

# Junge Stimmen zur Zwischenevaluation des Nationalen Radverkehrsplan (NRVP)

März 2026

*„Der Deutsche Bundesjugendring und die in ihm zusammengeschlossenen Jugendverbände und Jugendringe setzen sich für ein Recht auf Mobilität ein, das unabhängig vom ökonomischen Kapital des Individuums bestehen muss. Ein solches Recht, das wichtige Grundlage für die Teilhabe am öffentlichen Leben ist, kann nur durch die Implementierung nachhaltiger Verkehrskonzepte umgesetzt werden. Diese müssen sich konsequent von der Forcierung des motorisierten Individualverkehrs verabschieden und neben einer umfassenden Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und der Entwicklung von fußgänger\*innenfreundlichen Verkehrskonzepten das Fahrrad als zentrales Verkehrsmittel im urbanen Raum begreifen“*

Beschluss des Deutschen Bundesjugendrings (2018)

Der Deutsche Bundesjugendring (DBJR) ist die Arbeitsgemeinschaft der Jugendverbände und -ringe in Deutschland. In seiner Rolle als Interessenvertretung junger Menschen setzt sich der Bundesjugendring für die Bedürfnisse und Rechte junger Menschen ein.

Die Förderung einer nachhaltigen und sicheren (Rad-)Verkehrspolitik ist Bestandteil der politischen Arbeit des Bundesjugendrings, da sie nicht nur zu einer umweltfreundlichen und zukunftsfähigen Mobilität beiträgt, sondern auch zur sozialen Teilhabe und zur Chancengleichheit junger Menschen. Angesichts der Bedeutung des Radverkehrs als wichtiges, unabhängiges Verkehrsmittel für junge Menschen ist es entscheidend, die Lebensrealitäten junger Menschen in den politischen Entscheidungsprozessen zu berücksichtigen.

Die demokratisch abgestimmten Positionen des Bundesjugendrings zum Radverkehr sind bereits in verschiedenen Publikationen formuliert, wie zum Beispiel in den Beschlüssen [„Vorfahrt fürs Fahrrad“ \(2018\)](#) und [„Junge Menschen bewegen – Eine nachhaltige Mobilitätswende für alle!“ \(2020\)](#).

Für die Zwischenevaluation des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) hat der Bundesjugendring die Perspektiven junger Menschen aus Jugendverbänden und -organisationen eingeholt, um die spezifischen Bedarfe, Erfahrungen und Forderungen junger Menschen im Kontext von sicherer, nachhaltiger und jugendgerechter Radverkehrspolitik aktuell zu reflektieren.

Nachfolgend finden sich die gesammelten Stimmungsbilder, Erfahrungen, Forderungen und Empfehlungen der Jugendverbände und -organisationen zur Verbesserung einer jugendgerechten Radverkehrspolitik.

*Hinweis:* Diese Rückmeldungen sind nicht als einheitliche Position des Bundesjugendrings zu verstehen, sondern spiegeln die Perspektiven und Erfahrungen wider, die explizit zur Zwischenevaluation des NRVP eingeholt wurden.

## **Bedeutung des Radverkehrs für junge Menschen - Stimmungsbilder**

Der Radverkehr spielt für junge Menschen eine große Rolle. An erster Stelle wird das Fahrrad für die alltägliche Mobilität (z.B. Schule, Ausbildung, Arbeit) genutzt sowie für den Weg zum ehrenamtlichen Engagement. Danach werden Klimaschutz und nachhaltige Mobilität, gemeinsam mit dem Aspekt geringer Kosten und soziale Teilhabe für die Nutzung des Fahrrads angeführt. Freizeit und Sport werden nachgeordnet angeführt.

1. Alltägliche Mobilität (z. B. Schule, Ausbildung, Arbeit)
2. Ehrenamtliches Engagement
3. Klimaschutz und nachhaltige Mobilität

4. Geringe Kosten / soziale Teilhabe
5. Freizeit und Sport

Für die Jugendverbände und -Organisationen ist eine jugendgerechte Radverkehrspolitik auf Bundesebene sehr wichtig. Der Nationale Radverkehrsplan und seine Ziele ist jungen Menschen überwiegend jedoch nicht bis teilweise bekannt.

### **Erfahrungen aus der Praxis - Positive Entwicklungen im Radverkehr für junge Menschen:**

#### **Welche positiven Entwicklungen im Radverkehr nehmt ihr für junge Menschen wahr?**

- Positive Entwicklungen zeigen sich insbesondere dort, wo Radwege und Radschnellstraßen ausgebaut werden und wo sich Menschen vor Ort für bessere Bedingungen für Radfahrende einsetzen und notwendige Maßnahmen kooperativ, bei Bedarf aber auch gegen Widerstände, umsetzen. Die Neuerungen in der StVO haben dazu den Handlungsspielraum erweitert (die Fortschritte werden insgesamt weiterhin als nicht ausreichend bewertet).
- Zugleich wächst das Bewusstsein dafür, dass sichere Radverkehrsführung vor allem durch eine klare Trennung vom schnellen Kfz-Verkehr verbessert wird. Sicher nutzbare Infrastrukturen ermöglichen jungen Menschen mehr eigenständige Mobilität, fördern soziale Teilhabe und unterstützen ein selbstbestimmtes Aufwachsen.
- Punktuell wird eine steigende Akzeptanz des Radverkehrs wahrgenommen. Unzureichende Fahrradinfrastruktur schränkt die Nutzungsmöglichkeiten junger Menschen jedoch weiterhin ein und führt vielerorts zu Frust.
- E-Unterstützung kann dazu beitragen, größere Distanzen oder topografische Hürden besser zu bewältigen.
- Begrüßt wird, wenn Schulen das Radfahren anstelle des Elterntaxis fördern und hierfür entsprechende Rahmenbedingungen schaffen, etwa durch mehr Fahrradabstellplätze.

### **Erfahrungen aus der Praxis - Aktuell größte Herausforderungen oder Defizite**

Die größten Herausforderungen und Defizite im Radverkehr umfassen vor allem die unzureichende Infrastruktur, wie fehlende oder schlecht ausgebaute Radwege und Abstellanlagen. Es bestehen auch erhebliche Lücken in den Verkehrsnetzen, insbesondere zwischen Kommunen und Regionen, was die Nutzung des Radverkehrs einschränkt. Die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV stellt ein weiteres Hindernis dar. Auch die Verkehrssicherheit ist weiterhin ein Problem, ebenso wie die geringe Beteiligung junger Menschen an Planungsprozessen, was zu unzureichender Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse führt. Zudem hat das Radfahren noch immer ein schlechtes Image und wird gesellschaftlich nicht ausreichend anerkannt. Die Kosten für die Anschaffung und Instandhaltung von Fahrrädern sind ebenfalls eine Hürde.

Zusätzlich gibt es spezifische Probleme wie zugeparkte Schulwege und ungeräumte Schulwege im Winter, die den sicheren Radverkehr beeinträchtigen. In ländlichen Räumen sind die Herausforderungen noch größer, da die Distanzen zwischen den Orten oft weiter sind und beispielsweise bei schlechtem Wetter oder Pannen nicht leicht auf alternative Verkehrsmittel umgestiegen werden kann.

1. Infrastruktur (Radwege, Abstellanlagen)
2. Lücken in den Verkehrsnetzen (z.B. zwischen Kommunen / Regionen)
3. Mitnahme im ÖPNV
4. Verkehrssicherheit
5. Beteiligung junger Menschen an Planungsprozessen

6. Image / gesellschaftliche Anerkennung des Radfahrens
7. Kosten (Anschaffung, Instandhaltung)

### **Einschätzung zum Nationalen Radverkehrsplan (NRVP)**

#### **Bereiche, in denen der NRVP stärker auf die Lebensrealitäten junger Menschen eingehen sollte:**

- Der NRVP sollte die spezifischen Mobilitätsmuster, Bedürfnisse und Vulnerabilitäten junger Menschen stärker berücksichtigen – von Kindern und Jugendlichen bis zu jungen Erwachsenen. Junge Menschen sind im Verkehr in besonderer Weise schutzbedürftig, etwa aufgrund geringerer Erfahrung, körperlicher Voraussetzungen und ihrer Abhängigkeit von bezahlbaren und verlässlichen Mobilitätsangeboten.
- Mehr Fokus sollte auf Verkehrssicherheit gelegt werden. Dazu gehören bessere Radwege in Bezug auf Pflege, Winterräumung, Zustand und Beleuchtung ebenso wie sichere, durchgängige Routen und eine gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Wichtig ist: Alltagsmobilität muss Vorrang vor touristischer Nutzung haben.
- Ein sicheres gemeinsames Fahren – auch mit Eltern – ist nur auf eigenständigen oder ausreichend dimensionierten Geh- und Radwegen möglich. Zugleich braucht es bessere Aufklärung zur Sicherheit im Radverkehr, insbesondere für Kinder und Jugendliche.
- Die Bedeutung des Fahrrads für unabhängige Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe sollte stärker hervorgehoben werden. Gerade in ländlichen Räumen, in denen der ÖPNV oft unzureichend ist, greifen Jugendliche schnell zum Führerschein und motorisierten Verkehrsmitteln. Sichere und geschlossene Radverkehrsnetze können hier echte Wahlfreiheit ermöglichen.
- Multimodale Mobilität, vor allem in ländlichen Gebieten, sollte stärker berücksichtigt werden. Für Jugendliche, die das Fahrrad mit dem Zug kombinieren, sind eine unkomplizierte und möglichst kostenlose Fahrradmitnahme sowie ausreichend Platz im Zug unerlässlich. Radverkehr und Bahn müssen besser zusammengedacht werden – nicht nur bei sicheren Abstellanlagen, sondern auch bei Fahrzeugen, Fahrplänen und Tarifstrukturen.
- Auch die soziale Zugänglichkeit sollte stärker berücksichtigt werden. Dazu gehört die Frage, wie junge Menschen bezahlbaren Zugang zu Fahrrädern und Pedelecs erhalten können, die ein großes Potenzial für längere Wege und mehr Reichweite bieten.
- Fahrradfreundliche Infrastruktur sollte mit Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zusammengedacht werden. Für junge Menschen sind sichere und attraktive öffentliche Räume auch Orte sozialer Begegnung.
- Junge Menschen sollten im NRVP nicht nur als Zielgruppe, sondern auch als aktive Mitgestaltende von Mobilität verstanden und systematisch in Planung und Umsetzung einbezogen werden.

#### **Konkrete Forderungen zur Umsetzung des NRVP**

- Der Fahrradverkehr muss klar priorisiert und der Ausbau sicherer, durchgängiger Radwege – besonders im ländlichen Raum – deutlich vorangetrieben werden. Radwege müssen vom Autoverkehr getrennt angelegt werden, besonders an Hauptverkehrsstraßen. Die Umsetzung der Vision Zero muss handlungsleitend sein, sodass Infrastruktur Verkehrsunfälle mit Toten oder Schwerverletzten wirksam vermeidet.
- Zu einer guten Fahrradinfrastruktur gehören auch sichere, geschützte öffentliche Fahrradstellplätze und ein Verbot von Gehwegparken, da parkende Autos für Kinder und Jugendliche eine Barriere und Gefährdung darstellen und mehr Aufklärung über die Vorteile des Fahrradfahrens, insbesondere in Schulen.

- Baumaßnahmen müssen die Auswirkungen auf die Fahrradinfrastruktur systematisch berücksichtigen. Insgesamt sollten mehr Investitionen in Fuß- und Radwege statt in den Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen fließen; entsprechende Straßenbauprojekte sollten überprüft werden.
- Eine interkommunale Planung zur Stärkung regionaler Verkehrsnetze muss stärker gefördert werden. Die Finanzierung sicherer außerörtlicher Radverkehrsinfrastruktur muss gewährleistet sein; Wirtschaftlichkeit darf dabei nicht das alleinige Entscheidungskriterium sein.
- Kommunen brauchen für die Förderung des Radverkehrs mehr rechtlichen und finanziellen Handlungsspielraum. Das betrifft sowohl die konsequente finanzielle Unterstützung kommunaler Maßnahmen als auch die Umsetzung gemeindeübergreifender Projekte wie Rad-schnellwege und die bessere Verknüpfung mit dem ÖPNV.
- Multimodale Mobilität sollte gezielt gestärkt werden. An den Erfolg des Deutschlandtickets sollte auch bei der Fahrradmitnahme angeknüpft werden, etwa durch eine bezahlbare und unkomplizierte bundesweite Lösung im Sinne eines „Fahrrad-Deutschlandtickets“.
- Um den Zugang zum Radverkehr zu verbessern, sollten auch soziale und finanzielle Förderinstrumente gestärkt werden. Dazu gehören etwa eine Pedelec-Kaufförderung sowie die Förderung sozialer Fahrradinfrastruktur, zum Beispiel Selbsthilfewerkstätten.
- Jugendbeteiligung sollte in der Mobilitäts- und Verkehrspolitik konsequent etabliert werden. Junge Menschen müssen bei Planung, Umsetzung und Bewertung von Maßnahmen systematisch einbezogen werden.
- Zur Umsetzung des NRVP 3.0 wird insgesamt eine erhebliche Erhöhung des Budgets gefordert, um den Radverkehr als klimafreundliche Mobilitätsform zu stärken und den Verkehrssektor nachhaltiger zu gestalten.

#### **Wirksame Maßnahmen zur Erleichterung des Zugangs von jungen Menschen zum Radverkehr:**

- Zentral ist eine Verkehrsinfrastruktur, die Radfahren sicher, komfortabel und attraktiv macht. Auch wenn vieles vor Ort umgesetzt wird, braucht es hierfür ein deutlich stärkeres Engagement des Bundes. Sichere Radverkehrsanlagen sollten nicht nur den formalen Sicherheitsvorgaben entsprechen, sondern auch dem Sicherheitsgefühl junger Menschen gerecht werden.
- Kostenlose und/oder subventionierte Fahrräder für junge Menschen können den Zugang zum Radverkehr erleichtern. Darüber hinaus braucht es Maßnahmen zur sozialen Zugänglichkeit, die die Nutzung von Fahrrädern – auch Pedelecs, Lastenrädern und Spezialrädern – für weitere gesellschaftliche Gruppen öffnen. Anreize wie Reparatur- und Wartungsgutscheine können die Radnutzung zusätzlich fördern.
- Auch eine kostenlose Fahrradmitnahme im ÖPNV würde den Zugang zum Radverkehr deutlich erleichtern.
- Mobilitätsbildung ist sinnvoll und wichtig, kann ihre Wirkung aber nur dann entfalten, wenn die infrastrukturellen Bedingungen stimmen.

**Allgemein gilt:** Fortbewegungsmöglichkeiten müssen stärker durch die Brille junger Menschen und ihrer Bedürfnisse betrachtet werden. Dafür ist es notwendig, die Expertise junger und besonders verletzlicher Verkehrsteilnehmer\*innen systematisch einzubeziehen.