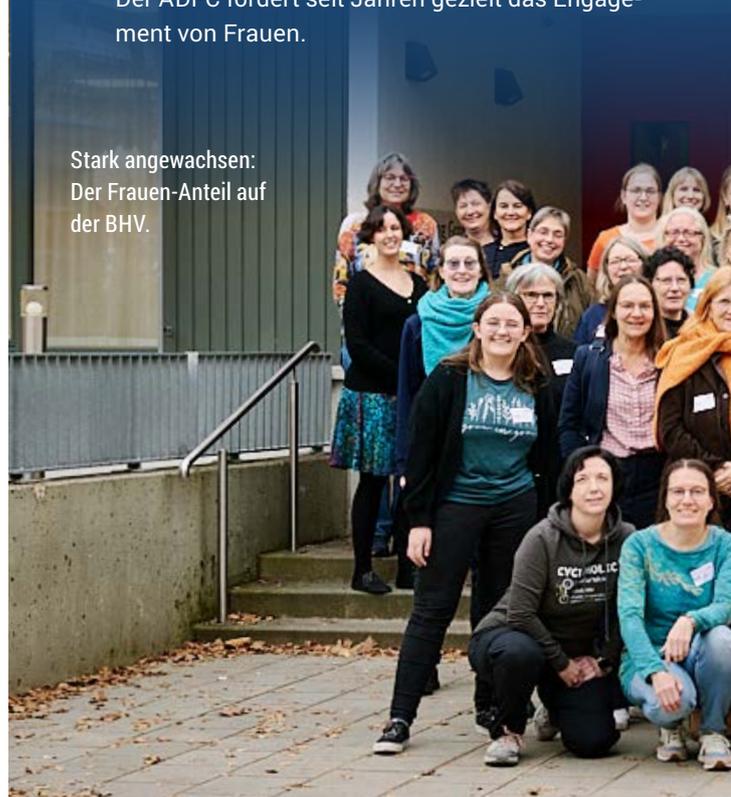
ADFC-Bundeshauptversammlung ADFC wird zukunftsfähig

NOV 09
NOV 11

Die 44. Bundeshauptversammlung des ADFC ebnete den Weg für den Jungen ADFC als Bundesjugendorganisation. Der Junge ADFC wurde Bestandteil der Satzung und kann 2025 gegründet werden. Damit bietet der ADFC jungen Menschen einen eigenen Raum, sich fürs Radfahren zu engagieren. Das Netzwerk „Junge Menschen im ADFC“ hatte die Idee der Bundesjugendorganisation 2023 vorgestellt und 2024 ausgearbeitet, wie der Junge ADFC entstehen kann und was dabei rechtlich, strukturell und organisatorisch zu beachten ist. Der Junge ADFC konzentriert sich zunächst auf Jugendliche und junge Erwachsene zwischen 16 und 26 Jahren.

Des Weiteren stimmten die rund 140 Delegierten für eine Quotierung in den Ämtern und Gremien des ADFC und bestimmten, dass mindestens eine Frau im Vorsitz der Bundeshauptversammlung sowie im Bund-Länder-Rat vertreten sein muss. Der ADFC-Bundesvorstand erhält eine gleichberechtigte Doppelspitze, in der ebenfalls mindestens eine Frau vertreten ist. Frauen in Ämtern – das ist bereits gelebte Praxis im ADFC. Sie wurden nun auch in der Satzung verankert. Der ADFC fördert seit Jahren gezielt das Engagement von Frauen.

Stark angewachsen:
Der Frauen-Anteil auf
der BHV.



sammlung: iger und vielfältiger



Große Freude: Die Bundeshauptversammlung machte den Weg für die Gründung des Jungen ADFC frei.

Form der Mobilität, die viele Menschen teilhaben lässt. Radfahren ist eine Lösung im Alltag, in der Freizeit und im Urlaub und steht für ein positives Lebensgefühl für alle. Der ADFC-Bundvorsitzende Frank Masurat sagte: „Mit Gründung des Jungen ADFC und der garantierten Präsenz von Frauen an der Verbandsspitze machen wir den ADFC zukunftsfähiger, vielfältiger und repräsentativer. Unser Ziel ist ein lebenswertes, fahrradfreundliches Land mit bezahlbarer, klimafreundlicher Mobilität für alle – eine Vision, für die es sich einzusetzen lohnt. Besonders freut uns, dass künftig viele junge Köpfe mit neuen Ideen das Fahrradland Deutschland im ADFC mitgestalten werden.“

INFO adfc.de/bhv2024

Im politischen Leitantrag 2024 bekannten sich die Delegierten erneut zu Demokratie, Vielfalt und Klimaschutz – und applaudierten, als der ADFC-Bundvorsitzende Frank Masurat sagte, dass Hass und Ausgrenzung im ADFC keinen Platz haben. Sie wollen mit ihrem Leitantrag und ihrem Engagement für das Radfahren die Mitte der Gesellschaft ansprechen und vor allem ein gutes Lebensgefühl vermitteln. Der ADFC tritt für den Radverkehr ein, weil er allen hilft: Er steigert die Lebensqualität vor Ort, stärkt durch weniger Treibhausgasemissionen den Klimaschutz und ist eine bezahlbare sowie demokratische



Der ADFC-Bundvorstand auf der BHV: Christoph Schmidt, Cathrin Cailliau, Frank Masurat, Amelie Döres und Dr. Joachim Lohse (v. l. n. r.).



Mehr Radunfälle – ADFC fordert bessere Radwege

DEZ 02 Laut einer Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) verunglückte jeder dritte getötete und knapp jeder zweite schwerverletzte Radfahrende bei Alleinunfällen ohne weitere Beteiligte. Von den knapp 27.400 Alleinunfällen endeten 147 tödlich. Als Alleinunfall gilt, wenn Radfahrende ohne Fremdeinwirkung stürzen – etwa durch Rutschen auf Laub, Ausrutschen auf Eis oder Hängenbleiben an Hindernissen. Die meisten Stürze passieren dabei zwischen Dezember und Februar. Auch die Berufsgenossenschaften schlagen Alarm, weil Unfälle auf dem Arbeitsweg zunehmen.

Der ADFC sieht die Hauptursache in der mangelhaften Infrastruktur und forderte bessere Radwege sowie einen sorgfältigen Winterdienst auf Radwegen. ADFC-Bundesgeschäftsführerin Dr. Caroline Lodemann sagte: „In den Daten der UDV sehen wir eine klare Häufung der Fahrradunfälle in den Wintermonaten – und das, obwohl im Sommerhalbjahr mehr als doppelt so viel Fahrrad gefahren wird. Die Kommunen müssen den Winterdienst auf Radwegen ernst nehmen.“

INFO tinyurl.com/alleinunfaelle



ADFC verteilt am Nikolaustag Zimtsterne



DEZ 06 Am 6. Dezember verschenkte der ADFC bundesweit rund 20.000 Zimtsterne und Postkarten an Menschen auf dem Fahrrad. Das kleine Dankeschön galt allen, die auch im Winter mit dem Rad fahren und zeigen: Radfahren und Verkehrswende kennen keine Winterpause. Trotz Kälte, schlechter Sicht und ungeräumten Radwegen bleiben viele Menschen dem Fahrrad auch im Winter treu. Mit der Aktion erinnert der ADFC die Politik daran, die Bedingungen zum Ganzjahresradfahren zu verbessern und bundesweit eine gute Radinfrastruktur zu schaffen. Der ADFC fordert Kommunen auf, Radwege von Schnee, Eis oder nassem Laub zu befreien. Nur eine gute Infrastruktur und regelmäßige Wartung kann Menschen überzeugen, dass sie das ganze Jahr über sicher Radfahren können.

INFO tinyurl.com/adfc-zimtsterne

ADFC-Magazin Radwelt

Das ADFC-Magazin Radwelt erschien 2024 viermal und wurde an rund 100.000 Adressen im Abo verschickt. Insgesamt hat das Magazin eine Auflage von 108.000 Exemplaren im Print. Rund 30.000 Mitglieder bekamen die Radwelt als E-Paper. Das Printmagazin wurde 2024 durch sieben Newsletter ergänzt. Hier stieg die Adresszahl im Verteiler von ca. 108.000 auf mehr als 112.000.



INFO

- www.adfc.de/radwelt
- E-Paper: www.adfc.de/e-paper
- Newsletter ADFC-Mitglieder: www.adfc.de/mailadresse
- Newsletter Nichtmitglieder: www.adfc.de/newsletter

Weitere Veröffentlichungen

Der ADFC hat ein Positionspapier zu Radfahren und Naturschutz veröffentlicht. Das Positionspapier fordert zum verantwortungsvollen Radfahren in der Natur auf.

INFO www.adfc.de/artikel/adfc-position-radfahren-und-naturschutz



Die Studie zum Potenzial des Radverkehrs für den Klimaschutz hat der ADFC in Auftrag gegeben, die Ergebnisse eingeordnet und ein Forderungspapier erstellt.

INFO www.adfc.de/klimastudie



Mitgliederwerbung

Der ADFC hatte 2024 mit zwei Werbekampagnen erfolgreich neue Mitglieder geworben: Von April bis Juni 2024 bewarb der ADFC die 19 Euro-Einstiegsmitgliedschaft auf Postkarten, die auf Veranstaltungen im Frühjahr verteilt wurden, auf den Social Media-Kanälen, auf der Internetseite www.adfc.de sowie auf den Seiten der ADFC-Gliederungen. Allein über diese Kampagne kamen fast 5.000 neue Mitglieder zum ADFC.

Von Mitte November 2024 bis Ende Januar 2025 lief eine weitere erfolgreiche Mitgliederwerbungs- und Spendenkampagne auf Social Media, die eine jüngere Zielgruppe angesprochen hatte.

INFO www.adfc.de/mitgliedschaft

Spenden: Rückenwind für die Arbeit des ADFC

Seit 2023 hat der ADFC ein neues Spendentool auf seiner Internetseite. Spenden können hier über PayPal, Twingle oder per manueller Überweisung getätigt werden. Für den ADFC sind die Spenden Rückenwind für seine verkehrspolitische Arbeit.

Der Verband freut sich über alle Spenden, die ihn 2024 erreicht haben: Es gibt Familien- und Einzelmitglieder, die ihren Beitrag mit einer jährlichen Dauerspende aufstocken. Andere Mitglieder oder Einzelpersonen spenden einmal eine größere Summe oder monatlich einen Betrag oder haben die Geschenkspende genutzt. Der ADFC bedankt sich für alle Spenden!

INFO www.adfc.de/spende



ADFC

MITGLIEDER

 **240.831** 

16

Landesverbände

630

weitere Gliederungen

>11.000

ehrenamtlich Engagierte

+2,8%

Mitglieder im Vgl. 2023

PRESSE UND MEDIEN



PRESSE

4.628 Beiträge zu wichtigen ADFC-Themen und -Projekten

4,75 Milliarden Publikumskontakte in Leitmedien

WWW.ADFC.DE

2.558.153 Seitenaufrufe

1.795.287 Besucher:innen

ADFC-NEWSLETTER

7 Newsletter

800.231 verschickte Newsletter-Mails

RADWELT – DAS ADFC-MAGAZIN

4x im Jahr Auflage: **108.000** Print, **30.447** E-Paper

SOZIALE MEDIEN



Facebook
25.345 Follower
3.418.223 Views



X (Ex-Twitter)
30.945 Follower
734.595 Views
(@FahrradClub)



Instagram
20.748 Follower
1.670.292 Views



LinkedIn
9.055 Follower
811.573 Views



Mastodon
10.219 Follower

UNTERSTÜTZUNG

ADFC BUSINESS CLUB

35 unterstützende Unternehmen auf bundesweiter Ebene

ADFC-FÖRDERMITGLIEDER

806 unterstützende Unternehmen vor Ort

2024

PROJEKTE

ADFC-FAHRRADKLIMA-TEST



FAHRRADFREUNDLICHER ARBEITGEBER



RADTOURISMUS

BETT+BIKE



ADFC-TOURGUIDES



QUALITÄTSRADROUTEN



RADREISEREGIONEN



ADFC RADTOUREN- UND VERANSTALTUNGSPORTAL



(Datenbasis auf Grundlage der teilnehmenden Gliederungen im ADFC-Radtouren- und Veranstaltungsportal)

AKTIVENSERVICE

ADFC-AKADEMIE



AKTIV IM ADFC





ADFC BUSINESS CLUB

Diese Firmen setzten sich 2024 als Mitglieder des ADFC Business Clubs auch politisch für das Fahrrad ein.



Der ADFC als Interessenvertretung

Der ADFC ist die größte Interessenvertretung für Radfahrende weltweit und hat mehr als 240.000 Mitglieder. Sie setzen sich gemeinsam für guten Radverkehr ein und machen Druck – in Berlin und direkt vor Ort.

Stark durch Ehrenamt

Der ADFC ist in 16 Landesverbänden und etwa 600 weiteren Gliederungen organisiert. Rund 11.000 Menschen engagieren sich ehrenamtlich im ADFC. Sie beraten rund ums Rad, machen Fahrradchecks, codieren Fahrräder und informieren zu Fahrradtechnik, Recht, Tourismus und Politik. Sie bieten praktische Tipps für alle, die gerne Rad fahren. Außerdem organisieren sie Demos oder Radfahrerschulen, damit sich mehr Menschen klimafreundlich und gesund fortbewegen können. Zudem bringt der ADFC auf seinen Radtouren Menschen zusammen, die gerne Rad fahren.

Deutschland wird Fahrradland

Der ADFC will erreichen, dass sich die Mobilität in Deutschland verändert; Menschen mehr und besser Rad fahren können. Politisch hat sich der ADFC seit Jahren für eine Modernisierung des veralteten Straßenverkehrsgesetzes eingesetzt. 2024 erzielte der ADFC mit der Reform des Gesetzes und der Anpassung der Straßenverkehrs-Ordnung einen großen Lobbyerfolg: Endlich zählen Verkehrssicherheit, Klimaschutz, Gesundheit und Lebensqualität mehr als die Leichtigkeit des Autoverkehrs. Der ADFC will mehr Platz fürs Rad, eine fahrradfreundliche Gesetzgebung und überall gute Radwege, auf denen alle Menschen sicher und komfortabel Rad fahren können. Kurz: Der ADFC will, dass Deutschland zum Fahrradland wird.

ADFC macht Verkehrspolitik

Der ADFC ist parteipolitisch neutral und arbeitet mit allen demokratischen Parteien zusammen, aber er ist parteilich, wenn es um die Interessen Rad fahrender Menschen geht. Er setzt sich als verkehrspolitischer Verein und Fahrradlobby für die konsequente Förderung des Radverkehrs ein. Mit seinen Kampagnen fördert der ADFC den öffentlichen Diskurs und erzeugt politisch Druck. Mit Fachveranstaltungen und Lobbyarbeit informiert er politische Entscheiderinnen und Entscheider. Mit Projekten wie dem ADFC-Fahrradklima-Test schafft er öffentliche Aufmerksamkeit für fehlende Fahrradfreundlichkeit und notwendige Verbesserungen der Radfahrbedingungen.

ADFC macht Lobbyarbeit

Seit 2022 ist der ADFC im Lobbyregister des Deutschen Bundestages eingetragen: www.lobbyregister.bundestag.de. Öffentlichkeit und Politik können sich so ein Bild von der Tätigkeit des ADFC, seinen Aufwendungen für die Lobbyarbeit und von Geldgebern des Vereins machen. Gesprächspartnerinnen und -partner aus dem Bundesvorstand und aus der Bundesgeschäftsstelle sind im Lobbyregister namentlich aufgeführt. Das erleichtert ihnen den Zutritt zum Deutschen Bundestag.

INFO www.adfc.de/vorort

SO ARBEITET DER ADFC

Im ADFC gibt es verschiedene Organe und Gremien, die für die Arbeit des Verbands zentral sind:

ADFC-Bundes- hauptversammlung

Die ADFC-Bundeshauptversammlung (BHV) ist das höchste Gremium im Verband und tagt einmal im Jahr. Delegierte aus allen Landesverbänden, Mitglieder des Bundesvorstandes und weitere Mitglieder, die über ihr Amt zur Bundeshauptversammlung zählen, entscheiden über Anträge und wählen u. a. alle zwei Jahre den Bundesvorstand. Die Bundeshauptversammlung hat einen eigenen Vorsitz. 2024 tagte die BHV in Nürnberg. Die Delegierten ebneten den Weg für einen jüngeren, vielfältigeren und repräsentativeren ADFC, indem sie den Jungen ADFC als Bundesjugendorganisation in der Satzung verankerten. Damit kann der Junge ADFC 2025 gegründet werden. Außerdem erhält der ADFC künftig eine gleichberechtigte Doppelspitze mit mindestens einer Frau. Auch im Bund-Länder-Rat und beim BHV-Vorsitz ist eine Quotierung vorgesehen.

ADFC-Bundesvorstand

Der ADFC-Bundesvorstand verantwortet die Strategie des ADFC. Durch Patenschaften und thematische Netzwerke setzt er Schwerpunkte in der verkehrspolitischen Ausrichtung, im Tourismus und in der Qualitätssicherung der ADFC-Angebote. 2024 galt es vor allem, die Reform des Straßenverkehrsgesetzes vor dem Scheitern zu bewahren und auf die Anrufung des Vermittlungsausschusses zu drängen. Nach erfolgreicher Umsetzung der Novelle ging es im Vorstand darum, die Reform in der Straßenverkehrs-Ordnung und den Verwaltungsvorschriften sichtbar zu machen. Die Mitglieder des Bundesvorstands nutzten zahlreiche Veranstaltungen für das Vernetzen und das Lobbying, zum Beispiel die Vorstellung der Potenzialanalyse des Radverkehrs, den Parlamentarischen Abend des ADFC, die Tourismusmesse ITB und die Fahrradmesse Euro-bike, aber auch die Velo-city-Konferenz in Gent oder den Nationalen Radverkehrskongress. Weitere Themen im Vorstand waren u. a. die Regelungen zum ADFC-TourGuide, das Schmieden von politischen Bündnissen oder der Umgang mit demokratiefeindlichen Parteien.





Die AG Junge Menschen im ADFC.



Mehr Frauen in Ämtern:
Das Frauen-Netzwerk
im ADFC funktioniert.



AGs liefern z. B. Know-how
zur Codierung.

Bund-Länder-Rat

Der Bund-Länder-Rat trifft sich jeweils im März und September eines Jahres, tauscht sich zu allen Arbeitsgebieten des ADFC aus und besetzt Arbeitsgruppen sowie Ausschüsse. Neben dem Vorsitz der Bundeshauptversammlung, dem oder der Bundesvorsitzenden und sechs Mitgliedern der Bundeshauptversammlung sind hier auch die Landesverbände mit jeweils einer Person mit gewichteter Stimme vertreten.

Der Bund-Länder-Rat hat 2024 u. a. Delegationen und Ausschüsse neu besetzt, die Satzungsänderungen für den Jungen ADFC sowie die Quotierung der Ämter vorbereitet. Außerdem waren auch hier die ADFC-TourGuide-Ausbildung und Zertifizierung, Facharbeit und Arbeitsgruppen, der Umgang mit undemokratischen Parteien sowie die inhaltliche Vorbereitung der Bundeshauptversammlung Themen.

Ausschüsse, Arbeitsgruppen und Netzwerke im ADFC

Im ADFC gibt es auf Bundesebene verschiedene Arbeitsgruppen, Ausschüsse und Netzwerke, die sich mit unterschiedlichen Themen beschäftigen. Arbeitsgruppen sind mit festem Arbeitsauftrag zeitlich begrenzt tätig und liefern verbandliches Know-how.

Die Arbeitsgruppe Codierung arbeitete 2024 an ihrer Webseite, um Informationen und Erfahrungen über Codierung im ADFC breit verfügbar zu machen. Die AG Mehr Frauen ist eng mit den Frauennetzwerken der Landesverbände verbunden und berichtete auf der BHV über ihre Arbeit. Weitere Arbeitsgruppen beschäftigten sich mit der TourGuide-Ausbildung, den ADFC-Radfahrschulen und dem Umgang des ADFC mit undemokratischen Parteien. Die AG Junge Menschen bereitete die Schritte zur Gründung des Jungen ADFC als Bundesjugendorganisation vor und stellte sie auf der BHV vor.

Die ADFC-Netzwerke dienen vor allem dem Austausch all derer, die sich im ADFC auf verschiedenen Ebenen mit den gleichen Themen beschäftigen. So treffen sich zum Beispiel Codierer:innen aus ganz Deutschland sowie die Aktiven im Bereich IT regelmäßig online. Außerdem gibt es auf Bundesebene Ausschüsse – sie können selbstständig bindende Entscheidungen treffen und koordinieren z. B. die Facharbeit im ADFC.



DER ADFC-BUNDESVORSTAND



Frank Masurat
Bundesvorsitzender

„ In gesellschaftlich herausfordernden Zeiten bekennt sich der ADFC klar zu Demokratie, Vielfalt und Klimaschutz. Wir übernehmen Verantwortung und bringen unterschiedliche Perspektiven in unsere Arbeit ein.

Mit der Gründung des Jungen ADFC und einer garantierten Präsenz von Frauen in der Verbandsspitze gestalten wir den ADFC zukunftsfähiger, vielfältiger und repräsentativer. Unser gemeinsames Ziel: ein lebenswertes, fahrradfreundliches Land mit bezahlbarer, klimafreundlicher Mobilität für alle.“

● Als langjähriger Projektmanager und Führungskraft im Lufthansa-Konzern bringt er Managementenerfahrung und strategisches Denken in die Verkehrswende ein. Nach seinem Engagement im Vorstand des ADFC Berlin wurde er 2023 zum ADFC-Bundesvorsitzenden gewählt. Mit Demonstrationen, kreativen Aktionen und fachlich fundierten Verhandlungen setzt sich Masurat für spürbare Verbesserungen im Radverkehr ein.



Sarah Holczer
Stellvertretende
Bundesvorsitzende

„ Ich möchte als Schnittstelle zwischen Wirtschaft und Verband den ADFC Business Club stärken und die nachhaltige Mobilität vorantreiben. Jede und

jeder sollte Zugang zu sicheren und nachhaltigen Mobilitätslösungen haben. Deshalb werbe ich dafür, dass sich die Fahrradwirtschaft für eine moderne und nachhaltige Mobilität starkmacht.“

● Das Fahrrad ist Teil ihrer DNA, sagt Sarah Holczer. Es ist ihr wichtigstes Fortbewegungsmittel und auch ihre beruflichen Tätigkeiten drehen sich schon immer um Mobilität. In ihrer Heimatstadt hat sie sich als Stadträtin für Verbesserungen für den Radverkehr eingesetzt, die ADFC-Ortsgruppe mitgegründet und in deren Vorstand mitgearbeitet.



Dr. Joachim Lohse
Bundesvorstandsmitglied

„ Die Novelle des Straßenverkehrsrechts ist ein Meilenstein, auf den wir als ADFC stolz sein können! Wir freuen uns, dass auch die Straßenverkehrs-Ordnung zügig an das neue StVG angepasst und die Verwaltungsvorschriften aktualisiert wurden. Jetzt sind die Kommunen am Zug!“

● Der ehemalige Bremer Senator für Umwelt, Bau und Verkehr hatte während seiner Amtszeit viele Verbesserungen für den Radverkehr in der Hansestadt angestoßen. Er ist seit 30 Jahren Mitglied im ADFC und bringt seine politische Erfahrung in die verkehrspolitische Arbeit ein. Im Vorstand ist er zuständig für Verkehrspolitik.



Christoph Schmidt
Bundesvorstandsmitglied

„ Der Ausbau einer fahrradfreundlichen Infrastruktur wird in Stadt und Land häufig vernachlässigt. Für den Ausbau brauchen Städte und Gemeinden aber Planungssicherheit. Die erhalten wir nicht, wenn vom Bund das Signal ausgeht: Wird das Geld knapp, kürzen wir als erstes beim Radverkehr.“

● Der Diplom-Betriebswirt ist in der IT-Branche tätig. Er ist seit 2013 verkehrspolitisch im ADFC aktiv. Er möchte ADFC-Gruppen noch besser mit der Bundesebene verknüpfen und die Arbeit vor Ort mit einfachen IT-Lösungen erleichtern. Entsprechend ist er im Vorstand für Verkehrspolitik und Digitalisierung zuständig.

Cathrin Cailliau

Bundesvorstandsmitglied

Das Fahrrad ist eine starke Alternative für den Arbeitsweg. Immer mehr Unternehmen erkennen das und lassen sich als Fahrradfreundliche Arbeitgeber zertifizieren – sie sind Verbündete vor Ort, um die Radinfrastruktur zu verbessern und Mobilität zu verändern.“



● Cathrin Cailliau aus Nürnberg ist Projektmanagerin und arbeitet als Wissenschaftskommunikatorin für internationale Forschungsprojekte. Sie hat sich in diesem Rahmen auch schon damit beschäftigt, wie man Logistik mit dem Lastenrad bewältigen kann. Cailliau versteht sich als Botschafterin für das Projekt „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ und ist im ADFC zuständig für Forschung/Wissenschaft sowie für die ADFC-Akademie und interne Kommunikation.



Amelie Döres

Bundesvorstandsmitglied

Eine sehr gute, durchgehende Fahrradinfrastruktur ist der Schlüssel für einen Wandel. Darin liegt eine große Chance, auch für den ADFC: Haben wir flächendeckende Netze im Land, wird es sehr viel einfacher, mehr Menschen zum Radfahren zu ermutigen.“

● Die Diplomkauffrau kam 2016 über den Kreisverband Mainz-Bingen zum ADFC und ist stellvertretende Vorsitzende des Kreisverbands sowie des Landesverbands Rheinland-Pfalz. Im Bundesvorstand ist Döres zuständig für Verbandsentwicklung und Verbandsarbeit sowie die innerverbandliche Kommunikation. Sie wurde 2023 zum zweiten Mal in den ADFC-Bundesvorstand gewählt.



Christian Tänzler

Bundesvorstandsmitglied

Radfahren im Urlaub und in der Freizeit ist sehr beliebt: Es stärkt das Miteinander, eröffnet neue Perspektiven und inspiriert nachweislich dazu, das Fahrrad auch im Alltag öfter zu nutzen. Wichtige Voraussetzungen sind aber, dass die Radverkehrsinfrastruktur gut ausgebaut und die Qualität der Radwege sichergestellt ist.“

● Tourismus und Radreisen prägen seit vielen Jahren sein berufliches und privates Leben. Als Vorstandsmitglied bringt er seine Expertise im Radtourismus und sein (rad-)touristisches Netzwerk ein. Er setzt sich für Qualität bei Infrastruktur und radtouristischen Angeboten ein. Im Bundesvorstand ist Tänzler für Tourismus und Dienstleistungen zuständig. Der Radtourismuskongress 2025 liegt ihm besonders am Herzen.

Reinhard Buschmann-Carl

kooptiertes Bundesvorstandsmitglied

Wir können den Menschen vor Ort das Mitmachen noch einfacher machen, um zusammen das Fahrradland Deutschland voranzubringen.“

● Der Kommunikationsexperte stand dem ADFC bereits 2018 beratend für die Kampagne „#Mehr-PlatzFürsRad“ zur Seite. Er machte in einer Kreativagentur Karriere und arbeitet aktuell als Manager. Buschmann-Carl bringt im Vorstand als kooptiertes Mitglied seine Expertise im Bereich Kommunikation ein. Kooptierte Mitglieder des Bundesvorstands haben Rede- und Antragsrechte von Bundesvorstandsmitgliedern, aber kein Stimmrecht in den Organen des ADFC.



DIE ADFC-BUNDESGESCHÄFTSSTELLE

Dr. Caroline Lodemann

Politische Bundesgeschäftsführerin



Bei optimaler Förderung des Radverkehrs und Verbesserung der Schnittstellen mit dem ÖPNV ist eine Verdreifachung des Radverkehrs möglich, das hat die Studie des Fraunhofer ISI gezeigt. Deutschland kann bis 2035 ein weltweit führendes Fahrradland werden – und damit positive Effekte für alle entfachen: gutes Fortkommen auf unseren Straßen, gesunden Lebensstil, Freude an der Bewegung und vieles mehr.“

Dr. Caroline Lodemann ist Literaturwissenschaftlerin, ausgebildete Mediatorin und Trainerin. Sie war neben Stationen in Bildungs- und Forschungsorganisationen Leiterin des Präsidialstabs und der Kommunikation der Leibniz-Gemeinschaft. Seit Februar 2024 ist Lodemann die Politische Bundesgeschäftsführerin des ADFC und zuständig für die Bereiche Verkehrspolitik, Kommunikation und Verband.

Maren Mattner

Kaufmännische Bundesgeschäftsführerin



Der ADFC hat sich in den letzten Jahren verkehrspolitisch sehr gut aufgestellt. Er bekennt sich zudem zu demokratischen Werten, Diversität und Vielfalt. Er ist ein Verein, der gesellschaftlich Verantwortung übernimmt, verändert und gestaltet. Das motiviert Menschen weiterhin, dem ADFC beizutreten.“

Maren Mattner war ab 1999 Stellvertreterin des Bundesgeschäftsführers und übernahm 2011 die kaufmännische Geschäftsführung. Sie ist zuständig für Finanzen, technische Ausstattung der Bundesgeschäftsstelle, für Mitgliederverwaltung, Telefonzentrale, Buchhaltung und EDV. Seit 2021 verantwortet Maren Mattner zudem die Bereiche Radtourismus sowie Dienstleistungen im ADFC, die in den wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb fallen.

Assistenzen Bundesgeschäftsführung

Ann-Kathrin Zimanji

Assistentin der Politischen Bundesgeschäftsführerin und des Bundesvorstands

Eleni Karageorgoudis

Assistentin der Kaufmännischen Bundesgeschäftsführerin

DIE ABTEILUNGEN DER ADFC-BUNDESGESCHÄFTSSTELLE 2024

ADFC-Service & Verwaltung Berlin

Katja Elmas	ADFC-Service
Enver Neumann	ADFC-Service
Anna Rosen	ADFC-Service
Christian Linden-berg	Teamleitung Mitglieder- verwaltung
Julian Reichel	Mitgliederverwaltung
Astrid Welle	Mitgliederservice
Ingo Boolsen	Mitgliederservice
Marcel Kanis	Mitgliederservice
Stefan Wilke	Mitgliederservice
Matthias Hauer	Mitarbeiter Informations- technologie
Marcus Wein- meister	Mitarbeiter Facility- und Officemanagement
Kathrin Kuhnke	Buchhalterin

ADFC-Service & Verwaltung Bremen

Eva Förster	Abteilungsleiterin
Rainer Hansen	Mitgliederverwaltung, Versand
Percy Puttrich	Mitgliederverwaltung
Silke Rosner	Mitgliederverwaltung
Jan Scotland	Mitgliederservice, Versand
Britta Weining	Mitgliederverwaltung

Tourismus & Dienstleistungen

Louise Böhrer	Abteilungsleiterin
Till Palme	Abteilungsleiter (Elternzeit- vertretung bis Okt. 2024)
Michael Maier	Tourismusreferent
Konstanze Meyer	Tourismusreferentin
Annemarie Zirkel	Projektleiterin Fahrrad- tourismus
Sara Tsudome	Projektleiterin Fahrrad- freundlicher Arbeitgeber

Verkehr & Interessenvertretung

Angela Kohls	Abteilungsleiterin
Melissa Gómez	Wissenschaftliche Referentin für Verkehr
Sarah Karge	Referentin Verkehrspolitik (bis Okt. 2024)
Vanessa Rösner	Wissenschaftliche Referentin für Verkehr
Carolina Mazza	Teamassistentin Verkehrspolitik
Vincent Busche	Mitarbeiter Verkehrspolitik (Elternzeitvertretung bis Okt. 2024)
Roland Huhn	Referent Recht
Alexander Besner- Lettenbauer	Referent Recht u. Bundes- geschäftsführung
Thomas Böhmer	Studienleiter ADFC-Fahrrad- klima-Test
Irene Hummel	Projektleiterin ADFC-Fahrrad- klima-Test
Leonie Rickmann	Projektmanagerin Kommunikation ADFC-Fahrradklimatest

Kommunikation

Friederike Otto	Abteilungsleiterin
Stephanie Krone	Pressesprecherin
Johannes Wallat	Pressereferent
Carolin Melzer	Teamleiterin Digital
Hannah Membarth	Projektmanagerin Digital
Laura Kennedy	Social Media Management u. Gestaltung
Alexandra Kirsch	Chefredakteurin ADFC-Medien
René Filipppek	Redakteur ADFC-Medien/ stellv. Presseprecher
Susann Hocke	Redakteurin ADFC-Medien (Elternzeit)
Moritz Kennedy	Redakteur ADFC-Medien (Elternzeitvertretung)
Sabine Richarz	Teamleiterin Marketing (bis Aug. 2024)
Carsten von Postel	Projektleiter Marketing
Verena Reif	Projektmanagerin Marketing
Isabel Winter	Veranstaltungsmanagerin
Floriane Lewer	Kampagnenmanagerin (bis Nov. 2024)

Verband

Berend Hendriks	Abteilungsleiter
Johanna Drescher	Projektleiterin Verband/ Vielfalt im ADFC
Lothar Andréé	Bildungsreferent
Sabine Lehmann	Mitarbeiterin Verbandsverwaltung

Bett+Bike Service GmbH

Stephan Durant	Geschäftsführer
-----------------------	-----------------



Den ADFC unterstützen: Mitglied werden und spenden!

Gemeinsam machen wir Deutschland zum Fahrradland – und schaffen mehr Platz und Sicherheit für uns und unsere Kinder! Unterstützen Sie den ADFC: Werden Sie Mitglied oder spenden Sie für unsere Arbeit. Vielen Dank!

INFO www.adfc.de/mitgliedschaft • www.adfc.de/spende

IMPRESSUM

Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
Bundesgeschäftsstelle
Zimmerstr. 26-27, 10969 Berlin

Tel.: 030/20 91 49 8-0

Fax: 030/20 91 49 8-55

E-Mail: kontakt@adfc.de

Internet: www.adfc.de

www.adfc.de



Redaktion: Alexandra Kirsch

Layout: Robert Pfann

Stand: Mai 2025

Bildnachweise:

Alle Bilder ADFC bzw. ADFC/April Agentur und ADFC/Deckbar Photographie, bis auf Linnard Gordalla (Titel), European Parliament (S. 6), Velo-city (S. 9), ADFC/Wallat (S. 9), ADFC/Lehm-kühler (S. 10), Bundesrechnungshof (S. 11), ADFC Nürnberg (S. 13), Gueven Purtul Visum (S. 16), Angelika Salomon (S. 25), Barbara Strobel (S. 25) ADFC/Harry Bellach Fotografie (S. 14/15, 24/25)

Hinweis: Mit den tiny-URL-Links vermeiden wir lange Links. Sie verweisen auf Inhalte von www.adfc.de.