

Zwischen Dauerinnovation und Retrotopia: Zur gesellschaftlichen Lage des Radverkehrs

Prof. Dr. Thomas Scheffer

Goethe-Universität Frankfurt am Main, Institut für Soziologie

ADFC-Kongress 2026 – Keynote zu Innovationen

Würzburg, den 24.1.2026

Es ist wunderbar, hier einen Aufschlag zu machen. Ich bedanke mich bei ADFC-Vorstand und Geschäftsführung, bei Adam insbesondere, und begrüße ebenso die Stellvertretende Bürgermeisterin der Stadt Würzburg und vor allem euch alle, die findigen Innovatoren des Personenverkehrs.

Ich spreche im folgenden als Soziologe, der sich mit dem globalen Klimawandel als sozialen Wandel befasst, aber auch als passionierter Radfahrer, der ohne diese Dauerinnovation – Schleichwerbung: es ist ein Klapprad – gar nicht alltagspraktisch zurechtkommt. Hier mein treuer Gefährte! Also keine Angst: Ich erkläre euch nicht, was eine Innovation ist. Das wisst ihr, als Praktiker*innen, schon längst.

Dauerinnovation und Wandel

Ich möchte im ersten Schritt, einige Gedanken zum Verhältnis von Innovation und Wandel loswerden. Wie lässt sich der nimmer versiegende Strom an Innovationen u.a. eurer Radverkehrsinitiativen im sozialen Wandel verorten? Oder zugespitzt: Was ist das für eine Gesellschaft, in der der Fahrradverkehr dauernd als innovativ gilt? Immer noch!

1. Gerade tut sich viel in Würzburg, die der Verkehrswende vor Ort durch einen Bürgerrat neuen Schub verleihen. 15 Bürger*innen haben eine Liste von drängenden Problemen und dazugehörigen, machbaren Maßnahmen erarbeitet. Andere lokale Mobilisierungen finden sich durch Radentscheide, durch neue Bündnisse (etwa mit IHK, einer Supermarktkette oder ...) oder neue Wissenstechniken zur kollaborativ-inkluisiven Radwegeplanung (z.B. OpenStreetMap).
2. All das sind Mutmacher und es ist wichtig und wunderbar, dass hier auf dem Bundeskongress die aktuellen Aktivitäten wie auf einer Veränderungsmesse vorgeführt werden. Das schafft Sichtbarkeit, stiftet an und lädt ein zum Abkupfern und zur Ermutigung. Die anpackende Haltung wie ausdauernde Sacharbeit ist tatsächlich ansteckend. Diese Ansteckung wie das Durchhaltevermögen braucht es an allen Ecken und Ende. Angesichts dieser Dauerinnovation Fahrrad!

3. In meiner Arbeit zum „Klimawandel als sozialen Wandel“ habe ich (andere) verwickelte, transformative Innovationen untersucht, also solche Innovationen – wie etwa den Solarpanel -, die über verschiedene Stufen/Bühnen hinweg immer wieder neu zur fortschrittlichen Maßnahme der Wahl heranwachsen. Der Solarpanel ist im Rückblick multi-funktionale Ressource geworden, die an verschiedensten Stellen zum Einsatz kommt: zunächst nur für Satelliten, später für eine immer längere Liste an abseitigen Nischenbedarfen und heute als günstige Alternative auf den globalen Energiemärkten, die die Kernenergie, aber auch Öl, Gas und Kohle übertrumpft. Solar ist heute Hoffnungsträger im fast aussichtslosen Kampf gegen die Erderwärmung, so wie das Fahrrad Hoffnungsträger gegen die dysfunktionale wie selbstzerstörerische Blechlawine ist.
4. Das Fahrrad ist so eine transformative Innovation, mit einer eigenen langen und verwickelten Karriere, die verschiedene Verwendungskontexte durchlaufen hat und im Grunde seit Jahrzehnten auf eine noch breitere Verwendung wartet. Zugleich ist das Fahrrad heute ausdifferenzierter und leistungsfähiger denn je: man denke an die E-Bikes¹ für den Pendelverkehr, die elektrifizierten Transporträder für den Stadtverkehr, die Kindertransporter für den Nachbarschafts- und Familienverkehr, die Geländeräder, Klappräder, Dreiräder, etc. All diese Varianten kennt ihr alle besser. Dazu kommt ein großer Fahrradbestand, der dieses Verkehrsmittel mit wenig Aufwand² mehr oder wenig fertig zur Hand hält. Mein Eindruck ist: Alle Teilmärkte werden heute bedient und haben eine eigene Wirtschaftsdynamik hervorgebracht.
5. Eure findigen, lokal eingebetteten, vielfältig übertrag- und modifizierbaren Innovationen richten sich auf den Einsatz des Fahrrads als Massengebrauchsgegenstand, als breit verfügbare Ressource einer nachhaltig-integrierten Verkehrsinfrastruktur. Das Zusammenspiel der Verkehrsmittel schließt private Haushalten wie Firmen, Wohnorte wie Pendelregionen, Freizeit- wie Tourismusregionen ein. Der andauernde Strom an Einsatz-Ideen und deren Eingliederung in das Vorgefundene verdichtet sich zu wahren Realutopien: zu Ideen eines sozial- wie ökologisch-nachhaltigen Stadtbilds, einer Stadt für alle, die Hürden abbaut, statt auszugrenzen. Gleiches gilt für ein anderes Stadt-Land-Verhältnis, dass nicht weite Zwischenräume zu bloßen, anti-sozialen Transitzonen erklärt.
6. Mit Blick auf die Dauerinnovation Fahrrad und den sozialen Wandel im Verkehr wie in der Stadt- und Raumplanung stellt sich – angesichts von Klimawandel, Energiekrise, bis hin zur Geopolitik - nun diese Frage: Wie schöpfen wir die

¹ https://squirrel-news.net/de/news/warum-e-bikes-fuer-die-verkehrswende-noch-wichtiger-sind-als-elektroautos/?utm_source=firefox-newtab-de-de, aufgerufen am 28.1.2026.

² Die Reparierbarkeit ist hier Thema – sowie dessen Einschränkung durch Elektrifizierung.

Potentiale des Fahrrads aus? Wie wird aus der Dauerinnovation eine gesellschaftliche Normalität? Wie ereignet sich ein sozial-technischer Umbau der Verkehrsinfrastruktur, die das Fahrrad mit all seinen Vorzügen voll zur Geltung kommen lässt? Der Anspruch dieser Fragestellung: Wie werden ‚überreife‘ Innovationen zum gängigen Alltag; also selbst dann noch strukturgebend, wenn sie bereits dauerhaft im Stadium der ‚guten Idee‘ oder des ‚tollen Nischenprodukts‘ gehalten wurden? Wie wird das Fahrrad also doch noch unverzichtbar und Voraussetzung für vieles andere?

Diese Fragestellung ist relevant, weil wir gesellschaftlich eine vorliegende Innovationskraft, hier – aber nicht nur - des Fahrrads, verschenken, preisgeben, verspielen. Sie ist relevant, weil junge wie alte Neuerer auf nachhaltigen Wandel angewiesen sind, soll nicht Erschöpfung, Entmutigung, Vergessen an die Stelle der Tatkraft und der Lösungsorientierung treten. Angesichts der überbordenden Probleme wollen und brauchen wir Zeitgenoss*innen keinen hyperaktiven Stillstand, sondern substanzielle Realisierungen des bereits Möglichen. Und dass in aller Ernsthaftigkeit einer Problemorientierung: nicht als Pläsir, als schönes Hobby, als Lebensstil, sondern als (Teil-)Antwort auf gesellschaftlich drängende Fragen.

Widerständigkeit, Kampfzonen und Panikattacken

Um die gegenwärtige Blockade, also das Eingeklemmt-Sein unserer Dauerinnovation zwischen Baum und Borke des gesellschaftlichen Wandels, einzuordnen, sollten wir unseren Blick auf die Kämpfe weiten. Bei aller Vernünftigkeit der Fahrradpräferenz sollten wir eine Reihe von Widerständen und Konfliktverläufen ins Kalkül ziehen:

1. Raumsoziolog*innen würden so fragen: Was ist das für eine Gesellschaft, in der Ideen wie „mehr Raum für Fahrräder,“ „sichere Fahrradwege,“ „umfassende Radwegenetze,“ etc. andauernd als innovativ gelten? Hinter welche Normalität tritt das Fahrrad zurück? Welche Standards werden mit dieser Besonderung geschützt? Was stellt sich hier immer wieder neu, quasi *breitbeinig* unserer Kernerarbeit entgegen? Gegen welchen Strom schwimmen wir hier?
2. Dass wir in einer automobilen Gesellschaft leben, ist nicht zuletzt statistisch dokumentiert – und vielfältig ins Feld geführt: Die Autoindustrie trägt 5% des Bruttoinlandsprodukts (2024) und ist mit 440 Mrd. mit Abstand der stärkste Industriezweig (vor Maschinenbau). 833.000 Beschäftigte werden heute der Autoindustrie zugeordnet, Tendenz allerdings fallend. Pro Haushalt stehen Stand 2023 1,2 Autos zur Verfügung. 60% aller Wege werden mit dem Auto zurückgelegt. Nur bei Jüngeren und in bestimmten großstädtischen Räumen sind Verfügung und Nutzung des eigenen Autos rückläufig. All dies mag die gesellschaftliche Neigung zum Auto, seine Hegemonie, erklären. Sich für Radverkehr, für ÖPNV und Fußverkehr

stark machen, gilt aus der Warte der automobilen Gesellschaft immer noch als wirtschafts-, technik- und innovationsfeindlich.

3. Ein moderater, kontinuierlicher Umbau findet sich in Städten wie hier in Würzburg, in Hannover, Kiel oder Frankfurt. In der kommunalen Finanzschiefelage, die sich weiter zuspitzt in der Wirtschafts- und Sicherheitskrise, spielen der multimodale Stadtbau bzw. die Verkehrswende trotz stetig längerer Stand- und Stauzeiten der Blechlawine trotz der Klimafrage wieder eine Nebenrolle. Eher noch: alle Reformversuche werden als Umverteilung des Stadtraums zuungunsten des Autos attackiert; als Nullsummenspiel zulasten eines stetig wachsenden Autoverkehrs. Entsprechend beobachten wir ein Revival der Windschutzscheibenperspektive, einen Kampf gegen eine ‚Autofeindlichkeit‘, die es so faktisch nie gegeben hat. Was vor Dekaden als Innovation kandidierte, ist immer wieder neu erfolgreich marginalisiert³.
4. All dies konfrontiert heute selbst sachlich bestens begründete, problemadäquate Maßnahmen mit gehörig, prinzipiellen Gegenwind, etwa in den Sozialen Medien. Es wird gegen den Verkehrsumbau politisiert und ideologisiert. Es wird verbissen an symbolischen Belegungen und Übercodierungen gestrickt: das teure Auto als Verkehrsmittel der ‚kleinen Leute‘, etwa, gegen das günstige Fahrrad als Luxusgut der ‚Eliten‘. In den extremen Umbau-Widerständen dienen nicht Sache und Problemlage als Bezugspunkt der Kritik, sondern die Sortierung entlang von Wir/Die- bzw. Freund/Feind-Polaritäten. Das Fahrrad wird verteufelt als Zeichen einer Geisteshaltung ‚gegen die Wir-Gruppe‘. All dies überlagert und prägt moderate Positionierungen, und mögen zur Zementierung des nachrangigen sozialen Status des Fahrrads, weit unter seinen Möglichkeiten, beitragen.
5. Schließlich möchte ich eine weitere Überbietung des Anti-Fahrrad-Widerstands anführen und soziologisch einordnen – eine aktuelle Entwicklung, die zugleich alarmiert und nervt, die aber, so möchte ich argumentieren, zugleich auch (einen verqueren) Grund zu einer Art strategischen Hoffnung gibt. Veranschaulichen lässt sich dies anhand eines höchst fragwürdigen Trends – nicht zufällig aus den USA, ließ sich hinzufügen: der Super-SUV, als provozierende, protzende Dreckschleuder, als überdimensionierter Stadtpanzer, als Antithese zur sozialökologischen Transformation. Ich möchte diese aufgeblasenen XXL-PKW als *retrotopische Objekte* fassen, als Verweis auf ein von Rechtsaußen forciertes „*Retrotopia*“ (Zygmunt Baumann). Was ich meine: Diese ‚Stadtpanzer‘ imaginieren eine glorreiche

³ Als Leitinnovation gilt heute die Elektrifizierung des Autoverkehrs. Sie überlagert die Dauerinnovation des Fahrrads, stellt es in den Schatten und bindet politische wie öffentliche Unterstützung. Das E-Auto verspricht die Kontinuität eines nationalen Geschäftsmodells, verträglich mit den Erfordernissen der Klimatransformation. Dabei bleiben Anpassungserfordernisse insbesondere in Stadträumen sowie ein sozial inklusiver Verkehr randständig.

Vergangenheit und himmeln sie gleichsam geradezu blind an – eine Vergangenheit allerdings, die es so nie gab. Verherrlicht wird eine Zeit ohne diese (ver-)störende ökologische Frage, in der die mit Benzin geschwängerte Luft mannhaft inhaliert wurde, in der fossile Energie im Überfluss vorhanden war und in der die Menschen dem grenzenlosen wirtschaftlichen Erfolg frönten. Verschwendung und Verschmutzung erscheint da als Tugend, als Zeichen von Unabhängigkeit wie Naturbeherrschung!

Der Auftritt solcher anachronistischen Kolosse lässt sich soziologisch wie politisch aber auch noch anders, sozusagen diskursstrategisch, einordnen. Er signalisiert womöglich, dass unsere Verkehrswende, die Konflikte um die Verteilung des Straßenraums, nach Jahren des Weiter so! an spürbaren Einfluss gewonnen haben. Der Veränderungsdruck ist derart omnipräsent wie, aus der Warte einer fossilen Hegemonie, alarmierend, dass sich eingefleischte Benzin-Adicts⁴ tatsächlich in ihrem *way of life* bedroht sehen.

Und dafür gibt es gute Gründe: Während die Elektrifizierung auch des Verkehrs immer zügiger voranschreitet, findet die Überbietungslogik der Benziner ihr Ende. Die Fraglosigkeit der fossilen Infrastruktur wird durch den immer schnelleren Aufbau einer konkurrierenden Infrastruktur von Ladesäulen bis hin zu exklusiven Fahr- und Parkzonen zunehmend attackiert. Und ich möchte persönlich hinzufügen: Ich bin nur froh, dass ich nicht mit ‚Benzin im Blut‘ sozialisiert wurde, dass mein geschätztes Fahrrad mir die Gewohnheiten und Praktiken beigegeben hat, die sich heute als nützlich und vernünftig erweisen. Unsere Räder, das war so nicht immer absehbar, befinden sich nunmehr über all die Jahre, ja Jahrzehnte, auf der ideellen Überholspur der Geschichte. Es droht, bei aller Randständigkeit, nie, wie heute der Benziner, zum Geistervehikel des Wandels zu werden. In diesem Sinne: ein Dank an unsere getreuen Muskelmaschinen, die uns immer wieder neu den optimistisch-bodenständigen Lenkerblick auf unsere Stadtgesellschaft und Dorfgemeinschaft andient!

Nachtrag

Ein Zusatz sei erlaubt: Im genannten Sinne einer untoten wie unzeitgemäßen Auto-Hegemonie haben wir es heute zwar immer noch mit kraftvollen Rad- und Verkehrsinnovationen zu tun. Ihr dauerhafter Charakter aber bringt eigene Erschwernisse mit sich. Wo die Verkehrswende auf Jahrzehnte einbetoniert war, da erscheinen all die Vorhaben von ADFC & Co tatsächlich als beständig *neuester Schrei*. Es ist dieses ewige, unsere Probleme verleugnende Hinhalten, was all die zermürbt, ermüdet und entnervt, die sich der Innovation verschrieben haben. Denn, ja, wir

⁴ Tatsächlich hat ein Jahrhundert der Benzin- und Dieselmotoren eine umfassende Autokultur hervorgebracht, mit eigenen Kompetenzen, Wissenssystemen, Reparatur- und Tuningpraktiken, Sportwettbewerben, Freizeitrepertoire, Care-Praktiken, etc. Das absehbare Ende dieser Technikkultur versetzt die entsprechend Sozialisierten in Verlorenheit und Verlustangst, die etwa die Klimaleugnung zum naheliegenden, intuitiven Affekt erhebt.

müssten, bei all dem, was wir über die sozialökologischen Folgen des Autoverkehrs wissen, in Sachen Verkehrswende und Ausstieg heute schon viel weiter sein. Denn, ja, erwiesen ist längst, dass der Fahrradverkehr mit seinen Fahrradstraßen, Fahrradspuren, Fahrradstellplätzen, Tempo 30-Schutz, Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen, etc. einen Unterschied macht. Sie sollten zur Normalausstattung auch deiner Kommune zählen.

Es ist die dauernde Besonderung des Fahrrads, als eine kultivierte Nische inklusive seiner Ausgrenzung und Verniedlichung gar, die die ADFC-Innovationen klein halten. Statt den Verkehr zu wenden, soll er nur ergänzt und begleitet werden. Ich hoffe, dass eure Arbeit und dieser Kongress Mut zur Konsequenz macht. Inclusive der dabei unvermeidlichen Konflikte mit der schrumpfenden wie sich radikalierenden Schar der Autonarren.

Empfohlen sei, dass wir die anstehenden Auseinandersetzungen in aller Gelassenheit austragen: (a) uns dabei durchaus in den notorischen, wie abhängigen Autofahrer hineinversetzen; (b) die Gewohnheiten des Autofahrens verstehen (etwa das Auto als rollenden Privatraum); (c) den „Fahrradverkehr für alle“ anpeilen – und als Integrations- und Wirtschaftsfaktor und zur Aufwertung degradierter wie abgehängter Räume hervorheben; (d) den steten Umbau des öffentlichen Raums inklusive Entschleunigung und Entsiegelung kostengünstig wie sicher vorantreiben; (e) und so die Umverteilung des Straßenraums normalisieren und routinisieren. All dies erfordert das, was euer Engagement schon vorlebt: Überzeugung, Hartnäckigkeit und breite Bündnisse.

Ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit!