

Herzesthal-Talk:

Interview mit Ann-Kathrin Schneider,

Politische Geschäftsführerin ADFC Bundesverband:

Einen „Schmusekurs“ mit dem Bundesverkehrsministerium kann es nicht geben, sagt Ann-Kathrin Schneider, Bundesgeschäftsführerin des ADFC, so lange es dort auf dem Weg zum Fahrradland Deutschland zu langsam vorangeht. Der ADFC bleibe ein konstruktiver Partner, aber die Politik müsse „den Druck spüren“, um mehr Bewegung auszulösen, z.B. im Hinblick auf die überfällige Reform des Straßenverkehrsrechts.

Doch auch für die weitgehend männlich dominierte Verkehrsszene selbst hält Ann-Kathrin Schneider einige Botschaften bereit: Der Verkehrssektor müsse diverser werden und verschiedenste Blickwinkel einbeziehen, schließlich betrifft das Thema Mobilität alle Bevölkerungsschichten.

Das Gespräch fand Mitte Dezember 2022 in der Bundesgeschäftsstelle des ADFC in Berlin statt.

Ann-Kathrin Schneider ist seit August 2021 Politische Geschäftsführerin des ADFC. Zuvor war sie fast 10 Jahre beim B.U.N.D. Deutschland als Leiterin Internationale Klimapolitik. Sie hat in Berlin und London studiert und einen Abschluss als „Master of International Relations and Diplomacy“

Ann-Kathrin Schneider ist 47 Jahre alt und Mutter von zwei Kindern.



1. Sie sind seit knapp anderthalb Jahren Politische Bundesgeschäftsführerin des ADFC. Was ist für Sie anders als zuvor, als Sie Führungsverantwortung bei einem Umwelt- und Klimaverband hatten?

→ Tatsächlich habe ich bei den Umweltverbänden mehr Koordination erlebt als in der Verkehrsszene, das hat mich am Anfang überrascht und das tut es nach wie vor. Ich kenne es von den Umweltverbänden, dass man sich mehr miteinander austauscht und abstimmt. Das ist in der Verkehrsszene lockerer – und das hat ja auch etwas Gutes – aber manchmal würde es uns gut tun und würde unser politisches Gewicht stärken, wenn wir uns mehr koordinieren würden. Es fehlt auch ein Forum für den regelmäßigen Austausch.

2. Die Führungsspitze des ADFC ist mit Ihnen weiblich dominiert – beide Geschäftsführerinnen und die Bundesvorsitzende sind Frauen. Das ist eine krasse Veränderung im Vergleich zur Führungsspitze vor zwei Jahren. In welcher Weise hat sich dadurch das Innenleben des Vereins, auch unter den Mitarbeitenden gewandelt – oder ist der Unterschied gar nicht so groß?

→ Das ist schwer zu sagen und hängt ja auch von den jeweiligen Persönlichkeiten ab. Rebecca Peters (Vorstandsvorsitzende), Maren Mattner (Geschäftsführerin Tourismus und kaufmännischer Bereich) und mir ist es jedenfalls wichtig, dass es eine starke Identifikation von allen Haupt- und Ehrenamtlichen mit den Zielen des ADFC gibt. Der Bundesvorstand hat ja im November dieses Jahres eine Zukunftsstrategie vorgestellt, die dann auch von der Bundeshauptversammlung, unserem obersten demokratischen Gremium, verabschiedet worden ist. Hier geht es auch um eine stärkere Fokussierung und Konkretisierung. Wir sagen ja immer, wir wollen Deutschland zum Fahrradland machen, aber was heißt das denn eigentlich genau? Welche Zwischenschritte gibt es? Und was ist unser Beitrag dazu als ADFC? Das muss auch gegenüber der Politik deutlicher werden. Hier hat aber auch mein Vorgänger den ADFC schon entscheidend voran gebracht.

Es würde uns schwächen, wenn wir zu breit wahrgenommen werden. „ADFC = alles mit Fahrrad“ wäre mir zu schwammig. Der ADFC braucht ein eindeutiges Profil, für jede*n klar erkennbar.

Was uns auch sehr wichtig ist für den ADFC: Eine Werteorientierung. Dass wir auch das nach innen leben, was wir nach außen vertreten. Aber auch das ist vielleicht nichts typisch Weibliches, und sicherlich nichts Neues im ADFC

3. ... und im Hinblick auf die Außenwirkung? Ist der Umgang mit der ja meist männlich dominierten Politik für Frauen leichter? Welche spezifischen Qualitäten bringen Sie mit, um hier erfolgreich wirken zu können?

→ Ich nehme den Verkehrsbereich insgesamt als männlich dominiert wahr – wie ja viele wichtige Wirtschaftszweige in Deutschland. Und ich glaube, dass es dem Bereich gut tut, wenn da mehr Frauen an der Spitze sind und ihre Sichtweisen einbringen. Ich würde gar nicht sagen, dass wir Frauen besser Verkehrspolitik machen können, aber es ist wichtig, dass das Führungspersonal in diesem Bereich vielfältig zusammengesetzt ist und diverse Blickwinkel vertritt. Vielleicht sind wir beim ADFC jetzt die Speerspitze der Veränderung und ich hoffe, dass andere auch mitziehen. Hier muss noch viel mehr passieren, damit alle Stimmen, auch andere Gesellschaftsschichten und Bildungsniveaus an verantwortungsvollen Positionen Politik mitbestimmen. Wir haben noch viel vor uns. Mobilität betrifft schließlich alle Menschen!

4. Der ADFC ist als Verbraucherorganisation beim Thema Fahrrad die unangefochtene Nr. 1. Innerhalb der Gesamtbranche gibt es ja noch mehr Organisationen, z.B. die Wirtschaftsverbände ZIV, BVZF und VSF. Wie hat sich die Zusammenarbeit hier entwickelt? Gibt es eine strategische Rollenverteilung?

→ Die Zusammenarbeit ist sehr positiv. Wir sind durchaus eng miteinander und treffen uns regelmäßig. Wir sind sehr vertrauensvoll und transparent miteinander und tauschen uns darüber aus, was die jeweiligen Schwerpunkte sind. Wir unterstützen uns gegenseitig da, wo wir es politisch brauchen, das hilft ungemein. Zugleich bin ich davon überzeugt, dass wir noch Luft nach oben haben. Wir könnten sicher noch mehr reißen, wenn wir noch stärker zusammenarbeiten würden.

5. Sie haben sich von Anfang an in der Sache sehr engagiert gezeigt und teilweise auch provokativ, z.B. durch Ihre aktive Teilnahme an einer Demo gegen die Politik des Verkehrsministeriums. Welche Botschaft wollten Sie hier vermitteln?

→ Die Situation ist doch die: Das Fahrrad wird als Verkehrsmittel noch immer nicht adäquat wahrgenommen. Die tatsächliche Bedeutung des Fahrrads für die Verkehrswende wird nach wie vor heruntergespielt. Wir haben zwar einerseits – als ADFC, aber auch als Branche – in den letzten Jahren viel erreicht, aber wir sehen jetzt gerade wieder in der politischen Debatte, dass die Priorität wieder beim Autoverkehr und bei Autobahnen liegt, Stichwort: Planungsbeschleunigungsgesetz. Das ist absurd, denn wir müssen die Klimaziele erreichen und das geht nur durch Verlagerungen vom Auto aufs Fahrrad, wir brauchen dafür sichere und komfortable Radwege jetzt. Hier muss beschleunigt werden, aber es passiert zu wenig! Die Themen, die für die Verkehrswende und den Klimaschutz im Verkehr wichtig sind, z.B. die Reform des Straßenverkehrsgesetzes, werden auf die lange Bank geschoben. Daher denke ich, es braucht von uns den Druck, dass die Politik sich bewegt. Wir sind gerade in einer Phase, in der der Konflikt um die Verkehrswende ein wichtiges gesellschaftliches und politisches Thema geworden ist. Die Politik muss den Druck sehr deutlich spüren,

auch dass es eine hohe Dringlichkeit gibt. Wir als ADFC werden da nicht loslassen!
Wenn sich nichts bewegt, dann werden wir ungeduldig und das können wir gegenüber dem Minister durchaus auch zeigen.

6. ... Also: *Schmusekurs geht irgendwann nicht mehr?*

→ Genau. Wir sind konstruktiv kritisch, aber es geht auf Bundesebene zu langsam voran – das sehen auch viele Kommunen so!

7. *Wenn alle bisherigen Bemühungen nicht helfen – Brauchen wir Aktionsformen wie die der „Letzten Generation“, für die Mobilitätswende?*

→ Ich sehe den ADFC nicht als eine Organisation, die mit Aktionen wie dem zivilen Ungehorsam arbeitet. Das passt nicht zu uns. Ich habe die Hoffnung auch noch nicht aufgegeben, dass wir mit unserem Instrumentenkasten erfolgreich sein können. Nichtsdestotrotz ist es eine berechtigte und wichtige Frage, die die „Letzte Generation“ uns gerade stellt: Ist es genug, was wir als Klimaschutzorganisationen, was wir als Verkehrsverbände bisher erreicht haben? Haben wir genug Durchschlagkraft? Müssen wir uns verändern, brauchen wir eine veränderte Strategie, um unsere Ziele im notwendigen Zeitrahmen zu erreichen? Tun wir genug, um die Klimakatastrophe zu verhindern? Alle, mit denen ich spreche, sagen mir: Nein, es ist nicht genug!

Berlin, den 23.12.2022