

RadMarkt

01 | 2024

RADMARKT.DE | DAS BRANCHENMAGAZIN



Smarter
Fahrradlobbyist:

Vermittler der Verkehrs wende

Humpert startet
Ergotec-Hub

S. 14



Erfolg mit
Werkstatt pur

S. 18



ZIV debattiert
EU-Regeln

S. 28



Smarter zum Ziel

Heinrich Strößenreuther ist der Erfinder der Radentscheide, ein Meister der Kampagnen und mischt unter anderem in der CDU mit. Er findet, man müsse den Diskurs intelligenter führen und den Kulturkampf überwinden.



Heinrich Strößenreuther 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), ab 1967 in einem kleinen friesischen Dorf in einem christlichen Elternhaus aufgewachsen, wird von der TAZ als Deutschlands erfolgreichster Verkehrslobbyist bezeichnet. »Die Umwelt schützen, dabei Spaß 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 evangelischen Kirche, außerdem ist er ausgebildeter Lektor. Studiert hat er Wirtschaftsinformatik mit Schwerpunkt Verkehr und Umwelt und er bewegt sich regelmäßig an der Schnittstelle von Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft. So arbeitete er vielfach in verantwortlicher Position in der Bahnbranche, aktuell auch für die Deutsche Bahn.

Zugleich ist Strößenreuther selbstständig mit seiner Agentur für clevere Städte, er war Gründungsberater, Start-up-Unternehmer, Greenpeace-Campaigner, Strategie- und PR-Berater, Buchautor und Bundestagsreferent. 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 am spektakulärsten und richtungweisend, denn es wurde zur Vorlage für Pendanten in anderen Bundesländern. Festgeschrieben wurden konkrete Ausbauziele und Standards für den Radverkehr.

Nach dem Berliner Vorbild entstanden vielerorts Initiativen für Radentscheide mit dem Ziel, die Verkehrswende voranzutreiben und durch gesetzliche Regelungen abzusichern. Für 53 Radentscheide zusammen wurde mehr als eine Million Unterschriften gesammelt. Fast immer waren diese Initiativen erfolgreich in dem Sinne, dass die verantwortliche Politik die Ziele per offiziellem Beschluss übernahm. In Nordrhein-Westfalen schaffte es die Initiative Aufbruch Fahrrad sogar, dass die Landesregierung 2021 ein gemeinsam ausgehandeltes Fahrradgesetz verabschiedete.

RadMarkt: Herr Strößenreuther, warum ist das Fahrrad für Sie persönlich ein wichtiges Verkehrsmittel?

Heinrich Strößenreuther: Ich bin damit aufgewachsen, es tut meiner Seele gut, ist gesund und ich komme schneller von A nach B. Ich liebe die Dynamik und den Adrenalinausstoß, wenn ich als

»Von der Fahrradwirtschaft sollte doch etwas mehr Wertschätzung für die lokalen Initiativen rüberkommen.«

sportlicher Großstadtfahrer mit meinem silbernen Citybike unterwegs bin. Ich bin wohl eher der Typ Porschefahrer unter den Radlern.

RM: Womit verdienen Sie aktuell Ihre Brötchen?

Strößenreuther: Ich bin mit meiner Agentur für clevere Städte unter anderem PR- und Projektmanager für die Brancheninitiative Fahrrad und Bahnen der DB Regio. Weitere Projekte sind die Ost-Tour der Klimaunion und der Verein Heimatwurzeln, wo 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.

RM: Sie haben maßgeblich dazu beigetragen, dass die Stadt Berlin seit 2018 ein Fahrrad- und Mobilitätsgesetz hat. Zufrieden?

Strößenreuther: Wir loben zu wenig, also ja, zufrieden. Von zwei Radverkehrsplanern auf 80 aufgestockt. 100 Kilometer Radweg gebaut, davon aber nur ein Viertel in der vollen Qualität gemäß gesetzlichen Vorgaben; Baustellen in der Regel sicher gestaltet für den Radverkehr; etliche neue Fahrradständer in den Wohnstraßen gebaut. Der Radverkehr ist massiv gewachsen, oft kommt es einem vor wie in Kopenhagen oder Amsterdam.

Aber: Es wurden in sieben Jahren nur vier Prozent der insgesamt zu bauenden Radwege fertig, nicht eine Kreuzung wurde wirklich sicher gemacht, nicht an einer tödlichen Unfallstelle baulich nachhaltig was verändert, es gab nicht einen Bike-and-Ride-Stellplatz neu an den 170 S-Bahn-Haltestellen Berlins.

RM: Während der Arbeit zum Volksentscheid Fahrrad kam es zur Konfrontation mit dem Berliner Senat und der Senatsverwaltung. Auch zu persönlichen Verletzungen?

Strößenreuther: ... könnte sein, dass der ein oder andere an seine Verantwortung erinnert wurde und das als persönlichen Angriff empfunden hat. Den wir aber so nicht gemeint haben, wir haben auf die Funktion abgezielt.

RM: Reut es Sie manchmal, Menschen besonders zugesetzt zu haben?

Strößenreuther: Ein wenig, aber wenn jemand politische Verantwortung tragen will, dann muss er auch harte Kritik an

seiner Arbeit aushalten, zumal es beim Radverkehr oft auch um Leben und Tod geht. Nach wiederholten Unfällen an derselben Stelle wühlte etwa unser Facebook-Post dazu »Politik tötet Radfahrer« viele auf.

Später habe ich mich beim Staatssekretär dafür entschuldigt, aber auch klargemacht, dass es nicht um ihn als Person ging, sondern um seine Rolle und Verantwortung.

RM: Manche sagen über den Menschen Strößenreuther, er könne nicht authentisch geradeaus denken, sondern nur strategisch um die Ecke.

Strößenreuther: Zuweilen denke ich weit stärker strategisch-operativ nach. Aber ich kann meine Erfahrungen aus zahlreichen Jobs auch ausblenden. Dennoch weiß ich aus 30 Jahren um die Bedeutung eines authentischen Kerns – und der speist nach wie vor meine Energie.

Emotionale Wutreden vor aufgebrauchten Radlern würden mir noch gelingen, ob die etwas ändern würden, bezweifle ich. Darum geht es auch in unserem Buch »Die Verkehrswesen: Miteinander den Kulturkampf beenden«.

RM: »Mal braucht es das Megaphon, mal sind leisere Töne angebracht«, steht auf Ihrer Website. In welcher Phase befinden Sie sich gegenwärtig?

Strößenreuther: Mehr bei den leisen Tönen. Durch den Eintritt in die CDU und den Aufbau der Klimaunion ist mir stärker bewusst geworden – mit unserer Wortwahl und Kommunikation stellen wir Politiker oft so ins Abseits, 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 die Exekutive zuzugehen und für unsere Ziele zu werben. Das tun Lobbyisten. Als Fahrradszene würden wir gut daran tun, dies mehr zu erlernen.

Strößenreuthers 5 Kernforderungen

1. Mehr Entscheidungskompetenz über die StVO für Kommunen
2. Massiver Ausbau der E-Mobilität in Stadt, Land und Lkw-Verkehr
3. Subventionsverlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs
4. Deutliche höhere Bußgelder für Verkehrssünder
5. Massive Performance-Steigerung der planenden Verwaltung, auch digital

»Für die Lebensrealität der Menschen in den Außenbezirken müssen wir mehr Verständnis und Empathie an den Tag legen.«



RM: Wie gehen Sie mit persönlichen Angriffen um? Fast Sie das auch an oder perlt es an Ihnen ab?

Strößenreuther: Was mir an die Leber gegangen ist, war bei meinem Eintritt in die CDU. Dieser geschah 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 gab es schon sehr üble Tiraden gegen mich – und das nach 30 Jahren Umweltaktivismus.

Die Frage ist doch: Sind wir in der Lage, in unseren verschiedenen Rollen und Rationalitäten miteinander zu kooperieren? Egoismen sind da, die muss man respektieren.

RM: Wie ist der Status der Klimaunion heute, was hat sie bisher bewegt?

Strößenreuther: Die Klimaunion hat tausend Mitglieder, einen angestellten Geschäftsführer, derzeit MdB Thomas Heilmann als Vorsitzenden, und mittlerweile zehn Landesverbände. Sie hat der CDU eine vorher nicht vorhandene Sprache für die Klimapolitik gegeben. Denn früher herrschte dort die Angst vor, auf den Markenkern der Grünen einzuzahlen, wenn man über Klimaschutz redete. Jetzt können CDU-Mitglieder auch mal eine andere Meinung hören als einschlägige, eher ablehnende Positionen: Das hilft, sich eine eigene Meinung zur Aufgabe zu machen.

Inzwischen beobachte ich, dass sich die Partei bei Landtagswahlen zunehmend für die Thematik öffnet, sie klimapolitisch wirksamer macht. Überhaupt hat man auf der Landtags- oder kommunaler Ebene einen deutlich besseren Wirkhebel als auf Bundesebene, wo es vor professionellen Lobbyisten nur so wimmelt.

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

Strößenreuther: Erstens wäre es gut, wenn die Fahrradwirtschaft deutlich systematischer auf Abgeordnete zugeht, um ökonomisches Faktenwissen zu ihrer Relevanz in den Köpfen politisch Handelnder zu platzieren.

Dann sollte die Fahrradwirtschaft, so sie denn in den letzten Jahren gute Geschäfte machen konnte, die Initiativen vor Ort stärker sponsern. Nicht immer mit großen Summen, aber es sollte doch etwas mehr Wertschätzung rüberkommen. Damals beim Volksentscheid Fahrrad war ich sehr enttäuscht, dass die gesamte Fahrradwirtschaft zusammen lediglich einen mittleren vierstelligen Betrag zur Verfügung stellte.

Und sie sollte im Rahmen ihrer Mitgliedschaft bei Industrie- und Handelskammern ihren Einfluss dahingehend stärker geltend machen, dass diese nicht nur weiterhin Autopolitik machen.

RM: Als gesamtgesellschaftlicher Prozess mit menschlichen Verhaltensänderungen gesehen, ist die Verkehrswendebewegung vielleicht zu naiv an die Sache herangegangen?

Strößenreuther: Das Wort »naiv« rutscht mir tatsächlich manchmal heraus, wenn ich sehe, mit wie wenig Fachwissen Diskussionen geführt werden 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, wo es sich jetzt schon super ohne Auto leben lässt, die aber für die Bevölkerungsmehrheit nicht die Regel sind.

Erst neulich besprach ich mit Bahn-Managern, dass es mal einen 48-Stunden-Crashkurs für die Top-20-Verkehrswendeaktivisten bräuchte, um dann am Schluss an schlaun Positionspapieren für erfolgreiche Strategien zu arbeiten.

RM: Verkehrspolitik polarisiert und emotionalisiert Teile der Bevölkerung erheblich, was zunehmend in Sackgassen führt. Was hat die Bewegung falsch gemacht?

Strößenreuther: Bei der letzten Wahl und bei der Abstimmung zum Volksentscheid Klima in Berlin lässt sich das schwarz-grüne Spiegelei bewundern. In den innerstädtischen Wohlfühlblasen wird grün, pro Klima und klimaneutrale Mobilität gestimmt. Außen, wo Angebote schlechter sind, eher Richtung CDU und SPD und damit für autofreundlichere Politik.

Wir müssen für die Lebensrealität der Menschen in den Außenbezirken mehr Verständnis 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 Krawallhupen auf Seiten der Auto- oder Fahrradfraktion ablenken lassen, denn die bewegen nix und verhärten nur.

RM: Wie ließe sich die gesellschaftliche Blockade aus Ihrer Sicht am besten überwinden?

Strößenreuther: Mit mehr strategischer Weitsicht, mit Grundsätzen des Change-Managements und mit einer empathischeren Sprache wie Haltung ließe sich mehr bewegen. Statt für den großen Schluck aus der Pulle von Tempo limit 100 hätte das Festhalten an Tempo 130 schon längst Erfolg gehabt. Da wären der ADAC und große Teile der CDU sowie die SPD dabei gewesen.

Statt sich lautstark für Gratis-ÖPNV und Neun-Euro-Ticket einzusetzen, hätte die Klima- und Verkehrsszene den Schulterchluss mit den Eisenbahn- und ÖV-Verbänden suchen müssen, um die Finanzierung des Ausbaus von Bahn und öffentlichem Personennahverkehr 50 bis 100 Prozent über dem heutigen Niveau hinzubekommen, ähnlich wie in Österreich oder der Schweiz.

Oder statt Radwege an flächenkonfliktreichen Hauptstraßen primär durchzusetzen, lieber leistungsfähige und attraktive Fahrradstraßen mit Vorfahrtsrechten in die Städte zu fräsen – das hätte massiv Lob und Rückenwind gebracht und damit eine Basis für weitere Verbesserungen geschaffen.

RM: Welche Knackpunkte müssten prioritär überwunden werden und wer trägt hierfür die Hauptverantwortung?

Strößenreuther: Um klimaneutralen Verkehr in Deutschland bis 2035 hinzubekommen, braucht es fünf Handlungsfelder.

Mehr Entscheidungskompetenz über die Straßenverkehrs-Ordnung für die Kommunen – hier ist der Bund in der Pflicht. Massiv beschleunigten Ausbau der E-Mobilität in Stadt, Land und Lkw-Verkehr. Hier sind Bund, Länder, Kreise und Kommunen in der Pflicht für protegierende Sonderrechte gegenüber den Verbrennern, für den Ausbau von Ladesäulen und Wallboxen, für bidirektionales Koppeln mit eigenem Solarstrom oder Energie-Sharing-Communities.

Das Umschaukeln der Subventionen für den Fossilverkehr in der Luft, auf der Straße und im Wasser Richtung Verdoppelung bis Verdreifachung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs.

Mein Dauerthema: Die Befriedung gefährdender Verkehrsteilnehmer, also überall eine Null mehr in den Bußgeldkatalog sowie angepasste Strafmaße. Wenn der Staat es ernst meint mit der Regeleinhaltung und das durch Bußgelder und Strafen ausdrückt, dann werden wir mehr Verkehrsfrieden auf den Straßen haben und auch weit weniger Anlass, uns über andere aufzuregen.

Zudem eine massive Performance-Steigerung der planenden Verwaltungsteile mit digitalen Tools, Prozessgeschwindigkeiten, Entscheidungs- und Umsetzungsmut: Pro Mitarbeiter muss mehr und schneller realisiert werden können, denn Planer fallen nicht vom Himmel.

RM: In Ihrem Buch »Die Verkehrswesen« kritisieren Sie Teile der Verkehrswendebewegung für »Autohass«. Welche Intention verbinden Sie damit?

Strößenreuther: Der ursprüngliche Titel hieß »Verkehrswendy und der böse Rolf«. Beim 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 erzeugen – und das Gespräch verstummt. Deshalb haben wir 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 Dialogabbruch führen.

Im Verkehr haben wir es fast täglich mit Wutausbrüchen zu tun. Aber es muss uns gelingen, diese nicht zur Haltung werden zu lassen, sondern der verständnisvollere Zugang ist wichtig. Wir wollen den Wendys beim Reflektieren helfen, um damit erfolgreicher zu werden, und den Rolfs aufzeigen, wie viele Verbesserungen auch für sie drin sind.

RM: Der Verkehrswendebewegung weht ein scharfer Wind entgegen. Sogar mit einer plumpen Autos-first-Politik lassen sich Wahlen gewinnen. Kommt dieser Rollback überraschend?

Strößenreuther: Den Wind nehme ich nicht so scharf wahr, schon aber deutlich andere Akzente. Es war eher ein »wir dürfen das Auto nicht vergessen« – ein wirklicher scharfer Autowahlkampf sieht anders aus. Dass sowohl CDU als auch SPD mit solch einer plumpen Kritik an den Grünen in der Verkehrskompetenzbewertung um 60 Prozent zulegen konnten, liegt jedoch nicht an deren hervorragenden Verkehrsprogrammen, sondern an der viel zu defensiven Mobilitätsrhetorik und der leider nicht überzeugenden Ausbauleistung des grünen Verkehrssenats.

Interview: Albert Herresthal
Fotos: Strößenreuther

Heinrich Strößenreuther mit RadMarkt-Autor Albert Herresthal in Berlin.

