

Wie schaffen wir die Verkehrswende?

Gespräche mit Heinrich Strößenreuther im November 2023



Er ist ein „Fahrradaktivist der ersten Stunde“ und ohne ihn hätte es in Berlin 2018 sicher kein Mobilitätsgesetz gegeben. Der „Verkehrsrebell im schwarzen Anzug“ (Die Zeit), 1967 in einem kleinen friesischen Dorf in einem christlichen Elternhaus aufgewachsen, wird von der taz als „Deutschlands erfolgreichster Verkehrslobbyist“ bezeichnet. 2016 tauchte er mit seinen Mitstreitern der „Initiative Volksentscheid Fahrrad“ auf dem vivavelo Kongress der Fahrradbranche auf, um auch die Fahrradwirtschaft als Unterstützer zu gewinnen.

Heinrich Strößenreuther ist kein Mann der leisen Töne, aber es wäre ein Fehler, ihn nur als den Haudrauf zu sehen, den er durchaus manchmal gibt. Er beherrscht eine breite Palette an Fähigkeiten. "Die Umwelt schützen, Spaß dabei haben und damit die Brötchen verdienen" ist sein Berufsmotto, seit er 1991 in Sachen Klimaschutz, ökologischer Strukturwandel und Verkehrswende aktiv wurde. Geprägt ist er nicht zuletzt durch die engagierte Mitarbeit in der evangelische Kirche und er ist ausgebildeter Lektor. Er studierte Wirtschaftsinformatik mit Schwerpunkt Verkehr und Umwelt und bewegt sich regelmäßig in der Schnittstelle von Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft. So arbeitete er vielfach in verantwortlicher Position in der Bahn-Branche, aktuell auch für die Deutsche Bahn. Zugleich ist er selbständig mit seiner „Agentur für clevere Städte“ und war als Gründungsberater und als Startup-Unternehmer aktiv. Er war auch als Greenpeace-Campaigner, Strategie- und PR-Berater, Buchautor und Bundestags-Referent tätig. Bekannt ist seine Rolle bei NGO-Gründungen wie „Volksentscheid Fahrrad“, „Changing Cities“ oder „German Zero“.

Von all seinen Aktivitäten war das Erreichen des Berliner Mobilitätsgesetzes 2018 gewiss das spektakulärste und auch das richtungsweisendste, denn hierauf wurde in den folgenden Jahren auch in anderen Bundesländern Bezug genommen. Das Mobilitätsgesetz war das erste in Deutschland, in dem konkrete Ausbauziele und Standards für den Radverkehr gesetzlich festgeschrieben wurden, um diese verbindlich zu machen und ihre Bedeutung zu unterstreichen.

Nach dem Berliner Vorbild entstanden vielerorts Initiativen für „Radentscheide“ mit dem Ziel, die Verkehrswende voranzutreiben und durch gesetzliche Regelungen abzusichern. So gab es zuletzt in Deutschland 54 Radentscheide, die zusammen mehr als eine Million Unterschriften gesammelt haben. Fast immer waren diese Initiativen erfolgreich in dem Sinne, dass die verantwortliche Politik die Ziele per offiziellem Beschluss übernahm. In NRW schaffte es die Initiative „Aufbruch Fahrrad“ sogar, die Landesregierung 2021 zur Verabschiedung eines „Fahrradgesetzes“ zu bewegen, das zusammen ausgehandelt wurde.

Hintergrund: Volksentscheide

Volksentscheide sind ein Element der direkten Demokratie in Deutschland. Ihr Erfolgsprinzip besteht darin, dass sie mit einer teilweise gesetzgebenden Kompetenz ausgestattet sind, wenn sie von einer ausreichenden Anzahl der stimmberechtigten Bürger*innen unterstützt werden. Die Initiatoren besitzen also ein Druckmittel für Verhandlungen mit der Politik, da sie andernfalls mit der offiziellen Durchführung des Volksentscheids ohne Beteiligung der Politik drohen können. Durch Volksentscheide können Gesetze beschlossen werden, die dann unmittelbar gültig sind. <https://changing-cities.org/radentscheide/>

Das Beispiel des Berliner Mobilitätsgesetzes zeigt allerdings auch, dass Erfolge immer nur temporärer Natur sind, denn natürlich können Gesetze auch wieder geändert werden. Mit dem Kurswechsel der neuen Landesregierung aus CDU und SPD in Berlin wird das bestehende Mobilitätsgesetz nun „weiter entwickelt“, wie es so schön heißt. Tatsächlich soll es erheblich abgeschwächt und der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur reduziert werden – besonders dort, wo es geplant war, dem ruhenden und fahrenden Kfz-Verkehr Raum zu nehmen. Die CDU hatte bereits im Wahlkampf gegen die vom früheren Senat praktizierte Radverkehrsförderung gewettet und die neue Verkehrssenatorin hatte gleich nach ihrer Amtsübernahme laufende Projekte zur Überprüfung und Neubewertung gestoppt.



Die Verkehrsvision der CDU „für alle Berliner“: Es dominiert der Autoverkehr.

1. *Herr Strößenreuther, warum ist das Fahrrad für Sie persönlich ein wichtiges Verkehrsmittel?*
→ Ich bin damit aufgewachsen. Es tut meiner Seele gut, es ist gesund und ich komme schneller von A nach B. Ich liebe die Dynamik und den Adrenalinausstoß, wenn ich als sportlicher Großstadtfahrer mit meinem silbernen Citybike unterwegs bin. Ich bin wohl eher der Typ „Porschefahrer“ unter den Radlern.
2. *Sie sind eine bekannte Persönlichkeit. Aber von Aktivismus allein kann man nicht leben. Ihr Berufsmotto lautet: "Die Umwelt schützen, Spaß dabei haben und damit die Brötchen verdienen". Womit verdienen Sie aktuell Ihre Brötchen?*
→ Ich bin mit meiner Agentur für clevere Städte u.a. tätig als PR- und Projektmanager für die Brancheninitiative „Fahrrad und Bahnen“ der DB Regio. Weitere Projekte sind die „Ost-Tour“ der Klima-Union und dem Verein Heimatwurzeln, bei der es um die energiepolitische Regionalentwicklung von Landkreisen geht sowie die Vorbereitung des neuen Volksentscheids Baum. Hier schreiben wir gerade ein Baum-Gesetz, mit dem Berlin bis 2035 wetterfest und hitzesicher an das sich wandelnde Klima angepasst werden soll.
3. *Sie haben maßgeblich dazu beigetragen, dass die Stadt Berlin seit 2018 ein „Fahrrad- und Mobilitätsgesetz“ hat. Zufrieden?*
→ Wir loben ja zu wenig. Ja, zufrieden: Von zwei Radverkehrsplanern auf 80 aufgestockt. 100 km Radwege gebaut, davon aber nur ein Viertel in der vollen Qualität gemäß gesetzlicher Vorgaben. Baustellen i.d.R. sicher umleitet für den Radverkehr. Etliche neue Fahrradständer in den Wohnstraßen gebaut. Radverkehr massiv gewachsen, oft kommt es einem wie in Kopenhagen oder Amsterdam vor. Aber: Es waren in den sieben Jahren halt nur 4% der insgesamt zu bauenden Radwege fertig, nicht eine Kreuzung wirklich sicher gemacht, nicht an einer tödlichen Unfallstelle baulich nachhaltig was verändert, nicht einen B+R-Stellplatz neu an den 170 S-Bahn-Halten Berlins.
4. *In der Zeit Ihrer Arbeit mit der Initiative Volksentscheid Fahrrad gab es viel Konfrontation mit dem Berliner Senat und der Senatsverwaltung, und da gab es viele persönliche Verletzungen.*
→ ... könnte sein, dass der eine oder andere Verantwortungsträger an seine Verantwortung erinnert wurde und das als persönlich Angriff empfunden hat, den wir aber so nicht gemeint haben: Wir zielten auf die Funktion, auf die Verantwortung.
5. *Wie gehen Sie mit persönlichen Angriffen um? Fasst Sie das auch manchmal an oder perlt das an Ihnen ab?*
→ Was mir an die Leber gegangen ist, war bei meinem Eintritt in die CDU. Der geschah ja nicht aus Liebe, sondern mit dem Ziel, die Partei für eine Paris konforme Politik zu öffnen. Das haben wohl viele leider nicht verstanden, vielleicht habe ich es auch nicht genügend kommuniziert. Da sind schon sehr üble Triaden gegen mich los gegangen – und das nach 30 Jahren Umweltaktivismus. Die Frage ist doch: Sind wir in der Lage, miteinander in unseren verschiedenen Rollen und Rationalitäten zu kooperieren? Egoismen sind ja da, die muss man respektieren.

6. *Wie ist der Status der Klima-Union heute, was hat sie bisher bewegt?*

→ Die Klima-Union hat aktuell 1.000 Mitglieder, einen angestellten Geschäftsführer, aktuell Thomas Heilmann, MdB, als Vorsitzenden und mittlerweile 10 gegründete Landesverbände. Die Klima-Union hat der CDU eine Sprache für die Klimapolitik gegeben, die sie vorher nicht so hatte. Früher herrschte dort die Angst vor, auf den Markenkern der Grünen einzuzahlen, wenn man über Klimaschutz redete. Jetzt geben wir die Chance, dass CDU-Mitgliedern auch mal eine andere Meinung hören als die Einschlägigen, eher ablehnenden Positionen: Das hilft, sich eine eigene Meinung zur Aufgabe zu machen. Ich beobachte inzwischen, dass sich die CDU bei den Landtagswahlen zunehmend für die Thematik öffnet, da sind Entwicklungen in Gange, die die Partei klimapolitisch wirksamer macht. Überhaupt hat man auf der Landtags- oder kommunaler Ebene einen deutlich besseren Wirkhebel als auf der Bundesebene, wo es vor professionellen Lobbyisten nur so wimmelt.

7. *Wie sehen Sie die Zukunft der Klima-Union? Mit oder ohne Sie als Parteimitglied?*

→ Schauen wir mal... Ich will verstärkt nach dem Motto verfahren, die positiven Kräfte zu stärken und nicht so viel Energie investieren, die Negativen umzudrehen.

8. *Sind harte Auseinandersetzungen möglich ohne persönliche Verletzungen zu hinterlassen?*

→ Ja, sind sie, auch wenn die Grenzen sehr eng sind. Nicht umsonst stellen Journalisten die Frage, ob bestimmte Spitzenpolitiker „hart genug“ sind. Es ist eine Frage der Haltung und der Wortwahl.

9. *Reut es Sie manchmal in Bezug auf Menschen, denen Sie besonders zugesetzt haben?*

→ Ob es mich reut? Etwas, denn das ist ja nicht mein Ziel, aber wenn jemand politische Verantwortung tragen will, muss er auch harte Kritik an seiner Arbeit aushalten, zumal es beim Radverkehr oft auch um Leben und Tod geht. Wir hatten ja mal nach wiederholten Unfällen an derselben Stelle den Facebook-Post „Politik tötet Radfahrer“ abgesetzt, der hat viele aufgewühlt. Ich habe mich dann später beim Staatssekretär dafür entschuldigt, aber auch klar gemacht, dass es dabei nicht um ihn als Person ging, sondern um die Rolle und die Verantwortung, in der er sich befand – wer bitteschön wäre denn sonst verantwortlich. Es geht um Handeln oder Unterlassen – und da gehe ich auch keinen Meter von ab. Da trägt Politik die Verantwortung und ist zumindest im moralischen Sinne haftbar.

10. *Eine Frage nach persönlicher Selbstreflexion: Manche sagen über den Menschen Heinrich Strößenreuther: „Der kann nicht authentisch geradeaus denken, der kann nur strategisch um die Ecke!“ Was sagen Sie? Ist das eine Stolperfalle für Sie?*

→ Manchmal ist es vielleicht ein Hemmschuh, weil ich dann weit stärker strategisch-operativ nachdenke, ich kann aber auch meine Erfahrungen aus meinen Jobs im Bundestag, bei Greenpeace, in Konzernen oder als Geschäftsführer ausblenden. Dennoch weiß ich aus den 30 Jahren um die Bedeutung eines authentischen Kerns – und der speist nach wie vor meine Energie. Emotionale Wut-Reden vor aufgebracht Radlern werden mir immer noch gelingen, nur ob die was ändern, würde ich eher bezweifeln. Und genau das ist der Kern unseres Buches „Die Verkehrswesen: Miteinander den Kulturkampf beenden“, dass Ende November erschienen ist.

11. *„Mal braucht es das Megaphon, mal sind leisere Töne angebracht“ steht auf Ihrer Website. In welcher Phase befinden Sie sich gegenwärtig?*

→ Mehr in den leisen Tönen. Durch den Eintritt in die CDU und dem Aufbau der Klima-Union ist mir nochmal stärker bewusst geworden, dass wir oft mit unserer Wortwahl und Kommunikation Politiker so ins Abseits stellen, dass sie gar keine Lust mehr haben, überhaupt etwas zu tun, selbst wenn sie vom Thema überzeugt sind. Wir schließen mehr Türen als welche zu öffnen. Daher ist es so wichtig, auf Politiker und auch auf die Exekutive zuzugehen und für unsere Ziele zu werben. Das ist das, was Lobbyisten tun. Wir würden als Fahrradszene gut daran tun, dies mehr zu erlernen.

12. *Seit einigen Jahren sind die Verbände der Fahrradbranche in Berlin stärker präsent. Welche politische Rolle sollte die Fahrradwirtschaft übernehmen, um eine positive Entwicklung voranzutreiben?*

→ Es wäre gut, wenn die Fahrradwirtschaft deutlich systematischer auf Abgeordnete zu geht, um ökonomisches Faktenwissen zu ihrer Relevanz in den Köpfen der politisch Handelnden zu platzieren. Es ist sicher positiv, dass da nun noch ein neuer Akteur hinzugekommen ist. Meine Erwartung ist aber auch, dass die Fahrradwirtschaft, so sie denn in den letzten Jahren gute Geschäfte machen konnte, die Initiativen vor Ort stärker sponsort. Das müssen nicht immer die großen Summen sein, aber es sollte doch etwas mehr Wertschätzung rüber kommen. Ich war damals, beim Volksentscheid Fahrrad sehr enttäuscht, dass die gesamte Fahrradwirtschaft zusammen lediglich einen mittleren vierstelligen Betrag zur Verfügung gestellt hat. Dritter Punkt: Die Unternehmen der Fahrradwirtschaft sollten ihren Einfluss als Mitglieder der IHKs dahingehend stärker geltend machen, dass die Kammern nicht nur Autopolitik machen wie bisher.

13. *Wenn wir die Verkehrswende als einen gesamtgesellschaftlichen Prozess wahrnehmen, der mit Verhaltensänderungen der Menschen verbunden ist, ist die Verkehrswende-Bewegung dann vielleicht etwas zu naiv an die Sache heran gegangen?*

→ Das Wort „naiv“ rutscht mir tatsächlich manchmal heraus, wenn ich sehe, mit wie wenig Fachwissen die Diskussion geführt wird und wie wenig systematisch, clever und strategisch Verkehrsreformen angegangen werden. Zu oft Maximalforderungen, zu wenig die Umsetzung im Blick, zu sehr in der eigenen Wohlfühl-Bubble der Kieze in den Innenstädten unterwegs, wo es sich jetzt schon super ohne Auto leben lässt, die aber für die große Mehrheit der Bevölkerung nicht die Regel sind. Erst neulich hatte ich mit Bahn-Managern besprochen, dass es mal einen 48-Stunden-Crashkurs-Workshop für die Top-20-Verkehrswende-Aktivisten bräuchte, um dann in den letzten Stunden an schlaun, gewinnbaren Positions- und Strategiepapieren zu arbeiten. Aber ganz abgesehen davon: Der massive Zuwachs des Radverkehrs lässt sich nicht durch die Zubaugeschwindigkeiten von Radwegen erklären, sondern durch vernünftige Entscheidungen vieler Menschen. Tatsächlich schrumpft der Autoverkehr, bundesweit auf Autobahnen seit 2019 um 10 Prozent, an einzelnen Straßen in Berlin in den letzten 25 Jahren um 30 – 60 Prozent. Wissen tun das leider die wenigsten ...

14. *Die Verkehrspolitik polarisiert und emotionalisiert Teile der Bevölkerung erheblich. Das entpuppt sich zunehmend als Sackgasse. Was hat die Bewegung falsch gemacht?*

→ Bei der letzten Wahl und bei der Abstimmung zum Volksentscheid Klima in Berlin lässt sich das schwarz-grüne Spiegelei bewundern. In den Innenstadt-Wohlfühlblasen wird grün und pro Klima und klimaneutrale Mobilität gestimmt. Außen, wo die Angebote schlechter sind, eher Richtung CDU und SPD wie für eine autofreundlichere Politik. Wir müssen für die Lebensrealität der Menschen in den Außenbezirken mehr Verständnis und Empathie an den Tag legen, die Sprache dimmen und schauen, bei welchen Themen die längst verständige Mitte mitgeht. Und wir sollten uns nicht zu sehr von den Krawall-Hupen auf Seiten der Auto- oder Fahrrad-Fraktion ablenken zu lassen, denn die bewegen nix und verhärten nur.

15. *Wie ließe sich die gesellschaftliche Blockade aus Ihrer Sicht am besten überwinden?*

→ Mit mehr strategischer Weitsicht, mit den Grundsätzen des Change-Managements und mit einer empathischeren Sprache und Haltung ließe sich mehr bewegen. Statt für den großen Schluck aus der Pulle von Tempolimit 100 hätte das „Festkleben“ an Tempo 130 schon längst Erfolg gehabt. Da wären auch der ADAC und auch große Teile der CDU sowie die SPD dabei gewesen. Statt sich für Gratis-ÖPNV und Neun-Euro-Ticket lautstark einzusetzen, hätte die Klima- und Verkehrsszene den Schulterschluss mit den Eisenbahn- und ÖV-Verbänden suchen müssen, um die Finanzierung des Bahn- und ÖVs-Ausbaus 50 - 100% über dem heutigen Niveau hinzubekommen, ähnlich wie in Österreich oder der Schweiz – auch da wären wir längst weiter. Oder statt Radwege an flächenkonfliktreichen Hauptstraßen primär durchzusetzen, leistungsfähige und attraktive Fahrradstraßen mit Vorfahrtsrechten in die Städte zu fräsen – auch das hätte massiv Lob und Rückenwind gebracht und damit eine Basis für weitere Verbesserungen geschaffen.

16. *Ihr „Programm“ zur Umsetzung der Verkehrswende: Welche empfinden Sie als die fünf gravierendsten Hürden? Welche „Knackpunkte“ müssten prioritär überwunden werden und wer trägt hierfür die Hauptverantwortung?*

→ Um klimaneutralen Verkehr in Deutschland bis 2035 hinzubekommen, braucht es die folgenden fünf Handlungsfelder:

(1) Mehr Entscheidungskompetenz über die StVO für die Kommunen in jeglicher Hinsicht – hier ist der Bund in der Pflicht.

(2) Massive Beschleunigung des Ausbaus der E-Mobilität in Stadt, Land und Lkw-Verkehr – hier sind Bund, Ländern, Kreise und Kommunen in der Pflicht für protegierende Sonderrechte gegenüber Verbrennern, für den Ausbau von Ladesäulen und Wallboxen, für das bidirektionale Koppeln mit eigenem Solarstrom oder Energie-Sharing-Communities

(3) Den Fight zum Umschaukeln der Subventionen für den Fossilverkehr in der Luft, auf der Straße und im Wasser Richtung Verdopplung bis Verdreifachung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs

(4) Mein altes Dauerthema: Die Befriedung der gefährdenden Verkehrsteilnehmer, also überall eine Null mehr in den Bußgeldkatalog sowie die Anpassung der Strafmaße: Wenn der Staat es ernst meint mit der Regeleinhaltung und das durch Bußgelder und Strafen zum Ausdruck bringt, dann werden wir mehr Verkehrsfrieden auf den Straßen haben und auch weit weniger Anlass, uns über andere aufzuregen.

(5) Eine massive Performance-Steigerung der planenden Verwaltungsteile mit digitalen Tools, Prozessgeschwindigkeiten, Entscheidungs- und Umsetzungsmut: Pro Mitarbeiter muss mehr und schneller realisiert werden können, denn die Planer fallen ja nicht vom Himmel.

17. In Ihrem Buch „Die Verkehrswesen“ kritisieren Sie Teile der Verkehrswende-Bewegung für das, was Sie „Autohass“ nennen. Nun leben wir in einer Zeit, in der jede Kritik gleich ans „Hass“ gebrandmarkt wird. Welche Intention verbinden Sie mit dem Buch?

→ Der ursprüngliche Titel hieß ja etwas versöhnlicher „Verkehrswendy und der böse Rolf“. Auf unserer Reise des Schreibens merkten wir, dass tatsächlich die Wut im Verkehr, die Ohnmacht über die Zustände und oft auch die Gefahren einen gefährlichen Cocktail von schrägen Haltungen erzeugt – und zum Verstummen des Gesprächs. Wir haben deshalb bewusst das Wort „Autohass“ in die Debatte geholt, um sowohl den Wendys als auch den Rolfs die Chance zu geben, sich selbst den Spiegel vorzuhalten, zu schauen, wo welche Emotionen im Spiel sind, die dann zum Abbruch des Dialogs führen. Tatsächlich ist uns immer öfter bewusst geworden, dass wir fast täglich im Verkehr mit den eigenen Wutausbrüchen zu tun haben, es uns aber gelingen muss, diese nicht zur Haltung werden zu lassen, sondern der verständnisvollere Zugang wichtig ist – wie in einer guten Ehe, in der es vor allem mit einem guten Miteinander gut klappt, gelegentlichen Streit miteinander eingeschlossen. Also, um es kurz zu machen: Wir wollen den Wendys beim Reflektieren helfen, um damit erfolgreicher zu werden, und den Rolfs aufzeigen, wie viele Verbesserungen auch für sie drin sind.



Albert Herresthal am 10.12.2023