

100 JAHRE ADAC WESER-EMS: EIN BLICK AUF VERGANGENHEIT, GEGENWART UND ZUKUNFT

„Mobilität ist ein Grundbedürfnis“



Im Mai 1953 kehren ADAC-Fahrer von der Deutschlandfahrt zurück und werden hier vor dem Parkhotel empfangen.

FOTO: GEORG SCHMIDT



Thomas Burkhardt (70)

ist seit 2019 Vorsitzender des ADAC Weser-Ems. Zuvor war der ehemalige Berufssoldat im gleichen Regionalclub als stellvertretender Vorsitzender sowie als Vorstandsmitglied für Verkehr und Technik aktiv.

Herr Burkhardt, in den Pressemeldungen des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs ist oft von Mobilität und relativ selten von Autos die Rede. Der ADAC bietet eine Pannenhilfe für Fahrräder an und testet den ÖPNV in Städten. Ist aus dem Autoklub ein Mobilitätsklub geworden?

Thomas Burkhardt: Der ADAC ist heutzutage sehr stark Mobilitätsklub, wobei ein Schwerpunkt immer noch auf dem Auto liegt. Bei unseren Mitgliedern und in der Gesamtbevölkerung spielt das Auto weiterhin eine wesentliche Rolle. Dass wir uns auch mit anderen Formen der Mobilität beschäftigen und diese in die Beratungen der Mitglieder einbeziehen, ist keine ganz neue Entwicklung. Damit haben wir spätestens in den 1970er-Jahren angefangen.

Seit einigen Jahren wird allerdings besonders intensiv über alternative Mobilitätsformen diskutiert. Darauf hat der ADAC sichtbar reagiert.

Unser Ziel ist es, für die Mitglieder da zu sein. Wenn sich das Mobilitätsverhalten unserer Mitglieder ändert, werden wir uns dem natürlich anpassen.

Wie hat sich der Kontakt zu den Mitgliedern verändert?

Beim ADAC Weser-Ems sehen wir einen Umbruch, der sich durch Corona noch verstärkt hat. Die Mitglieder gehen in einer anderen Art und Weise auf uns zu, als es noch vor zehn oder 20 Jahren der Fall war. Beratung auf

digitalem Wege wird wichtiger, darauf müssen wir stärker eingehen. Es wird aber auch immer Probleme geben – und das ist ja ein Stück weit unsere Spezialität, bei Problemen da zu sein –, bei denen wir nach wie vor den persönlichen Kontakt haben werden.

Sie sprechen die Krisen an. Viele Menschen überlegen derzeit, wie sie Geld sparen können. Bekommt das auch der ADAC zu spüren?

Wenn man weiter zurückschaut, auf die vergangenen hundert Jahre, gab es sehr viele Krisen. Wir haben festgestellt: Je stärker die Krise ist, desto mehr suchen die Menschen nach einer gewissen Sicherheit. Deswegen haben wir in schwierigen Zeiten eher einen Zuwachs als einen Rückgang von Mitgliedern.

Der ADAC Weser-Ems ist einer von 18 Regionalclubs in Deutschland. Welche Themen dominieren in der Region besonders?

Was uns in den vergangenen Jahren vielleicht etwas stärker als andere Regionalclubs geprägt hat, ist zum einen das Thema Fahrrad. Ein anderer Aspekt ist die Verknüpfung des ÖPNV mit dem Auto, die in Bremen noch hinterherhinkt. Ein glatter Anschluss ist oft schwierig. Darüber hinaus haben wir in unserem Regionalclub auch sehr viele ländliche Gebiete, weswegen wir uns thematisch breit aufstellen müssen.

Viele Menschen nehmen den ADAC vor allem als Pannenhilfe wahr. Er ist aber auch ein sehr mitgliederstarker Verein mit großem Einfluss auf öffentliche Debatten. Wie politisch darf und soll der ADAC sein?

Der ADAC wird sich verkehrspolitisch immer einmischen. Ungefähr seit 2014/2015 ist er etwas zurückhaltender als in früheren Zeiten, wird aber sicherlich demnächst wieder mehr Einfluss nehmen.

Wie sieht es in Bremen aus?

Bis vor Kurzem galten wir in der Bremer Verkehrspolitik fast als Minderheit, obwohl die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer das Auto nutzt. Wir hatten relativ wenig Einfluss und waren auch wenig gefragt. Ich habe aber das Gefühl, dass sich das seit der Wahl im Mai ein bisschen geändert hat. Dass man begriffen hat, dass nicht alles mit dem Fahrrad zu machen ist – ebenso, wie auch das Auto nicht immer geeignet ist. Es geht um die Vernetzung der einzelnen Verkehrsteilnehmer, und dabei sehen wir noch Luft nach oben. Wir haben dem Senat angeboten, ihm beratend zur Seite zu stehen.

Aktuell wird wieder besonders intensiv über die Bremer Verkehrsinfrastruktur gestritten. Wo sehen Sie die größten Defizite?

Eines der größten Probleme ist die Situation der Brücken und Einfallstraßen, die zum einen geografisch durch die Lage Bremens bedingt ist. Zum anderen ist sie durch den schlechten Erhalt der Infrastruktur über Jahrzehnte hinweg so geworden, wie sie aktuell ist. Sie sehen ja: Sobald eine der Brücken beziehungsweise eine der Einfall- und Ausfallstraßen nicht funktioniert, bricht der Verkehr hier weiträumig zusammen.

Welche Herausforderungen kommen auf die Verkehrspolitik – und damit auch auf den ADAC – in den nächsten Jahren zu?

Die zukünftige Aufteilung der Menschen auf die verschiedenen Verkehrsmittel ist ein wichtiger Aspekt. Daran hängen viele unterschiedliche Probleme und offene Fragen. Zum Beispiel: Schafft es der ÖPNV tatsächlich, ein erweitertes Angebot zu stellen und damit die Innenstädte zu entlasten? Dass Fahrpersonal fehlt, ist ja nichts Neues. Als Zubringer in die Städte wird das Auto weiterhin eine große Rolle spielen, aber gerade innerhalb der Zentren muss im Bereich ÖPNV einiges passieren. Nur so kann die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel gelingen.

Bei der Diskussion verkehrspolitischer Themen, aber auch im Straßenverkehr selbst, nehmen viele Menschen einen zunehmend rauerer Umgangston wahr. Wie ist ihr Eindruck?

Autofahren ist im Augenblick kein Merkmal, das einen positiv in der Gesellschaft hervorhebt. Man wird eher dafür angefeindet. Ich glaube, dass eine gewisse Gelassenheit bei dem einen oder anderen sicherlich angezeigt wäre. Das betrifft auch den Umgang miteinander im Straßenverkehr. Ob nun von Auto zu Fahrrad, von Fahrrad zu Auto oder auch von Fahrrad zu Fußgänger und umgekehrt: Da wird manches zu verbissen gesehen. Die Politik kann durch Rahmenvorgaben manches verbessern, aber in diesen Dingen ist in erster Linie der Verkehrsteilnehmer selbst gefragt.

Lassen Sie uns zum Abschluss einen Blick in die ferne Zukunft wagen. Wie wird der ADAC Weser-Ems in weiteren hundert Jahren aussehen?

Dafür ist meine Glaskugel zu klein, aber eines lässt sich sicherlich sagen: Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen. Wie komme ich von A nach B? Und wer kann mir helfen, wenn Probleme auftreten? Das sind Dinge, die in 20, 50 und wahrscheinlich auch in hundert Jahren noch sehr wichtig für den Menschen sein werden.

Das Gespräch führte Felix Wendler.

125.000 Mitglieder in Bremen

Der ADAC Weser-Ems ist einer von 18 Regionalclubs in Deutschland. Nach eigenen Angaben hat der ADAC Weser-Ems mehr als 900.000 Mitglieder (Stand 2023), etwa 125.000 davon in Bremen. Die Zahlen steigen kontinuierlich: Im Jahr 2000 verzeichnete der Regionalclub noch rund 619.000 Mitglieder. Der ADAC Weser-Ems ist an acht Standorten mit Geschäftsstellen, Reisebüros und technischen Prüfzentren vertreten. Der Hauptsitz ist in Bremen.

Hunderte Autobeegeisterte gründeten den Gau Weser-Ems

VON FRANK HETHEY

Mehrere Hundert Autobeegeisterte trafen sich am 20. Januar 1924 im Hotel Nordischer Hof an der Bahnhofstraße. Auf der Tagesordnung der regionalen Versammlung des „Allgemeinen Deutschen Automobilclubs“ (ADAC) stand die Gründung des Gau Weser-Ems. Um genau 10 Uhr sei die Gaugründung vollzogen worden, heißt es in einer Aktennotiz aus dem Bremer Staatsarchiv.

Die Geschichte des ADAC reicht zurück bis 1903. Damals gründete sich in Stuttgart die „Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung“ (DMV), ab 1907 „Deutsche Motorfahrer-Vereinigung“. Vier Jahre später wurde daraus der „Allgemeine Deutsche Automobilclub“ (ADAC). Die regionalen Einheiten nannte man Gaus, eine damals völlig übliche Bezeichnung. Bremen gehörte zum Gau VI Hannover-Braunschweig. Doch warum die Abspaltung des Gau Weser-Ems? In einer maschinenschriftlichen Chronik im Staatsarchiv ist nachzulesen, der Gau Niedersachsen sei „geographisch zu groß und von Hannover nicht mehr zu

verwalten“ gewesen. Daher die Teilung in den Gau VI Niedersachsen mit Sitz in Hannover und den Gau VIa Weser-Ems mit Sitz in Bremen.

Als Verein wurde der neue Gau indes nicht eingetragen. Das geschah erst im Juni 1951. Der damalige Archivar des ADAC in München vermutete als Grund, dass „die Gaus vor dem Kriege noch nicht selbstständig“ waren. Anders die Ortsgruppen der jeweiligen Gaus. Allein in Bremen gehörten 1931 zehn Vereine als Ortsgruppen dem ADAC-Gau Weser-Ems an.

Als Ziel des ADAC definierte Gau-Chef Wilhelm Lürig „Führer und Schützer in allen Fragen des Kraftfahrwesens“ zu sein. So ganz ohne Hintergedanken agierte der ADAC allerdings nicht. „Insbesondere die Wehrlosmachung des deutschen Volkes nach dem Weltkriege führte von selbst dazu, den Gedanken sportlicher Ertüchtigung in Deutschland lebendiger denn je werden zu lassen“, so Lürig 1927 gegenüber dem Bremer Staatsrat Johannes Tack.

Nach der NS-Machtübernahme wurde der ADAC gleichgeschaltet. Ab September 1933 fungierte „Der Deutsche Automobilclub“ (DDAC) als

Einheitsorganisation aller Kraftfahrervereine. Parallel blieb das NS-Kraftfahrerkorps (NSKK) bestehen. Die Aufgabenteilung laut Bremer Nationalsozialistischer Zeitung: Als „alleiniger Träger des Wehrkraftsports“ werde das NSKK „die Führung der deutschen Kraftfahrer verkörpern und deren aktivistischen Kräfte vereinen“, der DDAC sich „neben gewissen sportlichen Aufgaben den wirtschaftlichen, touristischen und technischen Belangen“ widmen.

Die Wiedergründung des ADAC-Gaus Weser-Ems nach dem Zweiten Weltkrieg ging nicht reibungslos vonstatten. In den Teilen, die zur britischen Zone gehörten, wurde der ADAC kurz im August 1946 verboten – die Geschäftsstelle in Bremen blieb dagegen geöffnet, weil Bremen eine amerikanische Enklave war. Doch die Wogen legten sich, 1948 wurde Wirtschaftssenator Hermann Wolters (SPD) zum ersten Vorsitzenden des Gaus gewählt. Als einer von 18 Regionalclubs existiert der frühere Gau Weser-Ems fort. 1973 wurde das Hochhaus an der Benningensstraße bezogen, bis heute beherbergt es die Hauptverwaltung des ADAC-Regionalclubs Weser-Ems.



Gelber Engel in Kleinformat: ein BMW Isetta als ADAC-Straßenwacht.

FOTO: FR