

Jugendgerechte Mobilität ermöglichen

Forderungen der Jugendverbände aus dem Gespräch mit Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder am 15. Dezember 2025

Das Jugendbeteiligungsformat wurde von der Fach- und Koordinierungsstelle Jugendbeteiligung im Deutschen Bundesjugendring gemeinsam mit dem Referat StV30 Rad- und Fußverkehr in Kooperation mit Referat G15 Personenverkehr, Öffentliche Verkehrssysteme durchgeführt. Entsprechend fokussieren sich die Forderungen auf diese beiden Zuständigkeitsbereiche.

1. Mobilität als Voraussetzung für Teilhabe und Zukunftsfähigkeit

Mobilität ist für junge Menschen eine zentrale **Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, Bildung, Engagement und soziale Beziehungen**. Der Weg zur Schule, zur Ausbildung, zur Arbeit, ins Ehrenamt, Vereinsleben oder zu Freund*innen ist ohne verlässliche Mobilitätsangebote kaum möglich. Anders als Erwachsene verfügen junge Menschen häufig nicht über ein eigenes Auto oder dürfen dieses noch nicht nutzen. Sie sind daher in besonderem Maße auf funktionierende öffentliche, sichere und bezahlbare Mobilitätsangebote angewiesen.

Jugendverbände erreichen bundesweit sechs Millionen junge Menschen und bringen umfassende Erfahrungen aus der alltäglichen Jugendarbeit ein. Rückmeldungen aus den Verbänden zeigen deutlich, dass **Mobilität eines der zentralen Themen** ist, das junge Menschen unmittelbar betrifft und maßgeblich über ihre Teilhabechancen entscheidet.

Positive Erfahrungen – etwa mit dem 9-Euro-Ticket – haben gezeigt, welches **Potenzial niedrigschwellige und bezahlbare Mobilitätsangebote** entfalten können. Gleichzeitig machen viele Alltagserfahrungen deutlich, dass bestehende Systeme häufig nicht bedarfsgerecht funktionieren: lange Fahrtzeiten im ÖPNV, fehlende Verbindungen zu Randzeiten, unsichere Wege im Rad- und Fußverkehr oder mangelnde bis hin zu nicht vorhandenen Alternativen im ländlichen Raum. Darüber hinaus ist für die Zugänglichkeit nachhaltiger Verkehrsmittel eine gute **Mobilitätsbildung** zentral, die zu eigenen Entscheidungen und selbstbestimmter Mobilität ermächtigt.

Zugleich blicken junge Menschen stark in die Zukunft. Der Verkehrssektor ist einer der größten Emittenten von Treibhausgasen in Deutschland und hat sich in den letzten Jahrzehnten nicht wesentlich verbessert. Eine jugendgerechte Mobilität muss daher nicht nur **sozial gerecht und sicher** sein, sondern auch einen wirksamen **Beitrag zum Klimaschutz** leisten.

2. Besondere Bedarfe junger Menschen

2.1 Sicherheit, Infrastruktur und öffentlicher Raum

Eine jugendgerechte Mobilitätsstruktur setzt voraus, dass junge Menschen sich **sicher bewegen** können – physisch wie sozial. Viele Verkehrs- und Stadträume sind derzeit stark autozentriert. Hohe Verkehrsbelastung, Lärm und fehlende Aufenthaltsqualität führen dazu, dass sich junge Menschen in vielen Bereichen unsicher fühlen. Fußgängerzonen, verkehrsberuhigte sowie autofreie Bereiche und Fahrradstraßen werden hingegen als deutlich sicherer wahrgenommen.

Insbesondere für vulnerable Gruppen – Kinder, mobilitätseingeschränkte Menschen, ältere Menschen, Frauen und queere Personen – bestehen erhebliche Sicherheitsdefizite. Angsträume wie schlecht beleuchtete Wege, Tunnel oder abgelegene Radtrassen schränken die tatsächliche

Nutzbarkeit vorhandener Infrastruktur ein. Stadt- und Verkehrsplanung ist bislang häufig nicht ausreichend **divers und inklusiv** ausgerichtet.

Für junge Menschen ist öffentlicher Raum zudem nicht nur Verkehrsfläche, sondern auch ein bedeutender **sozialer Treffpunkt und Aufenthaltsort**. Eine jugendgerechte Mobilitätspolitik muss diesen Mehrfachnutzen berücksichtigen.

2.2 Mobilität im ländlichen Raum

Mehr als die Hälfte der Bevölkerung lebt in ländlichen Regionen. Dort entscheidet Mobilität maßgeblich über **Bleibe- oder Abwanderungsentscheidungen** junger Menschen. Fehlende Mobilitätsangebote schränken den Zugang zu Ausbildung, Weiterbildung, Arbeit, Freizeit und Engagement massiv ein.

Besonders problematisch sind **Abend-, Nacht- und Wochenendzeiten** oder auch **witterungsbedingte Einschränkungen** des öffentlichen Nahverkehrs. Das sogenannte „Elterntaxi“ ist weder verlässlich noch für alle verfügbar. Fehlende Alternativen führen zu sozialer Ungleichheit und schränken die Selbstständigkeit junger Menschen ein. Disko-Busse an Wochenenden und in den Nachtstunden, Rufbusse oder nicht-touristisch-orientierte, sichere Radwege außerhalb von Orten, sichere Parkplätze an Verkehrsknotenpunkten sind gute erste Ansätze.

Laut Verkehrssicherheitsrat entfallen 58 % der **Verkehrstoten** auf Landstraßen. Junge Menschen haben insgesamt ein überdurchschnittlich hohes Unfallrisiko und sind daher von der hohen Unfallschwere auf Landstraßen besonders betroffen. Prekäre Mobilitätsstrukturen in ländlichen Räumen erhöhen dieses Risiko zusätzlich.

Mobilität ist daher ein zentraler **Bestandteil staatlicher Daseinsvorsorge und Sicherheit**. Wenn gleichwertige Lebensverhältnisse angestrebt werden, muss eine verlässliche Mobilitätsinfrastruktur insbesondere für vulnerable Gruppen auch im ländlichen Raum gewährleistet sein. Öffentliche Mobilitätsangebote dürfen insbesondere auf dem Land nicht allein nach Wirtschaftlichkeit bewertet werden, sondern müssen am Gemeinwohl ausgerichtet sein.

Hohe Kosten für Führerscheine und eigene Fahrzeuge stellen für viele junge Menschen eine erhebliche Hürde dar und verstärken die Mobilitätsarmut ohne verlässliche Alternativen im ländlichen Raum zu bieten. Gleichzeitig zeigen E-Bikes und On-Demand-Verkehre großes Potenzial, sind bislang jedoch weder flächendeckend verfügbar noch sozial ausreichend abgesichert. Aus diesem Grund gilt es mit stabilem, starken, vernetzten **ÖPNV und Sharing-Angeboten attraktive Alternativen** zum Auto zu schaffen.

Ländliche Räume sind unterschiedlich: periphere Regionen brauchen andere Lösungen als Verdichtungsräume. Kommunen benötigen Gestaltungsspielräume, langfristige Finanzierungen und Vertrauen, um individuelle Lösungen für die jeweilige Region zu entwickeln. Mobilität auf dem Land muss sich an den **realen Lebenslagen** der Menschen orientieren und nicht an städtischen Maßstäben.

3. Forderungen für eine jugendgerechte Mobilitätspolitik

3.1 Öffentlichen Personenverkehr ausbauen und stärken

Ein **leistungsfähiger und bezahlbarer ÖPNV** ist das Rückgrat jugendgerechter Mobilität, denn der ÖPNV ist das wichtigste Fortbewegungsmittel junger Menschen im Alltag. Gerade junge Menschen sind also auf einfache, verlässliche und finanzierbare verkehrsträgerübergreifende Angebote angewiesen, die sozial gerecht ausgestaltet sind. Ehrenamtliches Engagement darf nicht an Mobilitätskosten scheitern; ein kostenloses oder stark vergünstigtes Ticket wäre ein klares Zeichen der Anerkennung und Wertschätzung.

Daher fordern wir:

- einen stärkeren bundespolitischen Fokus in der Förderung auf den Ausbau und die Qualität von ÖPNV- und SPNV-Schiennetzen mit besserer Anbindung ländlicher Regionen an Ballungsräume;
- eine langfristige, bedarfsgerechte Finanzierung des ÖPNV, einschließlich On-Demand-Angeboten;
- eine Mobilitätsgarantie mit verlässlichen Mobilitätsangeboten auch in Randzeiten (abends, nachts und am Wochenende) im ländlichen Raum, insbesondere für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene;
- verlässlich, bezahlbare und jugendgerechte Verkehrsangebote. Dazu gehören die Verstärkung und Weiterentwicklung des Deutschlandtickets¹;
- die Einführung eines vergünstigten Deutschlandtickets für junge Menschen sowie eine kostenfreie Nutzung für ehrenamtlich Engagierte, insbesondere für JuLeiCa-Inhaber*innen und Freiwilligendienstleistende. Perspektivisch braucht es einen kostenlosen Nahverkehr für alle Menschen;
- Mobilität klimafreundlich und ressourcenschonend weiterzuentwickeln.

3.2 Sichere und sozial zugängliche Infrastruktur für aktive Mobilität (Rad- und Fußverkehr)

Rad- und Fußverkehr sind für junge Menschen zentrale Säulen **selbstständiger und klimafreundlicher Mobilität**. Dieses Potenzial bleibt jedoch ungenutzt, wenn Infrastruktur unsicher, lückenhaft oder sozial nicht zugänglich ist. Auch im ländlichen Raum können Fahrräder eine realistische Alternative sein, wobei E-Bikes eine gute Möglichkeit sind, um die Reichweite von Alltagsradfahrten zu erhöhen – vorausgesetzt, Anschaffung, Unterhalt und sichere Wege insbesondere auch außerorts sind gewährleistet.

Für junge Menschen ist Sicherheit dabei nicht nur eine Frage der Verkehrsunfälle, sondern auch des subjektiven Sicherheitsempfindens. Angsträume, unzureichende Beleuchtung oder autozentrierte

¹ Insbesondere in ländlichen Regionen bringt das Deutschlandticket bislang aufgrund des maroden und interkommunal wenig vernetzten öffentlichen Nahverkehrs kaum einen positiven Effekt.

Verkehrsführung schränken die tatsächliche Nutzbarkeit erheblich ein. Eine jugendgerechte Mobilitätspolitik muss diese sozialen und infrastrukturellen Faktoren gemeinsam in den Blick nehmen.

Daher fordern wir:

- die Bereitstellung von (Förder-)Geldern des Bundes für den Ausbau einer sicheren, durchgängigen und qualitativ hochwertigen Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr², insbesondere auch im ländlichen Raum;
- den bundesweiten Aufbau kohärenter Radverkehrsnetze innerhalb von Städten, von Stadt zu Land und von Dort zu Dorf sowie einer guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr;
- die Unterstützung der Kommunen bei der Nutzung bestehender Spielräume der Straßenverkehrsordnung zur Ausweitung von Tempo-30-Zonen, Schulzonen sowie langfristig autofreie Innenstadtzonen mit einer Verknappung und Verteuerung von Parkraum;
- die Entwicklung sozialer Finanzierungs- und Anreizmodelle für Pedelecs als alltagstaugliche Alternative (z.B. Social Leasing oder Kaufzuschüsse), insbesondere im ländlichen Raum;
- die Förderung sozialer Infrastruktur wie Fahrradreparaturcafés, Selbsthilfwerkstätten und niedrigschwelliger Instandhaltungsangebote.

3.3 Wahlfreiheit und multimodale Mobilität systematisch stärken

Junge Menschen bewegen sich nicht monomodal. Alltag bedeutet für sie die Kombination verschiedener Verkehrsmittel – je nach Strecke, Tageszeit, Kosten, Witterung und Sicherheit. **Multimodale Mobilität** ist daher **keine Zusatzoption**, sondern Voraussetzung für reale Wahlfreiheit. Entscheidend dafür ist eine systematische Förderung multimodaler Mobilität, die einfache, schnelle und barrierefreie Umstiege zwischen Verkehrsmitteln und Sharing-Angeboten ermöglicht und insbesondere sichere Wege für den Rad- und Fußverkehr eng mit dem öffentlichen Personennahverkehr verknüpft. Durch sogenannte Mobilitätsstationen kann ein multi- und intermodales Verkehrsverhalten unterstützt werden.

Eine Verkehrspolitik, die einzelne Verkehrsmittel isoliert betrachtet oder einseitig fördert - wie derzeit das Auto - drängt andere Verkehrsmittel an den Rand, verhindert echte Wahlfreiheit und verstärkt soziale Ungleichheiten. **Gleichberechtigte Förderung aller Verkehrsträger** sowie gut funktionierende Schnittstellen sind entscheidend, damit junge Menschen selbstbestimmt, flexibel und klimafreundlich mobil sein können.

Daher fordern wir:

- die Schaffung echter Wahlfreiheit zwischen Verkehrsmitteln durch den konsequenten Ausbau und die Attraktivierung von Alternativen zum Kfz-Verkehr (ÖV, Fuß- und Radverkehr, Sharing);

² Autostraßen, Rad- und Fußwege sind räumlich und baulich voneinander zu trennen. Radwege müssen durchgehend, gut beleuchtet, breit genug und vom Kfz-Verkehr getrennt sein.

- den Abbau bestehender Privilegien des motorisierten Individualverkehrs als Voraussetzung für eine tatsächlich gleichberechtigte Förder- und Subventionspolitik;
- die Förderung intelligenter, vernetzter, multimodaler Mobilitätskonzepte mit abgestimmten Fahrplänen der Verkehrsmittel;
- den flächendeckendem Ausbau von Mobilitätsstationen mit sicherem barrierefreiem Zugang und sicheren und beheizten Aufenthaltsräume sowie Sanitäreinrichtungen;
- eine verstärkte Förderung sicherer Fahrradabstellmöglichkeiten an Bahnhöfen, Haltestellen und weiteren Mobilitätsstationen, etwa durch Fahrradparkhäuser;
- die Stärkung von Bikesharing-Angeboten, einschließlich Lastenrädern und Radstationen;
- die ergänzende Förderung von Carsharing- und Park-&-Ride-Angeboten, ohne den Fokus von der Grundversorgung abzulenken.
- eine einheitliche und verständliche Regelung zur Fahrradmitnahme im ÖPNV mit perspektivischer Gebührenabschaffung.

4. Jugendbeteiligung als struktureller Bestandteil der Verkehrspolitik

Junge Menschen sind nicht nur Nutzer*innen bestehender Mobilitätsangebote, sondern Expert*innen ihrer Lebensrealitäten. Ihre Alltags- und Nutzungserfahrungen liefern wichtige Hinweise darauf, wo Mobilität funktioniert und wo Weiterentwicklungsbedarf besteht. Jugendgerechte Mobilität kann nur gelingen, wenn die **Perspektiven junger Menschen** systematisch in verkehrspolitische Entscheidungsprozesse einbezogen werden.

Wirksame Jugendbeteiligung braucht dafür verlässliche Strukturen und klare Rahmenbedingungen. Orientierung bieten die **Qualitätsstandards für Kinder- und Jugendbeteiligung**³, die Transparenz, Verbindlichkeit und Wirkung in den Mittelpunkt stellen. Beteiligung entfaltet dann Wirkung, wenn sie frühzeitig themenbezogen ansetzt, regelmäßig stattfindet und sichtbar in Entscheidungsprozesse einfließt.

Jugendverbände spielen dabei eine zentrale Rolle. Als demokratisch verfasste Zusammenschlüsse erreichen sie eine große Vielfalt junger Menschen und bündeln deren Perspektiven über unterschiedliche soziale, regionale und thematische Kontexte hinweg. Zugleich ermöglichen sie, Beteiligungsergebnisse nachhaltig in jugendverbandliche Strukturen zurückzuspielen.

Vor diesem Hintergrund **begrüßen** die Jugendverbände die **bereits besprochenen weiteren Möglichkeiten zur Jugendbeteiligung im Bundesverkehrsministerium**. Dazu zählen insbesondere die Beteiligung junger Menschen an der Zwischenevaluation des Nationalen Radverkehrsplans durch Kommentierung und Handlungsempfehlungen für die Umsetzung, die strukturelle Einbindung in Fachveranstaltungen wie den Nationalen Rad- und Fußverkehrskongress sowie der Ausbau regelmäßiger Austauschformate mit Fachreferaten des Bundesministeriums für Verkehr. Darauf aufbauend können

³ <https://standards.jugendbeteiligung.de/>

weitere kontinuierliche Formate entstehen, um junge Perspektiven gezielt in die Weiterentwicklung der Verkehrspolitik einzubringen und Jugendbeteiligung langfristig zu verstetigen.

5. Schlussbemerkung

Jugendgerechte Mobilität ist kein Sonderthema, sondern eine Voraussetzung für Teilhabe, Klimaschutz und demokratische Zukunftsfähigkeit. Wir bedanken uns für den **gelungenen Auftakt der Jugendbeteiligung im Bundesministerium für Verkehr** und das Gespräch mit Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder am 15. Dezember 2025. Die Jugendverbände bieten an, diesen Weg gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium weiterzugehen und Mobilitätspolitik dauerhaft an den Bedürfnissen junger Menschen auszurichten.

Das Forderungspapier zu jugendgerechter Mobilität wird von folgenden Jugendverbänden unterstützt:

