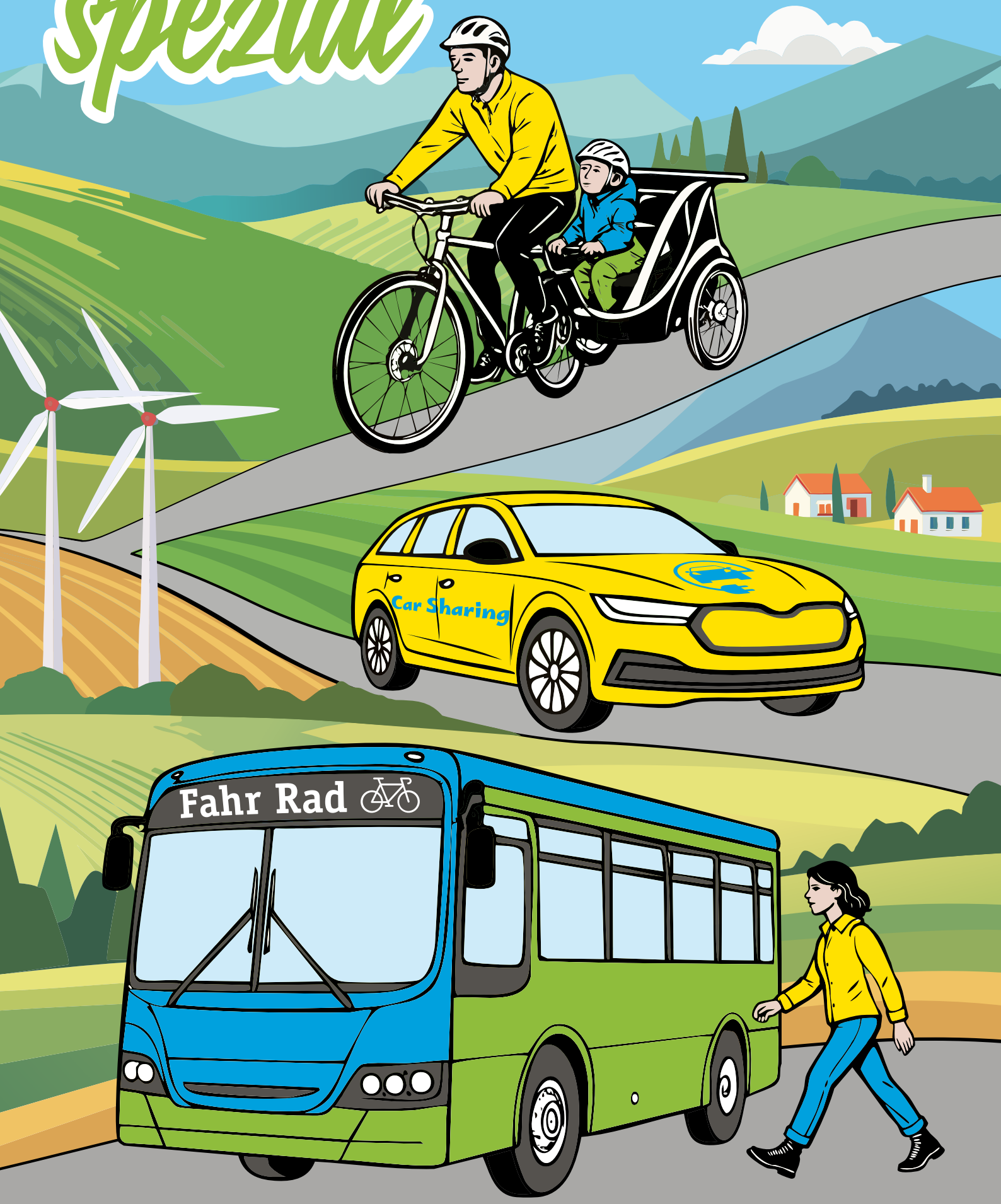


BDL spezial

Fachmagazin der Landjugend
Ausgabe 2/2025

 BUND DER
DEUTSCHEN
LANDJUGEND
e.V.



Was steht drin...

03	Editorial
04	Mobilität auf dem Land
06	Voll im Aufschwung
07	Mehr Fahrräder als Ausreden
08	Eine Frage der Gewohnheit
11	Rücksicht macht Wege breit
12	180 Wege, sechs Kilometer, null Tote
14	Auf vier Rädern, zwei Rädern oder ...?
17	Dein Radweg-Check
18	Rad statt Risiko
22	Autos im Rücken
24	Freiheit auf zwei Rädern
25	Welches Potenzial steckt in dir?
26	Neues Fahren auf dem Land
28	Hinhocken, hoffen, heimkommen
29	Deutschlandticket oder Pendlerpauschale
30	Bigos, Begegnung und Bayreuther Schnitz
31	Tag des offenen Hofes 2026
32	Deutscher Landjugendtag 2026
33	Was war

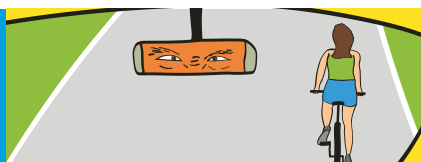
14



Auf vier Rädern, zwei Rädern oder zu Fuß?

Nur wenige kommen ohne Auto durch den Alltag – das zeigen die Antworten auf die Sommer-Social-Media-Umfrage des BDL zum Mobilitätsverhalten der Landjugend. Warum eigentlich? Lennart und Angelina, Sarah und Fabian antworten.

22



Autos im Rücken

Vier tote und 58 schwerverletzte Radfahrerinnen und Radfahrer pro Woche – so lautet die aktuelle Unfallbilanz auf deutschen Landstraßen. Der Anstieg folgt dem Boom des Radfahrens, doch viele Unfälle wären vermeidbar. „Das Hauptproblem ist, dass Radfahrende auf Landstraßen immer wieder übersehen werden.“

26



Neues Fahren auf dem Land

On-Demand-Angebote, Mobilitätsstationen... Es gibt viele zukunftsfähige Ideen, damit Menschen auch ohne eigenes Auto auf dem Land gut von A nach B kommen. Ein paar davon haben es in dieses Heft geschafft. Dazu gehören On-Demand Busse wie der Hofer Landbus, die „Flotte (für) Bürger“ aus Mecklenburg-Vorpommern, das Landradl aus der Dorfregion Elm und der Azubishuttle aus dem Landkreis Rhön-Grabfeld.

Editorial

Ganz ehrlich: Fahrrad?

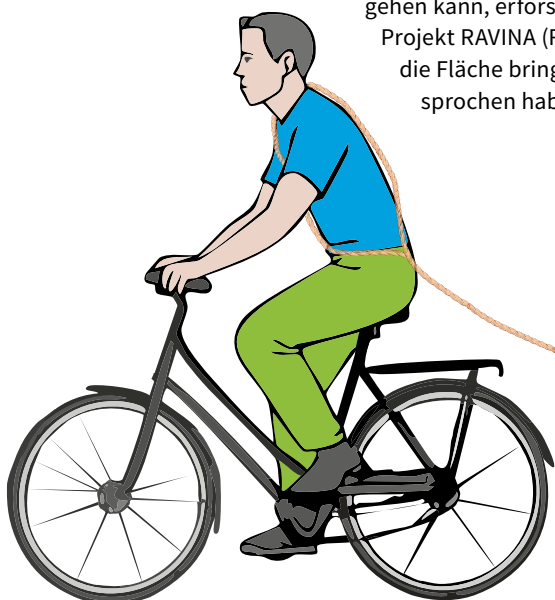
Ihr kennt die Regeln auf dem Land. Früh aufstehen. Vielleicht den Stall fertig machen. Vielleicht Frühstücksbrote schmieren. Aber dann: Auto an und los. Das Auto ist hier kein Statussymbol. Es ist Werkzeug. Punkt. Aber: Was, wenn das Werkzeug nicht mehr allein reichen muss? Was, wenn andere plötzlich nützlicher werden? Das E-Bike zum Beispiel. Oder ein echter Radweg, der nicht plötzlich endet. Klingt nach Kommt-da-mehr?

Dieses Landjugendmagazin ist keine Fahrrad-Hymne. Es ist eine Gebrauchsanweisung für die Praxis. Da treffen zum Beispiel BDL und Junger ADFC aufeinander, um auszuloten, was Menschen auf dem Land wirklich vom Umsteigen aufs Rad abhält: Gewohnheit, Geld oder fehlender Wille der Politik? (S. 8) Es wird klar: Keiner will das Auto verbieten. Beide wollen echte Wahlfreiheit. Und zwar nicht erst, wenn sie im Rentenalter sind.

Und wer weiß schon, wie viele Arbeitsplätze hierzulande am Fahrrad hängen? Mit Radtourismus fast eine halbe Million! Zum Vergleich: Die Landwirtschaft beschäftigt etwa 876.000 Menschen. Das Rad bringt Kunden in den Ort, schafft Jobs. Ich hätte nie gedacht, dass Fahrrad- und Landwirtschaft so viel gemeinsam haben (S.6).

Mit dem Deutschlandticket subventionieren die Menschen vom Land die Leute in Metropolen mit gut ausgebauten Öffentlichen Nahverkehr? Wir haben nachgerechnet (S. 29) und auch beim „Radweg-Check“ (S. 17) wird gnadenlos gezählt. Fahrradständer? Fehlanzeige. Belag? Murks. Radweg? Katastrophe. Solche Dinge

werden nicht akzeptiert. Sie werden verändert. Wie das zwischen den Dörfern gut gehen kann, erforscht Tobias Klein im Projekt RAVINA (Radverkehr sicher in die Fläche bringen), mit dem wir gesprochen haben (S. 8).



Ist Fahrrad immer noch ein Reizwort? Das muss nicht sein. Denn in diesem Heft wird gefragt: Was bringt mir das konkret? Wie spare ich?

Wie komme ich schneller zur Arbeit und bleibe unabhängig? Es geht um die täglichen Kosten, um Mobilitätsfreiheit und darum, ob Bus und Bahn wirklich Teil der Lösung werden. Es ist ein Heft für Leute, die auf dem Land leben – nicht für Fahrradfans. Es soll keine Patentrezepte liefern, weil es die nicht gibt. Aber es will zeigen, was möglich ist, junge Stimmen hörbar machen, den Finger in die Wunde legen. Auf allen Seiten! In einem Beitrag steht: „Mehr Radinfrastruktur schaffen! Eigene Gewohnheiten überprüfen, um auch auf dem Land selbstbestimmt, unabhängig und flexibel mobil zu sein. Günstig, klima- und umweltfreundlich natürlich auch.“ Das ist keine Ideologie, sondern Zukunft. Für die Dörfer. Für die Wege, die Alltag heißen, und für uns.

Viel Spaß beim Lesen
Anne-Kathrin Meister



BDL/Gräschke

Mobilität auf dem Land

Zwischen Freiheit und Abhängigkeit

Wer auf dem Land lebt, kennt die Wege. Zum Supermarkt, zur Berufsschule, ins Fitnessstudio, zur Arbeit, zur Ärztin. Alles dauert. Oft sind es viele Kilometer – zu viele, um sie zu Fuß oder mit dem Rad zu schaffen. Oder es geht über Kreisgrenzen, Anschlüsse sind schwierig, Wartezeiten lang, die Fahrtdichte des öffentlichen Nahverkehrs gering. Für viele Menschen auf dem Land bedeutet das: Ohne Auto geht nichts. Rund 60 Prozent der Menschen in Deutschland leben in ländlichen Regionen. Sie verteilen sich auf fast 90 Prozent der Fläche.¹ Oft sind die Wege so weit wie der Takt des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Bus und Bahn fahren oft so, dass sie bestenfalls für Ganztags-Schülerinnen und -Schüler wirklich nutzbar sind. Und vermutlich auch nur, weil die Gemeinden gesetzlich dazu verpflichtet sind. Anders der ÖPNV, der als

freiwillige Leistung hinter kommunalen Pflichtaufgaben steht. Darum sind viele Verbindungen oft zu selten, zu langsam oder zu unflexibel, um den Alltag zu organisieren.

Ein Gefühl von Freiheit

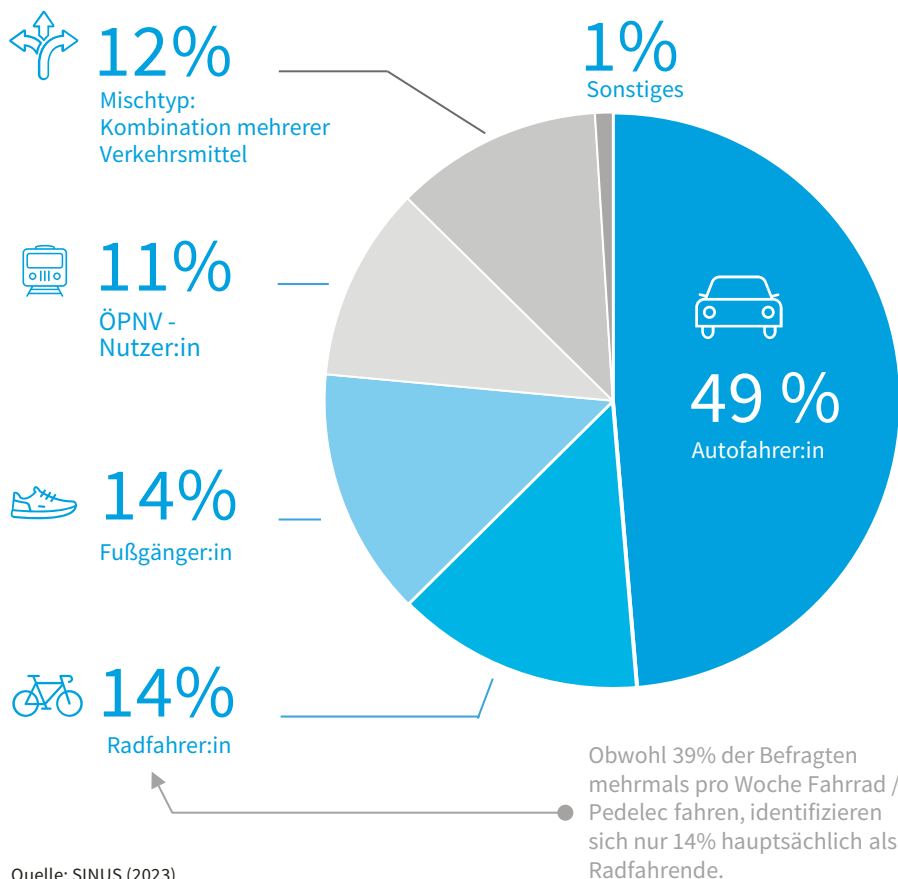
Das Auto ist deshalb fast immer die erste Wahl. Wer eins hat, ist flexibel. Wer keins hat, kommt seltener raus. Das hat auch unsere Social-Media-Umfrage gezeigt. 91 % der jungen Menschen, die teilnahmen, nutzen regelmäßig ein Auto, 56% regelmäßig das Fahrrad. Menschen ohne Auto legen im Schnitt nur halb so viele Kilometer am Tag zurück wie Autofahrende.² Für Ausbildung, Job oder Freizeit bleibt ihr Radius klein. Die anderen kommen gut zurecht. Denn es gibt viele Vorteile: Parkplätze sind selten ein Problem. Staus fast nie. Wichtige Einrichtungen sind im Schnitt nicht weiter als 20 Minuten³ entfernt. Das Auto gibt ein Gefühl von Freiheit – besonders dort, wo Alternativen fehlen. Aber es kostet und ist für U18 unerreichbar.

Diese Abhängigkeit macht verletzlich. Auch steigende Kosten für Sprit und Energie treffen das Land besonders hart. Gleichzeitig wächst der Wunsch, klimafreundlicher unterwegs zu sein. Deshalb braucht der ländliche Raum alltagstaugliche Pkw-Alternativen – Verkehrsangebote, die Privatautos in Reisezeit und Zuverlässigkeit nur wenig nachstehen.

Wie es funktionieren kann

Innovative Projekte wie SMILE24 in Schleswig-Holstein zeigen, wie Mobilität auf dem Land funktionieren kann: elektrische Busse, Nahshuttle, Leihräder und Mietautos rund um die Uhr, barrierefrei, digital buchbar. SMILE24

Ich sehe mich am ehesten als...?



Quelle: SINUS (2023)
N=4.003 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
Angaben in %

1) https://literatur.thuenen.de/digbib_extern/dn057783.pdf, abgerufen am 27.08.2025.

2) https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf, abgerufen am 29.08.2025.

3) <https://karten.landatlas.de/>, abgerufen am 29.08.2025.



erhielt Auszeichnungen wie den Deutschen Mobilitätspreis oder den Deutschen Tourismuspreis und wurde international gewürdigt. Die Botschaft: Ländliche Mobilität kann nachhaltig, attraktiv und zuverlässig sein.

Fördermittel und Risiken

Aber wie geht es weiter? Solche Angebote sind Projekte auf Zeit. Es dauert, bis sie genutzt werden. Allen ist klar, dass Fördermittel allein keine dauerhafte Verbesserung bieten. Werden Projekte nicht ausreichend betreut oder fehlt das Geld, verkommen Leihräder nach dem Förderzeitraum. Busse fahren seltener, Projekte geraten ins Stocken, Mobilitätschancen versanden. Dafür wird anderswo das Rad neu erfunden, anstatt das gelungene Projekt über Kreis- oder Landesgrenzen zu tragen. Deshalb ist eine nachhaltige Umsetzung entscheidend. Gleichzeitig müssen junge Menschen früh eingebunden werden, damit Angebote ihren Alltag wirklich erleichtern.

Dann braucht es weder Elterntaxi noch Notlösungen wie die Mopedautos, die eine Lücke zwischen Roller und Kleinwagen schließen. Zwar machen letztere junge Menschen mobiler, aber sie sind weder eine sichere, noch eine langfristige und schon gar keine klimafreundliche oder preisgünstige Lösung. Sie ersetzen weder sichere Radwege noch einen funktionierenden ÖPNV. Sie zeigen eher, dass Alternativen notwendig sind, wenn Infrastruktur und Angebote fehlen.

Das führt zurück zum Fahrrad, das auf dem Land eine sinnvolle Alternative sein kann – vor allem für die letzten Kilometer oder als

Zubringer zu Bus und Bahn.

Zumal das

E-Bike diesen Spielraum erweitert. Mit elektrischer Unterstützung werden längere Strecken machbar – auch für Menschen ohne Führerschein. Doch egal ob mit oder ohne Akku: Sicherheit ist dabei entscheidend: Radwege müssen durchgehend, gut beleuchtet, breit genug und vom Kfz-Verkehr getrennt sein. Rücksicht macht die Wege breit.

Was sich ändern muss:

- Bei Bus und Bahn: Hauptstrecken häufiger bedienen, Anschlüsse sichern, Fahrzeiten verkürzen, Taktfrequenz erhöhen.
- Flexible Zubringerlösungen: z.B. Rufbusse oder Anrufsammeltaxis für abgelegene Dörfer. Abschaffung von Gebühren für Fahrradmitnahme im ÖPNV.
- Barrierefreiheit an Haltestellen und in Verkehrsmitteln.
- WLAN an Haltestellen, im ÖPNV.
- Bessere Radwege: sichere, durchgängige und ineinander übergehende Routen; Abstellmöglichkeiten an Haltestellen.
- Sharing-Angebote: Carsharing, Bikeshaaring oder Mitfahrplattformen auch im ländlichen Raum.
- Interkommunale Planung: Gemeinden zusammenbringen, um regionale Verkehrsnetze aufzubauen.

Zugleich darf beim Ausbau des Streckennetzes die Wirtschaftlichkeit nicht alleiniges Entscheidungskriterium sein.

Wohin die Reise geht

Radfahren allein ist nicht die Lösung, aber ein modernes Mobilitätskonzept, zu dem sicher gestaltete Radwege, ein besserer ÖPNV, digitale Vernetzung und Sharing-Angebote gehören, schafft auf dem Land Wahlfreiheit.

Es sorgt dafür, dass junge Menschen unabhängig sind – auch ohne eigenes Auto. Und es macht Regionen widerstandsfähiger, wenn sich Rahmenbedingungen ändern, ob durch Klimapolitik oder steigende Energiepreise. Die Landjugend will und kann daran mitarbeiten.

Anne-Kathrin Meister



Voll im Aufschwung

Das Fahrrad als Wirtschaftsfaktor

205.000
Jobs

27
Milliarden
Euro

Wer ans Land denkt, denkt an Traktoren, Kühe und Felder. Doch zwischen Dorfstraße und Kartoffelacker spielt auch das Fahrrad längst eine Rolle. Und zwar nicht nur als Freizeitding, sondern als echter Wirtschaftsmotor. Die Fahrradbranche hat sich in Deutschland zu einem Milliardenmarkt entwickelt, auch wenn das Wachstum der Corona-Jahre inzwischen etwas abgeflaut ist.

Milliardengeschäft auf zwei Rädern

2024 setzte die Fahrradwirtschaft rund 27 Milliarden Euro um. Über 205.000 Jobs hängen direkt oder indirekt an ihr – von Produktion über Handel bis hin zu Reparaturbetrieben. Noch stärker ist der Fahrradtourismus: Fast 284.000 Menschen leben davon, dass Radreisende in Gasthöfen übernachten, im Biergarten einkehren oder ihr Rad im Hotelkeller abstellen können. Dieser sichert bundesweit sogar mehr Jobs als die Fleischverarbeitung.¹

Zum Vergleich: Die Landwirtschaft beschäftigt etwa 876.000 Menschen. Sie ist größer, kämpft aber seit Jahren mit Strukturwandel und abnehmender Zahl an Betrieben. Beim Rad dagegen ging es steil bergauf: Zwischen 2019 und 2022 wuchsen die Beschäftigtenzahlen um 30 Prozent, der Umsatz kletterte um fast 70 Prozent. Größter Treiber: der Boom bei E-Bikes, die mittlerweile mehr als die Hälfte aller verkauften Räder ausmachen.

Werkstätten gesucht

Mit dem Wachstum taucht aber auch ein der Landwirtschaft bekanntes Problem auf: Es fehlen Fachkräfte. Rund 15.000 Stellen im Fahrradhandel sind unbesetzt,

vor allem beim E-Bike-Service. Denn moderne Motoren und Akkus verlangen spezielles Know-how. Auf dem Land wird das besonders spürbar – oft liegt die nächste Werkstatt viele Kilometer entfernt.

Die Lösung rollt bereits durch manche Dörfer: mobile Fahrradwerkstätten. Ein Transporter, voll ausgestattet mit Werkzeug und Ersatzteilen, parkt vor dem Feuerwehrhaus oder beim Dorffest – und schon werden Schläuche gewechselt, Bremsen eingestellt und Akkus gecheckt. Anbieter wie „Jonas mobile Fahrradwerkstatt“ in Niedersachsen oder „Radklar“ aus Bielefeld zeigen, wie flexibel das funktioniert. Auch Lastenräder, die Landwirtinnen oder Handwerker für Kindertransport oder Materialfahrten nutzen, können so direkt vor Ort gewartet werden.

Für junge Leute auf dem Land heißt das: Wer technisches Geschick hat, findet hier eine Zukunftschance. Neben der klassischen Ausbildung zur Zweiradmechanikerin gibt es Fortbildungen an der „Fahrrad Akademie“. Quereinstieg ist ausdrücklich erwünscht.

Zwei starke Säulen fürs Land

Traktor und Fahrrad scheinen gegensätzlich. Doch beide Branchen stehen fürs Land: regional, familiengeführt, innovativ. Die Landwirtschaft ernährt uns, die Fahrradwirtschaft sorgt für Mobilität, Tourismus und Arbeitsplätze auf dem Land. Wer Lust hat, kann nicht nur mitradeln, sondern richtig was bewegen. (BDL/CG)

1) <https://zukunft-fahrrad.org/branchenstudie-2025>

Förderung prüfen:

Zuschüsse für Radwege oder Werkstätten bei der Kommune beantragen. Aktionen starten.

Kooperation nutzen:

Mit Dorfladen, Turnverein oder Feuerwehr zusammen Aktionen starten.

Know-how sichern:

Fachkurse besuchen, Erfahrungen mit mobilen Schraubern teilen.

Service holen:

Mobile Werkstatt ins Dorf einladen – vor Sportplatz, Feuerwehrhaus oder Hof.

Aktionstage starten:

Rad-Check im Frühjahr zusammen mit Grillfest oder vorm Spieleabend.

Mehr Fahrräder als Ausreden

Deutschland hat 81 Millionen Räder

Sie sind pünktlich, sie sind korrekt – und sie tragen selbstverständlich Helm. Nicht, weil es cool aussieht, sondern weil Sicherheit vorgeht. Im Fahrradkorb liegt wahlweise eine Brezel, ein Aktenordner oder das frische Gemüse vom Wocheneinkauf. So malt man sich die typisch-deutschen Radler:innen gern aus.

Doch Klischees haben kurze Beine – oder in diesem Fall: zu wenig Luft in den Reifen. Die aktuelle Studie „Mobilität in Deutschland (MiD) 2023“ zeigt ein ganz anderes Bild. Zwischen April 2023 und Mai 2024 wurden dafür über 370.000 Menschen zu ihrer Alltagsmobilität befragt. Und siehe da: Deutschland ist tatsächlich eine Fahrradnation.

Rund 76 Prozent der Haushalte besitzen mindestens ein fahrtüchtiges Rad. Das macht eine Flotte von 81 Millionen Fahrrädern. Und weil Strom sexy ist, sind zwölf Millionen davon inzwischen Pedelecs – fünf Millionen mehr als noch 2017. Rückenwind ist eben verlockend, gerade wenn der echte Wind von vorne bläst. Offenbar sind nicht nur Berge leichter zu ertragen, wenn der Akku mithilft.

Aber wie oft werden diese Schätze wirklich bewegt? Nicht so oft, wie die Zahlen hoffen lassen. Der Anteil des Fahrrads an den Alltagswegen ist in den vergangenen fünf Jahren leicht gestiegen und hat sich bei elf Prozent eingepegelt. Das wäre halb so schlimm, wenn das Wachstum nicht allein den Metropolregionen zu verdanken wäre, in denen häufiger in die Pedalen getreten wird, während das Rad in den ländlichen Gegenden verliert (von sieben auf sechs Prozent).

Da ist noch Luft nach oben. Immerhin 118 Millionen Kilometer werden täglich mit dem Fahrrad zurückgelegt. Und damit sechs Millionen mehr als 2017. Allerdings nicht, weil neue Nutzer dazu gekommen sind, sondern weil Radfahrende in den vergangenen Jahren mit ihrem Fahrrad längere Strecken zurückgelegt haben. Ein Drittel der Fahrrad-Kilometer geht auf elektrische Unterstützung zurück. Die durchschnittliche Wegelänge auf dem Rad wuchs in den vergangenen Jahren von 3,8 auf 4,3 Kilometer. Da kann die Nachbarin mit Rasenmäher-Traktor einpacken.

Besonders fleißig treten die 30- bis 49-Jährigen in die Pedale, dicht gefolgt von Jung und Alt. Aber wehe, es regnet: 72 Prozent der Deutschen lassen das Rad bei Regen oder Schnee lieber stehen. Offenbar traut man dem Gore-Tex dann doch nicht.

Typisch deutsch Radfahrer:innen – so viel ist klar – sind vorsichtig und wetterfähig. Sie fahren am liebsten, wenn der Himmel blau, der Asphalt trocken und es hell ist. Immerhin 46 Prozent der im Fahrradmonitor 2023 Befragten will das Rad künftig häufiger nutzen. Sie warten wie viele der 81 Millionen Räder hierzulande auf gutes Wetter und den nötigen Antritt.

(BDL/CG)

118 Millionen Kilometer



durchschnittliche Weglänge

+0,5

Eine Frage der Gewohnheit

Warum Radwege mehr sind als Asphalt und Farbe

Wer auf dem Land ohne Führerschein lebt, bleibt oft abgehängt. Radfahren klingt vernünftig – bleibt aber Wunschdenken, solange dunkle Feldwege und fehlende Radstreifen Alltag prägen. Was hält wirklich hält vom Umsteigen ab: Gewohnheit, Geld oder fehlender Wille der Politik? Anne-Kathrin Meister, stellvertretende Vorsitzende des Bundes der Deutschen Landjugend, kennt die Realität der Dörfer und den Mangel an Mobilitätsalternativen. Sebastian Vogel, Sprecher des Jungen ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) ist auch viel auf dem Land mit dem Rad unterwegs und fordert den Ausstieg aus der Auto-Normalität und sichere Radwege. Ihr Gespräch zeigt: Zwischen Gewohnheit und Infrastruktur entscheidet sich, wie klimafreundlich und unabhängig die Zukunft wird.



Fahrrad oder Auto – warum ist das überhaupt ein Thema für junge Leute auf dem Land?

BDL: Mobilität ist die Eintrittskarte zum Leben, auf dem Dorf oft gleichbedeutend mit Autofahren. Öffentlicher Nahverkehr ist schwierig und selten so, dass er zum eigenen Alltag passt. Freizeit, Vereinsleben, Sport, Schule, Ausbildung – all das ist nicht zu organisieren, wenn man sich nur auf Bus und Bahn verlässt. Das heißt, ohne Elterntaxi oder Auto geht wenig.

Junger ADFC: Das kann ich nachvollziehen. Trotzdem zeigt sich darin ein Grundproblem. Das Auto ist so selbstverständlich geworden, dass Alternativen gar nicht mitgedacht werden. Wer jung ist, lernt oft: Autofahren ist normal, Radfahren ist Freizeit. Diese Haltung prägt ganze Generationen.

Studien sagen, 80 Prozent unserer täglichen Wege sind Gewohnheit.

BDL: Gerade merken viele junge Leute, dass auch das Fahrrad immer öfter eine Alternative wird, zum Beispiel durch E-Bikes. Sie entscheiden pragmatisch.

Junger ADFC: Das Entscheidende ist, dass es um unabhängige und selbstbestimmte Mobilität geht. Mit dem Fahrrad bleibt man flexibel und günstig – aber das klappt nur, wenn die Infrastruktur stimmt. Der Automatismus, mit 18 ein Auto zu besitzen, sitzt tief, aber es gibt immer mehr junge Menschen, die Alternativen suchen.

Ist das nicht auch eine Frage der Kosten?

BDL: Klar. Das muss man sich leisten wollen und können. Auf dem Land gehört es als ein Stück Freiheit, die mit dem Führerschein kommt, tatsächlich oft dazu. Eltern unterstützen oder machen zumindest eine Mitnutzung möglich. Wenn es finanziell geht.

Junger ADFC: Genauso wichtig ist die Frage der Unterhaltung. Gerade wenn wir die Betriebskosten mitdenken, ist das Fahrrad die kostengünstige Alternative.

E-Bikes als Trend – ist das nur Hype oder echte Veränderung?

BDL: E-Bikes verändern wirklich viel! Bei uns in der Region fahren seit der Corona-Zeit immer mehr Jugendliche auch längere Strecken mit dem Rad zur Schule oder zum Verein, weil sie ein E-Bike haben. Früher undenkbar. Aber auch das ist teuer. Trotzdem bleibt das Grundproblem: Sicherheit, Beleuchtung und ganzjährig nutzbare Wege fehlen oft. Im Winter zum Beispiel ist



BDL-Vize Anne-Kathrin Meister fährt gern Rad und Zug. Sie schwört auf den Hofer Landbus und teilt sich ein Auto.

privat



Junger ADFC / Lena Becker

Sebastian Vogel, Bundessprecher im Jungen ADFC, kommt vom Land. Das Fahrrad hat für ihn immer eine große Rolle gespielt. In Kombination mit politischem Interesse an Verkehrswende, Umwelt- und Klimaschutz führte ihn das direkt zum Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC).

Radfahren selten attraktiv – kein Licht, schlechte Wege, kaum Clearing. Da sind klare Defizite.

Junger ADFC: Gerade E-Bikes machen das Fahrrad im ländlichen Raum für längere Strecken attraktiver. Es ist schön zu sehen, dass sich das „Alte-Leute-Klischee“ beim E-Bike inzwischen auflöst. Der richtige Durchbruch gelingt aber erst mit Radwegen, die sicher, beleuchtet und komfortabel sind.

Warum dauert das alles so lange mit neuen Radwegen?

BDL: Das Hauptproblem ist: Die Kommunen sind überlastet, zuständig ist „jemandem nebenbei“, eigenes Personal für Radverkehr gibt es selten. Geld und Planungskapazität fehlen, Radwege stehen nicht ausreichend auf der Prioritätenliste. Wenn überhaupt, dann gibt es Fortschritte vor allem dort, wo jemand engagiert ist.

Junger ADFC: Aber oft wird noch viel mehr Geld und Planungskapazität in andere Dinge gesteckt. Das ist klar eine Frage politischer Prioritäten. Radverkehr muss viel höher gewichtet werden – das gilt für Geld und auch für Personal. Junge Leute zu motivieren, beruflich in Richtung Verkehrsplanung zu gehen, kann Teil der Lösung sein. Solange Fahrradinfrastruktur immer „mitgemacht“ wird, aber nicht im Fokus steht, ändert sich zu wenig. Es braucht gezielt Verantwortliche, die nur für Radverkehr zuständig sind.

Was sind die größten Hürden beim Ausbau der Radinfrastruktur?

Junger ADFC: Oft fehlt es am politischen Willen, konsequent etwas fürs Fahrrad zu tun. Aber es gibt natürlich

Der Junge ADFC ist im Vergleich zur Landjugend sehr jung. Die Jugendorganisation des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs hat sich im April 2025 gegründet. Sie vertritt die Interessen von jungen Radfahrenden und setzt sich für eine sichere, attraktive und alltagstaugliche Fahrradinfrastruktur ein. Ziel ist es, Radfahren als selbstverständliches, kostengünstiges und umweltfreundliches Verkehrsmittel zu stärken.
(www.junger.adfc.de)



auch weitere Herausforderungen wie die Finanzierung und Zuständigkeit. Viele Wege liegen in der Verantwortung kleiner Gemeinden, die kaum Mittel haben. Außerdem gibt es zu viele Vorschriften, die verhindern, dass einfache Lösungen umgesetzt werden. Manchmal reicht es schon, bestehende Wirtschaftswege zu ertüchtigen – aber selbst das dauert ewig.

BDL: Und man darf die landwirtschaftliche Nutzung nicht vergessen. Viele Wirtschaftswege sind für Traktoren gemacht. Da muss abgestimmt werden, wer wann fahren darf und wie der Weg erhalten bleibt. Oft scheitert es nicht am Willen, sondern an der Praxis.

Das klingt nach einer Menge Kompromisse.

BDL: Ja, aber die sind machbar. Wenn alle an einem Tisch sitzen – Verwaltung, Landwirte, junge Menschen – findet man meist gute Lösungen. Aber solche Beteiligungsprozesse anzustoßen muss gewollt sein.

Junger ADFC: Da stimme ich zu. Beteiligung ist der Schlüssel. Junge Leute auf dem Land kennen die Wege, sie wissen, wo Gefahrenstellen sind. Wenn sie mitreden dürfen, entstehen Ideen, die funktionieren können.

Warum ist Radfahren auf dem Land selten die erste Wahl?

BDL: Gewohnheiten entstehen nicht im luftleeren Raum. Junge Menschen entscheiden sich nicht gegen das Rad, weil sie es ablehnen, sondern weil es unpraktisch ist. Wer fünf Kilometer auf einer engen Landstraße ohne Radweg fahren muss, tut das genau einmal. Danach bleibt das Rad stehen. Aber da ist Bewegung drin: E-Bikes haben zum Teil das Moped ersetzt, Eltern sind öfter bereit, auch ein gutes Fahrrad zu finanzieren, sichere Radwege entstehen...

Junger ADFC: Wer sich bisher auch für kürzere Wege ohne Nachdenken ins Auto setzt, ändert das nur, wenn Radfahren genauso verlässlich und sicher ist. Das ist derzeit auf dem Land selten der Fall. Neue Radwege oder neue Gewohnheiten – beides geht nur gemeinsam. In der Praxis zeigt sich: Wahlfreiheit gibt es erst, wenn die Infrastruktur stimmt, besonders bei Fragen der Sicherheit, Beleuchtung und Verknüpfung zu Bus, Bahn und Carsharing.

Das sind bestehende BDL-Forderungen genau wie die nach kostenloser Fahrradmitnahme im ÖPNV. Wie wichtig ist die Verbindung von Rad und Bus oder Bahn?

BDL: Zentral. Das Rad zum Zug ist ein Schlüssel. Gute Abstellanlagen sind nötig. Die Mitnahme von Rädern in Bussen und Zügen muss praktikabler werden.

Junger ADFC: Die Ticketfrage ist ein Ärgernis. Es gibt sehr unterschiedliche Regeln zur Fahrradmitnahme in den einzelnen Verkehrsverbünden. Unübersichtlich ist eine Untertreibung. Eine Vereinfachung für Fahrräder analog dem Deutschlandticket würde schon vieles erleichtern. Bei Regionalbussen muss zudem oft erst einmal die Möglichkeit der Fahrradmitnahme geschaffen werden.

Was tun, damit die Radinfrastruktur sich auch auf dem Land verbessert?

Junger ADFC: Die Kombination aus politischem Willen, Personal in den Kommunen und gesellschaftlichem Druck ist entscheidend. Es braucht klare Zuständigkeiten für Radverkehr und den Mut, Raum und Geld umzuschichten. Jede Investition schafft neue Möglichkeiten und damit auch neue Denkweisen. Aber: Ohne dicke Bretter zu bohren, geht es nicht. Mobilitätsmuster sind über Jahrzehnte gewachsen und ändern sich nur, wenn Infrastruktur und Motivation gemeinsam wachsen.

BDL: Das stimmt. Aber nicht nur bei der politischen Umsetzung braucht es langen Atem. Planungsprozesse sind langsam, Widmungen, Grundstücksfragen, knappe Kassen – in der Realität ist das oft ein zähes Ringen. Trotzdem: Mehr Radwege, mehr Sicherheit und die gezielte Förderung neuer Gewohnheiten gehören zusammen. Am Ende der Debatte sollte nicht das *Entweder/Oder* stehen, sondern das *Sowohl/Als auch*. Das gilt für Fahrrad und Auto. Und: Je besser Einkauf, Schule, Arbeit, Arzt und Freizeit erreichbar sind, desto mehr steigen die Chancen, Routine zu durchbrechen.

Wenn beide Verbände gemeinsam einen Satz auf ein Plakat schreiben dürften – was stünde darauf?

BDL: Hmm. Mehr Radinfrastruktur – mitgedacht sind sichere Wege, Beleuchtung, Abstellmöglichkeiten, Vernetzung zum ÖPNV. Erst dann gibt es echte Wahlfreiheit.

Junger ADFC: Umdenken bei den Mobilitätsmustern ist mindestens genauso wichtig wie der Bau neuer Radwege. Echte Unabhängigkeit für junge Menschen auf dem Land gelingt nur, wenn neue Routinen möglich werden. Radverkehr muss alltäglich werden – nicht die Ausnahme bleiben

Kürzer?

BDL: Mehr Radinfrastruktur schaffen! Eigene Gewohnheiten überprüfen...

Junger ADFC: ... , um auch auf dem Land selbstbestimmt, unabhängig und flexibel mobil zu sein. Günstig, klima- und umweltfreundlich natürlich auch.

Ausblick und gemeinsamer Nenner

Am Ende sind sich BDL und Junger ADFC einig: Mehr und bessere Radinfrastruktur und ein konsequentes Durchbrechen alter Routinen setzen den Rahmen für klimaschonende, sichere, selbstbestimmte Mobilität junger Menschen – auf dem Land wie in der Stadt. Es braucht Mut zu Veränderung und den langen Atem aller Beteiligten. Denn was bequem funktioniert, bleibt – und was bequem und sicher ist, kann auch auf dem Land neu werden.

(BDL/CG)



Wünsche an die Politik

In welchen Bereichen könnte die Politik in Bund, Land und Kommunen Ihrer Meinung nach mehr für den Radverkehr tun? (Mehrfachnennung)

Top 10 Wünsche

Mehr Radwege bauen	56
Trennung der Radfahrenden von den PKW-Fahrenden	50
Mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten	41
Sichere Fahrradabstellanlagen	41
Mehr Fahrradstraßen einrichten	39
Trennung der Radfahrenden von den Zufußgehenden	38
Belag der Radwege verbessern	37
Mehr Fahrradabstellmöglichkeiten	35
Vorhandene Radwege verbreitern (auch für Lastenräder)	32
Mitnahmemöglichkeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern	31

Quelle: SINUS (2023)
N=4.003 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
Angaben in %



Rücksicht macht Wege breit

Wenn sich Welten auf Wirtschaftswegen begegnen

Treffen sich zwei Radfahrer:innen auf einem Wirtschaftsweg. Sagt die eine: „Endlich mal jemand.“ Sagt der andere: „Und schon wird's eng.“

So leer die Wege auf dem Land oft sind – eng wird es, wenn verschiedene Nutzerinnen und Nutzer aufeinandertreffen. Ein Traktor beansprucht die ganze Breite. Ein Lastenrad rollt schwer beladen entgegen. Zwei Pedelecs rauschen mit Tempo heran. Dazu kommt die Freizeitgruppe, die den Sonntagnachmittag genießen will. Konflikte entstehen nicht wegen der Masse, sondern wegen der Mischung.

Miteinander statt Gegeneinander

Die Lösung liegt nicht im Gegeneinander, sondern im Aufeinander-Achten. Wer den Weg teilt, muss die Perspektive der anderen sehen. Für die Landwirtin zählt die Ernte, für den Schüler der pünktliche Schulweg, für die Spaziergängerin die Erholung. Rücksicht macht aus Enge Begegnung.

Die Landjugend Friedberg hat das 2024 mit ihrer „Hand

in Hand fürs Land“-Aktion sichtbar gemacht. Im Rahmen ihrer Wette mit ihrem Landrat sprühte sie 90 Mal die Botschaft „Rücksicht macht Wege breit“ auf Wetterauer Wirtschaftswegen. Ein Satz, der besteht, hängen bleibt und Gespräche anstößt.

Technik bringt Geschwindigkeit

Die Vielfalt wächst. Lastenräder ziehen Paletten. Gravelbikes brechen aus dem Unterholz. Rennräder und Speed-Pedelecs beschleunigen auf bis zu 45 Kilometer pro Stunde. Landmaschinen sind sperrig und langsam, beanspruchen aber die ganze Spur. Zwischen Sprint und Schwerlast wird es schnell kritisch.

Freizeitradlerinnen suchen Landschaft und Ruhe. Alltagsradler wollen ankommen. Beide stoßen aufeinander, wenn sie auf enge Wege, schnelle E-Bikes oder große Maschinen treffen. Die Wege waren für Landwirtschaft gedacht, nicht für den Mix vieler Interessen.

Die Unfallzahlen steigen. Mehr als 23.000 Menschen verunglückten 2023 mit ihrem Pedelec. 192 starben 2024. Fachleute warnen: Mit Tempo und Gewicht wächst das Risiko. Rücksicht kann solche Zahlen nicht allein senken, aber sie verhindert viele gefährliche Situationen.

Initiativen für mehr Miteinander

Der ADFC macht mit dem Fahrradklima-Test auf die Stimmungslage aufmerksam. Kampagnen wie #mehr-Achtung werben bundesweit für Respekt. Kommunen arbeiten mit Landwirt:innen, Polizei und Verkehrswacht zusammen. Auch in der Region Northeim hängen Schilder mit der o.g. Botschaft „Rücksicht macht Wege breit“. Landkreis und Landvolk arbeiten bei der Kampagne zusammen, weil ein Großteil des Radroutennetzes auf Feld- und Wirtschaftswegen liegt. Erfahrungen zeigen: Schon kleine Gesten wie ein Handzeichen oder ein Ausweichen entschärfen Begegnungen.

Die Wege auf dem Land sind weit genug. Sie werden nur zu eng, wenn Rücksicht fehlt. Gelassenheit macht Tempo erträglich. Verständnis macht Gewicht tragbar. Und Rücksicht macht Wege breit. (BDL/CG)



180 Wege, sechs Kilometer, null Tote

Ein Plan für mehr Rad im Alltag

Zwei Kilometer Schulweg. Kein Radweg. Nur die Landstraße. Solche Szenen gehören zum Alltag vieler Dörfer. Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 (NRVP 3.0) will das ändern und noch viel mehr.

Der NRVP 3.0 ist die Radstrategie des Bundes bis 2030. Er wurde 2021 beschlossen, läuft bis 2030 und trägt seinen Titel nicht zufällig: „Fahrradland Deutschland 2030“. Viele Ziele sind messbar. Die täglich mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer sollen sich verdoppeln. Die Zahl der Wege pro Person und Jahr soll von rund 120 auf 180 steigen. Die mittlere Weglänge soll von 3,7 km auf 6,0 km wachsen. Trotz mehr Radverkehr soll die Zahl der Radfahrerinnen und Radfahrer um 40 Prozent sinken. Das Leitbild heißt Vision Zero: keine Verkehrstoten.

Beteiligung

Der NRVP entstand nicht nur in Ministerien. In der Onlinebeteiligung gingen mehr als 2.000 Vorschläge ein. Teilnehmende bewerteten Leitziele. Ganz oben: lückenlose Radverkehrsnetze und Fahrradpendeln. Das macht den Plan demokratisch und praxisnah.

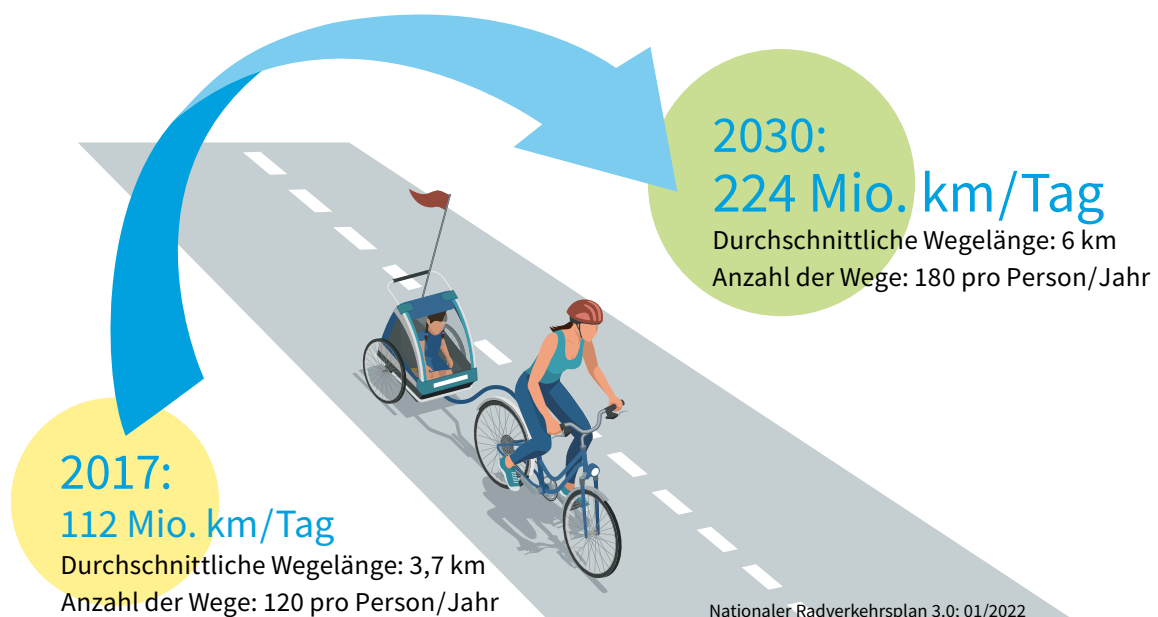
Der NRVP ordnet Maßnahmen in vier Hauptfelder:

- **Fahrrad & Politik.** Politik muss Rahmen schaffen. Gesetze, Förderprogramme und Verantwortlichkeiten gehören dazu.
- **Fahrrad & Infrastruktur.** Es geht um lückenlose, hochwertige Radrouten. Nicht nur in Städten. Auch in und zwischen Dörfern.
- **Fahrrad & Mensch.** Bildung, Kommunikation und Sicherheit stehen im Fokus. Ziel ist Vision Zero: weniger Tote, weniger Schwerverletzte.
- **Fahrrad & Wirtschaft.** Innovationen, Lastenräder und neue Logistiklösungen sollen das Rad wirtschaftlich attraktiver machen.

Zwei Querschnittsthemen berühren alles: **Stadt & Land** sowie **Innovation & Digitalisierung**. Beide sind zentral für ländliche Lösungen.

Was ist fürs Land vorgesehen

In Dörfern sind die Probleme typisch. Lange Wege. Fehlende Nebenwege. Hohe Kfz-Geschwindigkeiten auf Landstraßen. An allen Landstraßen straßenbegleitende Radwege zu bauen, ist unrealistisch. Kosten und Flächenverbrauch sprechen dagegen. Der Plan fordert



deshalb flexible Lösungen. Dazu gehören ausgebaute Wirtschaftswege, außerörtliche Fahrradstraßen, verkehrsrechtliche Maßnahmen und:

- Kreise stärken: Sie übernehmen vernetzte Mobilitätsplanung zwischen Gemeinden. Landeskompetenzstellen unterstützen Gemeinden fachlich.
- Förderung vereinfachen: Werkzeuge für kleine Verwaltungen, um Mittel zielgerichtet zu beantragen – mit Fokus auf Alltagswege, nicht nur touristische Routen.
- Rad & ÖPNV integriert: Ausbau von Bike-&-Ride-Stationen an Bahnhöfen; dort, wo möglich, wird Fahrradmitnahme im Bus ermöglicht.
- Sichere Außerortswege: Auf Stoßstrecken entstehen separate Radwege, ansonsten werden Wirtschaftswege gesichert genutzt – etwa durch Markierung, Breitenanpassung und bessere Sicht.

Aber Praxis ist zäh. In vielen Regionen herrscht ein Flickenteppich: Städte setzen den NRVP Schritt für Schritt um. Auf dem Land stagnieren Projekte – Planung zieht sich, Personal ist knapp, Alltagsnetzwerke werden vernachlässigt.

Wie die Landjugend schon mitmisch

Die Landjugend hat eine Stimme im Nationalen Beirat Radverkehr. Das Gremium aus Wissenschaft, Verbänden, Ländern und Kommunen berät das Verkehrsmi-

nisterium. Damit kann die ländliche Perspektive in Entscheidungen auf Bundesebene einfließen, Veränderung anstoßen und Projekte wie RAVINA auf den Weg bringen.

Forschungsprojekte wie RAVINA untersuchen genau die ländlichen Lücken. Das Projekt prüft außerörtliche Routengestaltungen und schnelle, flächensparende Maßnahmen. RAVINA will Erkenntnisse liefern, die sich direkt in den NRVP-Umsetzungsprozess einfügen können. So entsteht Praxiswissen für Kommunen und Kreise (S. 18).

Halbzeit 2025: Stand der Dinge

Die Halbzeit des NRVP 3.0 ist erreicht. Gerade läuft die Zwischenevaluation. Die großen Fragen lauten: Kommt das Geld an? Und erreicht die Praxis die Menschen vor Ort?

Was jetzt zählt — fünf konkrete Schritte:

1. Lokale Mängel dokumentieren. Fotos, Karten, Unfallstellen. Das schafft Handlungsdruck und hilft beim Suchen von Unterstützung.
2. Kleine, sichtbare Projekte mit der Gemeinde starten. Temporäre Fahrradstraßen, bessere Ausschilderung, Testausbauten. Solche Pilotprojekte überzeugen Entscheiderinnen und Entscheider.
3. Fördermittel gezielt anfragen. NRVP-Programme öffnen Finanzfenster. Projektanträge brauchen klare Nutzenargumente.
4. Jugend sichtbar machen. Stimmen von Schülerinnen und Schülern, Landwirtinnen und Landwirten, Pendlerinnen und Pendlern in Gremien bringen.
5. Forschung nutzen. Ergebnisse aus Mobilitätsprojekten in kommunale Planungen einfließen lassen, über die Gemeindegrenzen hinweg Partner suchen und das Rad nicht immer wieder neu erfinden.

Fazit

Der NRVP 3.0 hat das richtige Instrumentarium – aber auf dem Land klemmt die Umsetzung. Wer „Fahrradland Deutschland 2030“ nicht nur als Schlagwort will, muss jetzt handeln: Personal verstärken, Alltagswege priorisieren, Menschen auf dem Land einbinden. Nur so wird das Rad wirklich zum Rückgrat der Mobilität. Die Landjugend ist bereit – wenn der

Plan es auch ist. Präsenz in Gremien, Praxisprojekte und klare Dokumentation können kleine Unterschiede machen. Dann wird aus einem Plan echte Alltagsmobilität.

(BDL/CG)

Weiterlesen:



Auf vier Rädern, zwei Rädern oder zu Fuß?

Mobilität zwischen Freiheit, Wetter und Infrastruktur – die Landjugendumfrage

Kaum jemand kommt ohne Auto durch den Alltag – das zeigen auch die Antworten auf die Social-Media-Umfrage von BDLandjugend zum Mobilitätsverhalten, an der sich 126 junge Leute beteiligt haben. Warum? „Der Bus fährt nach 20 Uhr einfach nicht mehr – da bleib ich lieber unabhängig“, antwortet eine. Ein anderer nennt es klar beim Namen: „Bushaltestellen sind oft dunkel und unsicher. Da setz ich mich lieber ins Auto.“ Auch praktische Gründe sind ausschlaggebend: „Ich muss nach Feierabend noch einkaufen, Material transportieren oder auf dem Hof helfen – das geht nur mit Auto.“

Das Fahrrad bleibt für die meisten eher Nebendarsteller: Nur jeder Zehnte (11%) nutzt es als Hauptverkehrsmittel. Aber viele schätzen es, wenn die Strecken kurz sind. „Frische Luft, Bewegung und Freiheit“ nennen Befragte als Vorteile. Auf die Frage, was sie vom Radeln abhält, kamen häufig die gleichen Stichworte: zu weite Strecken, fehlende Radwege, schlechtes Wetter. Damit bleibt das Fahrrad auf dem Land oft ein „Bonus“, selten das Rückgrat der Mobilität. Wir wollten es genauer wissen und haben vier Landjugendliche gefragt, **wie sie sich im Alltag fortbewegen, welche Rolle das Rad für sie spielt und was sie vom Sattel abhält.**



Lennart Krüner

Lennart Krüner

Im Alltag? Mit dem Auto. Alles andere geht nicht. Bei uns fährt der Bus viermal am Tag. Aber nur zum Industriegebiet, nicht zum Bahnhof. Der ist zehn Kilometer weit. Ich habe gar kein Fahrrad. Wirklich! Die Infrastruktur stimmt nicht. Radwege gibt es so gut wie gar nicht. Und es ist hügelig. Wenn ich nicht im Dunkeln auf der Landstraße damit fahren müsste, wäre ein E-Bike eine Option.

Lennart Krüner (28), Informatiker, Landesvorsitzender der Westfälisch-Lippischen Landjugend



Angelina Krause

Im Alltag fahre ich meist Rad oder gehe zu Fuß – das macht flexibel und Spaß. Vor allem im Berufsverkehr ist es ziemlich praktisch, am Stau oder der überfüllten Bahn vorbeizuradeln und einfach viel entspannter anzukommen. Im Winter bin ich trotzdem manchmal mit dem ÖPNV unterwegs.

Radfahren ist so viel mehr als nur Fortbewegung: Es ist Freiheit, Naturerlebnis und Gemeinschaft. Schon den Fahrtwind im Gesicht zu spüren, verbessert meine Laune deutlich. Auf dem Fahrrad bekomme ich alles mit: die Geräusche der Vögel und Motoren, frischen Asphalt, Sand und tiefe Gullideckel genau wie den Geruch der Bäume oder Abgase. Alles ist viel intensiver als im Auto oder Bus.

Auch nach der Arbeit tut es einfach gut sich zu bewegen, frische Luft zu atmen und die Arbeitsgedanken auf dem Weg zu lassen und nicht mit nach Hause zu tragen. Ganz groß ist für mich auch der



Gemeinschaftsaspekt, weil die unterschiedlichsten Menschen Fahrrad fahren, mit denen ich sonst vielleicht gar keine Berührungspunkte gehabt hätte.

Was mich meinem Rad fernhält? Eigentlich nur Krankheit oder Frost. Sonst bin ich immer im Sattel. Trotzdem können einem unzureichende Infrastruktur

und fehlende Rücksichtnahme im Straßenverkehr das Radeln manchmal vermiesen.

Aber selbst das gute alte Kopfsteinpflaster oder die unfreundlichsten Mitmenschen könnten mich nicht vom Radfahren abbringen. Was wirklich nervt, sind fehlende Radwege oder Wege, die im Nichts enden. Es braucht dringend mehr Infrastruktur, die Radfahrende wirklich mitdenkt. Das wäre für alle Verkehrsteilnehmer:innen gut und ungefährlicher.

Angelina Krause, 22, leitet seit November das Projekt Junglandwirt:innen beim BDL.

Sarah Hofmann

Oft bin ich mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs oder fahre mit meinem Roller. Die meisten meiner Freunde und meine Schule sind wie meine Hobbies in der Nähe, da komme ich gut zurecht. Mit dem Bus fahre ich ehrlich gesagt gar nicht so oft, weil er sich für mich nur selten anbietet oder dann zeitlich nicht sehr praktisch wäre. Das Rad nutze ich regelmäßig für den Schulweg und im Sommer, wenn wir uns mit der Landjugend treffen. Aber bei Regen und Frost fahre ich doch lieber im Auto mit. Oder wenn die Distanzen zu lang sind und ohnehin jemand aus meiner Richtung kommt.

Sarah (17), Schülerin, Landjugend Crailsheim.



Fabian Schüller

Im Alltag bin ich meistens mit dem Auto unterwegs – privat wie beruflich. Beim Arbeiten sitze ich natürlich viel auf dem Traktor. Auf dem Betrieb laufe ich die meisten Wege zu Fuß. Zur Halle, zu den Maschinen, zum Stall – das gehört einfach dazu.

Bus oder Bahn sind bei uns keine echte Option. Es gibt zwar mehr Verbindungen als früher, aber sie bringen dich selten dahin, wo du wirklich hinwillst. Mit dem Auto brauche ich zehn Minuten zur Arbeit, mit dem Bus wäre ich rund 40 Minuten unterwegs – das macht keinen Sinn. Und weil's bei uns keine Geschäfte gibt, erledige ich auch meine Einkäufe mit dem Auto.

Früher bin ich ultra viel Rad gefahren, bis ich so 16, 17 wurde. Heute ehrlich gesagt gar nicht mehr. Ich besitze auch gar kein Fahrrad mehr. Manchmal wäre es vielleicht ganz schön, aber dafür ein Fahrrad zu kaufen, das meist in der Ecke steht?

Zur Arbeit bei jedem Wetter, Berg hoch, Berg runter...? Wenn du abends um elf oder zwölf Feierabend hast, steigst du einfach nicht mehr aufs Rad. Ich hatte es eine Zeitlang mit dem Moped probiert, aber das war genauso unpraktisch – du wirst nass, kannst keine anderen Leute mitnehmen, und wenn's kalt ist, frierst du. Am Ende ist das Auto einfach bequemer.

Fabian Schüller (30), Landwirt, Vorsitzender der Landjugend Rheinland-Nassau



Fabian Schüller

Landjugend RLN / Schröder



Dein Radweg-Check

Zum Raustrennen oder Online-Ausfüllen

Anleitung: Schnapp dir dein Rad, geh bei dir auf Tour, fahr zum nächsten Arzt, zum Einkaufen, zur nächsten Disco... und beantworte die Fragen. Am Ende weißt du, wie fahrradfreundlich deine Gemeinde ist – und kannst die Ergebnisse mit deiner Landjugendgruppe diskutieren oder sogar an die Gemeinde weitergeben, um Anstoß für Veränderungen zu geben.

Station 1: Sicherheit

Gibt es einen Radweg zwischen deinem Ort und dem nächsten Nachbardorf?

- ☐ Ja, aber eng/holprig/unsicher
- ☐ Ja, gut ausgebaut und getrennt von Autos
- ☐ Nein, nur die Straße – und da ist es echt gefährlich

Station 2: Oberfläche & Zustand

Wie sieht der Radweg oder die Straße aus?

- ☐ Glatt wie ein frisch gebügeltes Hemd
- ☐ Schlaglöcher, Bodenwellen oder Kopfsteinpflaster
- ☐ Teilweise kaum befahrbar (Schotter, Sand, Dreck, Wurzeln)

Station 3: Platz & Miteinander

Wie fühlst du dich im Verkehr?

- ☐ Manche fahren zu dicht, man ist unsicher
- ☐ Dauerstress: Autos drängeln, Lkw zu nah
- ☐ Autos halten Abstand, alles entspannt

Station 4: Abstellmöglichkeiten

Gibt es in deinem Ort sichere Fahrradstände?

- ☐ Ja, aber zu wenige oder wackelig
- ☐ Ja, überdacht und stabil
- ☐ Keine – bestenfalls ein Zaun

Station 5: Komfort

Würdest du deine Oma oder dein kleines Geschwisterkind hier mit gutem Gewissen radeln lassen?

- ☐ Auf keinen Fall
- ☐ Klar!
- ☐ Nur mit Bauchschmerzen



Auswertung

Viele Häkchen bei der grünen Option → Dein Ort ist ziemlich radfreundlich. Zeig den Verantwortlichen, dass ihr diesen Weg ausbauen und feiern könnt.

Viele Häkchen bei der gelben Option → Luft nach oben! Nutzt eure Landjugendgruppe, um Forderungen zu stellen (z. B. Radweg-Sanie-

rung, sichere Abstellplätze und überlegt, ob ihr vielleicht selbst aktiv werden könnt).

Viele Häkchen bei der blauen Option → Höchste Zeit, laut zu werden. Macht Fotos, sammelt Stimmen, spricht mit der Gemeinde. Da muss sich was tun!

Rad statt Risiko

Radverkehr sicher in die Fläche bringen

Radwege, die im Nichts enden. Jugendliche, die zwischen Lkw und Autos pendeln. Im ländlichen Raum fehlen oft sichere Verbindungen von Dorf zu Dorf. Genau hier setzt das Forschungsprojekt RAVINA an. Dipl.-Geogr. Tobias Klein leitet es beim Deutschen Institut für Urbanistik. Er untersucht mit seinem Team, welche Wege und Lösungen es braucht, damit Radfahren auch jenseits der Städte alltagstauglich wird.

Wie haben Sie eigentlich Radfahren gelernt und wann?

Wie genau, daran kann ich mich leider nicht mehr erinnern. Ich vermute aber, dass es in der Straße war, in der mein Elternhaus steht – und vermutlich wie damals üblich mit Stützrädern. An was ich mich noch erinnern kann, ist, dass das Fahrrad mich dann in meiner ganzen Kindheit und Jugend begleitet hat. Da ich auf dem Land aufgewachsen bin, war es neben einem reinen Freizeitgerät auch der Garant für eine unabhängige Mobilität, ohne auf das Elterntaxi angewiesen zu sein.

Und wie sind Sie jetzt im Alltag unterwegs?

Mittlerweile lebe ich in Berlin und erledige schätzungsweise 80 % meiner Wege mit dem Rad, vom Weg zur Arbeit über den Besuch von Freunden bis hin zum Wochenendeinkauf. Dafür nutze ich dann unser Lastenrad. Für kurze Strecken bin ich auch mal zu Fuß unterwegs, für längere nehme ich die Bahn. Ein eigenes Auto besitze ich nicht.

Wie kamen Sie zur Mobilitätsforschung?

Ich bin nach Trier gegangen, um dort Fremdenverkehrsgeographie zu studieren. Schon im ersten Semester hat mich aber die Nachbarschaftsdisziplin Raumentwicklung mit dem Schwerpunkt auf Mobilität so in den Bann gezogen, dass ich sofort gewechselt habe.

Wie würden Sie den Status quo der Mobilität auf dem Land in Deutschland beschreiben?

Zunächst einmal: Land ist nicht gleich Land. Je nach Region kann man hier sehr unterschiedliche Voraussetzungen vorfinden. Klar ist aber auch, dass sowohl der Radverkehr wie auch der ÖPNV nach wie vor auf dem Lande eher ein Schattendasein führt. Während diese Zahlen in den Stadtregionen in den letzten Jahren steigen und der motorisierte Individualverkehr (MIV) abnimmt, stagniert der Rad- und ÖPNV-Verkehr auf dem Land oder der MIV nimmt sogar zu. Als Gründe werden meist zu weite Wege und eine fehlende Radinfrastruktur bzw. schlechte ÖPNV-Verbindungen genannt.

Fast die Hälfte der Wege auf dem Land ist kürzer als fünf Kilometer. Eigentlich perfekte Radstrecken – und doch steigen viele lieber ins Auto. Woran liegt das?

Das ist korrekt. Und über 70% der Wege sind kürzer als 10 km – ideal fürs Radfahren. Die Potentiale sind also bei weitem nicht ausgeschöpft. Meiner Meinung nach gibt es zwei Hauptgründe: Zum einen die vielerorts meist lückenhafte oder überhaupt nicht vorhandene Infrastruktur. Auf Landstraßen, auf denen PKW mit 100 km/h unterwegs sind, fahren wirklich nur Hardcore-Radler:innen. Zum anderen ist das Auto – insbesondere auf dem Land – mittlerweile so in der Mobilitätskultur verankert, dass es selbstverständlich ist, selbst die 500 m zum Bäcker mit dem Auto zu fahren. Dass man überall einen Parkplatz vor der Tür bekommt, trägt ebenso dazu bei.



ADEFC



Tobias Klein hat in Trier und Joensuu (Finnland) Angewandte Geografie studiert – Schwerpunkt: Raumentwicklung. Schon an der Uni war das Fahrrad sein ständiger Begleiter und ist es bis heute. Der Diplomgeograf fährt auch bei schlechtem Wetter, bei Dunkelheit oder im Winter. Seine längste bisher gefahrene Radstrecke führte ihn auf eine unglaubliche Reise über knapp 21.300 km – durch Europa, Asien und Afrika! Mittlerweile bestimmt das Rad auch seine Arbeit beim Deutschen Institut für Urbanistik.

Ist es wirklich so gefährlich, mit dem Rad auf dem Land unterwegs zu sein?

Im Jahr 2023 sind außerorts 187 Menschen auf dem Rad getötet worden. Das ist etwas weniger als innerorts. Wenn man jetzt aber bedenkt, dass der größte Teil des Radverkehrs innerorts stattfindet, ist diese Zahl alarmierend. Das liegt in erster Linie an den hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs. Zum anderen an der fehlenden Infrastruktur.

Wenn das so klar auf der Hand liegt, warum dann noch forschen?

Wir wollen mit unserem Projekt den Kommunen Möglichkeiten aufzeigen, wie man die Lücken im Radnetz schnell und kostengünstig schließen kann, ohne dafür Jahrzehnte zu brauchen.

Was macht den Unterschied im Radverkehr Stadt – Land aus?

Im Prinzip alles, was in den Antworten oben genannt wurde: Fehlende Infrastruktur, hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs außerorts und eine wenig ausgeprägte Radkultur. Das alles ist in den Städten auch nicht

optimal, aber dennoch gibt es hier auf dem Land noch mehr zu tun.

Was interessiert Sie bei der Forschung am meisten?

Welche guten Beispiele schon auf dem Land existieren und warum diese funktionieren.

Ihr Projekt läuft von 6/2024 bis 5/2027. Welche Überraschungen gab es bislang?

Eine große Überraschung war, dass sich an unserer Kommunalbefragung knapp 800 Kommunen beteiligt haben, und davon besonders viele Kommunen mit unter 5.000 Einwohnenden. Das zeigt, welchen Nerv wir hier getroffen haben. Wir haben sogar zahlreiche Mails und Anrufe bekommen, die sich explizit für das Projekt bedankt haben. Uns wurden viele spannende Beispiele genannt, die wir uns nun vor Ort anschauen und Gespräche mit den Verantwortlichen führen. Welche Beispiele am besten funktionieren, können wir aber jetzt noch nicht sagen.

Welche Ergebnisse wünschen Sie sich? Wie könnten diese den Alltag im Dorf konkret verbessern?

Zunächst einmal: Wir schauen im Projekt nur auf den Radverkehr außerorts. Also die Bedingungen direkt im Dorf betrachten wir nicht. Für die Menschen auf dem Land besteht aber der Mehrgewinn, dass mit den Ergebnissen unserer Forschung sichere und komfortable Wege zwischen den Dörfern entstehen. Das ist zumindest der Wunsch.

Welche Maßnahmen wären kurzfristig machbar, um Radfahren auf dem Land attraktiver zu machen?

Vielerorts existieren Wirtschaftswege, die für den Radverkehr eine attraktive Verbindung zu stark befahrenen Landstraßen sein können. Kleinere Gemeindestraßen können relativ einfach in Fahrradstraßen umgewandelt werden. Und überall dort, wo es keine Alternative zu den Landstraßen gibt und auch kurzfristig keine beglei-

RAVINA in Kürze

Name: RAVINA – Radverkehr sicher in die Fläche bringen

Ziel: Leitfaden für ein sicheres und lückenloses außerörtliches Radnetz im ländlichen Raum

Laufzeit: 1.6.2024 bis zum 31.5.2027

Partner: Bergische Universität Wuppertal & Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)

Besonderheit: Fokus auf Alternativen zu straßenbegleitenden Radwegen

Bedeutung: Bessere Alltagsmobilität für Jugendliche, Berufspendler:innen und Freizeitradler:innen auf dem Land





Gründe für Unsicherheit beim Radfahren

Warum fühlen Sie sich (eher) unsicher? (Mehrfachnennung)

Rücksichtsloses Verhalten von Autofahrenden (z.B. Mindestüberholabstand wird nicht eingehalten)	64
Zu viel Autoverkehr bzw. zu viel Verkehr auf den Straßen	59
Zu hohe Geschwindigkeit von Autos und anderen motorisierten Fahrzeugen	54
Keine Radwege/Radfahrstreifen vorhanden bzw. nur auf Teilstrecken	48
Radwege/Radfahrstreifen sind nicht genügend von der Fahrbahn der Autos abgetrennt	47
Rücksichtsloses Verhalten anderer Radfahrender	46
Sich plötzlich öffnende Türen	42
Radwege/Radfahrstreifen nicht breit genug	40
Schlechter Zustand der Radwege/Radfahrstreifen	38
Schlechte Beleuchtung der Radwege/Radfahrstreifen	28
Unklare Verkehrsregelung auf der Strecke	27
Radwege für andere Verkehrsteilnehmer/innen nicht klar erkennbar	24
Unsichere Gegend, Angst angesprochen/angegriffen zu werden	14
Eigene Unsicherheit auf dem Fahrrad aufgrund körperlichen Zustandes	11
Eigene Unsicherheit auf dem Fahrrad wegen geringer / fehlender Erfahrung auf dem Fahrrad	11
Sonstiges	3

Quelle: SINUS (2023)

N=1.288 Fälle, nur Radfahrende, die sich (eher) unsicher im Straßenverkehr fühlen

Angaben in %

tenden Radwege gebaut werden können, kann man über die Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeiten nachdenken. Das ist aber rechtlich gesehen nicht immer einfach.

Welche Rolle spielen E-Bikes, digitale Angebote oder die Kombination von Rad und ÖPNV in Ihren Überlegungen?

E-Bikes oder Pedelecs sind insbesondere für das Land eine super Erfindung. Gerade in Mittelgebirgsregionen werden dadurch Strecken mit dem Rad machbar, die sonst höchsten Rennradler:innen gefahren sind. Digitale Angebote können die besten oder schönsten Strecken zeigen, und die Kombination von Rad und ÖPNV macht auch längere Strecken attraktiv.

Wenn Sie zehn Jahre nach vorn blicken: Wie könnte ein ideales Radwegenetz im ländlichen Raum aussehen? Und wer ist dort wie und wann unterwegs?

Ideal wäre, dass man überall auf einem lückenlosen Radnetz sicher und bequem hinkommt. Unterwegs ist da dann ein Querschnitt durch die Bevölkerung – vom Grundschulkind bis hin zu Senioren auf dem E-Bike. Realistisch gesehen muss ich aber sagen, wenn man sich die Planungs- und Umsetzungsprozesse in Deutschland anschaut, wird das nicht in zehn Jahren flächendeckend so sein.



Tobias Klein

Ein schönes Beispiel aus Dänemark. Schutzstreifen außerorts mit Tempo 50.



Welche Chancen haben Vereine wie die Landjugend, um die Situation für Radfahrende selbst zu verbessern?

Zum einen können sie selbst mit dem Rad fahren und somit zeigen, dass man auch auf dem Land mit dem Rad mobil sein kann. Zum anderen gibt es auch die Möglichkeit, sich aktiv einzubringen und die Politik aufzufordern, endlich tätig zu werden. Und man kann auch selbst Hand anlegen: In Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen gibt es z.B. die sogenannten Bürgerradwege. Hier bauen Menschen vor Ort ehrenamtlich Radwege von Dorf zu Dorf – und schaffen damit Verbindungen, die sonst vielleicht erst in 20 oder 30 Jahren gekommen wären, oder nie. Finanziell und planerisch wird es vom Land unterstützt.

Wie kann die Politik dazu beitragen, dass Ihre Forschungsergebnisse auch wirklich umgesetzt werden?

Da muss man zwischen den verschiedenen Ebenen unterscheiden: Die Kommunalpolitik muss erstmal entscheiden, dass sie ein lückenloses Radnetz umsetzen möchte und dies auch aktiv vorantreiben. Die Kreisebene kann hier oftmals bei der Planung unterstützen. Landes- und Bundesebene können durch Fördermittel dann die Projekte wirklich realisierbar machen. Und bei manchen Fragen ist dann auch der Gesetzgeber auf Bundesebene gefragt, wenn die ein oder andere rechtliche Hürde abgebaut oder geändert werden muss.

Wo liegen die Grenzen der Mobilitätswende auf dem Land? Was lässt sich vielleicht nicht realisieren?

Das Auto wird vermutlich auch langfristig nicht komplett auf dem Land ersetzbar sein. Dafür sind die Entfernungen dann teilweise doch zu lang, ein 10-Minuten-Takt des ÖPNV, wie es ihn in Großstädten gibt, ist aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte auch illusorisch. Dafür gibt es aber auch schon interessante Ansätze wie den Sprinti in der Region Hannover. Und wenn für die kurzen Strecken auf dem Land dann auch oft das Fahrrad genommen wird, ist das dann doch schon fast die Mobilitätswende ;)

Wie kann das Thema Mobilität auf dem Land in der öffentlichen Diskussion den Stellenwert bekommen, den es Ihrer Meinung nach verdient?

Ich würde mir wünschen, dass das Thema nicht als grüne Ideologie abgestempelt wird, sondern in der gesamten Bevölkerung auf Zustimmung trifft. Wenn wir einmal in die Niederlande blicken: da fahren die Menschen Rad, weil es gut funktioniert, schnell ist und einfach dazu gehört. Nicht weil es so öko ist.

Was ist Ihre persönliche Vision: Wie sieht der perfekte Fahrradmorgen auf dem Land für Sie aus – vom Losfahren bis zum Ankommen?

Aufs Rad steigen und dann auf einer gut ausgebauten

Radinfrastruktur entspannt durch die schöne Landschaft radeln. Dann kann man gleich den Weg zur Arbeit als Naherholung nutzen und kommt wach und gut gelaunt an.

Vielen Dank für das Gespräch.

Das Gespräch führte Carina Gräschke

Was RAVINA erforscht

Das Problem: Fehlende Alternativen

In vielen ländlichen Regionen gibt es keine durchgängigen, geschweige denn sichere Radrouten. Wer von Dorf zu Dorf will, muss oft auf Landstraßen ausweichen – und teilt sich die Fahrbahn mit Autos und Lkw, die dort mit hoher Geschwindigkeit unterwegs sind. Das ist weder sicher noch angenehm. Das eigentliche Problem: Es fehlen Alternativen.

Warum nicht einfach überall Radwege bauen?

Klar, straßenbegleitende Radwege wären oft die erste Idee. Aber: An allen Landstraßen wird es sie auch langfristig nicht geben – zu teuer, zu aufwendig, zu viel Flächenverbrauch, Probleme beim Grunderwerb... Deshalb braucht es andere Möglichkeiten, um Radfahren auch auf dem Land möglich und attraktiv zu machen. Das Ziel: Sichere Netze statt Lücken

RAVINA will zeigen, wie ein lückenloses Radnetz auf dem Land entstehen kann – auch ohne an jeder Straße neue Wege zu bauen. Geprüft werden Alternativen wie:

- außerörtliche Fahrradstraßen,
- ausgebaute Wirtschaftswege oder
- kluge verkehrsrechtliche Lösungen auf einzelnen Abschnitten, die das Projekt SIRAL noch genauer in den Blick nimmt.

Am Ende soll ein Leitfaden Kommunen und Kreisen helfen, schneller sichere Radverbindungen umzusetzen – für Alltag, Ausbildung, Arbeit und Freizeit.

Der Forschungsansatz

Das Projektteam der Bergischen Universität Wuppertal und des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) untersucht, welche außerörtlichen Wege und Knotenpunkte sich eignen. Basis sind Datenanalysen, Praxisbeispiele, Befragungen und Workshops. Ziel: schnelle, flächensparende und sichere Lösungen für den Radverkehr im ländlichen Raum.

Bedeutung für junge Leute

Es ist nicht so, dass nur junge Leute profitieren. Aber klar ist: Wer zur Schule, in die Ausbildung oder zum Nebenjob radelt, braucht sichere Verbindungen. RAVINA will helfen, den Radverkehr sicher in die Fläche zu bringen. Denn das Rad hat als Fortbewegungsmittel auf dem Land echtes Wachstumspotenzial.

Autos im Rücken

Warum Rücksicht, Radwege und klare Regeln Leben retten können

Vier tote und 58 schwerverletzte Radfahrerinnen und Radfahrer pro Woche – so lautet die aktuelle Unfallbilanz auf deutschen Landstraßen. Die Zahl der Opfer hat in den vergangenen zehn Jahren um knapp 30 Prozent zugenommen. Das zeigt eine Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer (UDV) aus dem vergangenen Jahr. Der Anstieg folgt dem Boom des Radfahrens, doch viele Unfälle wären vermeidbar.

„Das Hauptproblem ist, dass Radfahrende auf Landstraßen immer wieder übersehen werden“, erklärt UDV-Leiterin Kirstin Zeidler. Laut Studie ereignen sich 41 Prozent der schweren Unfälle im Zusammenspiel mit Autos. In fast sechs von zehn Fällen tragen Autofahrerinnen und Autofahrer die Hauptschuld. Jeder dritte schwere Unfall passiert ohne andere Beteiligte, etwa bei Alleinunfällen durch Stürze.

Kreuzungen als Brennpunkt

Besonders gefährlich sind Kreuzungen. Zwei Drittel der schweren Landstraßen-Unfälle passieren dort. Bei tödlichen Kollisionen sind es laut Polizei oft die Radfahrerinnen und Radfahrer selbst, die die Vorfahrt missachten. Doch die Forscherinnen und Forscher verweisen auf strukturelle Probleme: fehlende Radwege, eingeschränkte Sicht und hohe Geschwindigkeiten. An jeder zweiten untersuchten Unfallkreuzung dürfen Autos mit mehr als 70 km/h fahren. Radwege, die in beide Richtungen befahrbar sind, erhöhen das Risiko zusätzlich. Zeidler fordert mehr bauliche Sicherheit: „Behörden sollten sichere Übergänge für Radfahrende schaffen,

Sichthindernisse beseitigen und an schlecht einsehbaren Kreuzungen mit Radverkehr die Geschwindigkeit begrenzen.“

Risiko auf freier Strecke

Ein weiteres Drittel der schweren Unfälle passiert entlang der Landstraße. Häufig fahren Autos von hinten auf, vor allem bei schlechter Sicht im Schatten oder in der Dämmerung. Auf den meisten Strecken gilt Tempo 70 oder mehr. „Schnelle Autos und ungeschützter Radverkehr gehören wegen der großen Geschwindigkeitsunterschiede nicht auf eine Fahrbahn“, betont Zeidler. Anders als innerorts gibt es außerorts keine klare Vorgabe, Autoverkehr und Radverkehr zu trennen.

Mehr Rücksicht im Verkehr

Neben baulichen Maßnahmen mahnen die Forscherinnen und Forscher zu mehr Vorsicht im Alltag. Autofahrerinnen und Autofahrer sollen jederzeit mit Radverkehr rechnen, bremsbereit sein und bei schlechter Sicht langsamer fahren. Radfahrer und Radfahrerinnen wiederum sollten stark befahrene Straßen möglichst meiden und Umwege über sichere Strecken akzeptieren. Helle Kleidung und Licht erhöhen die Sichtbarkeit. Allein im Jahr 2023 starben außerhalb geschlossener Ortschaften 189 Radfahrende, fast 3.000 wurden schwer verletzt. Die Unfallforschung fordert Bund, Länder und Verbände auf, mit gezielten Kampagnen über Risiken aufzuklären und für mehr Sicherheit auf Landstraßen zu sorgen. (BDL/UDV)



Fahrradunfälle Stadt versus Land

Unfallhäufigkeit

Innerorts: Rund 80–85 % aller Fahrradunfälle mit Personenschaden passieren in Städten oder Ortschaften.

Außerorts/Landstraßen: Nur etwa 15–20 % aller Radunfälle geschehen außerorts. ABER: Das Risiko für tödliche Folgen ist deutlich höher.

Strukturelle Unterschiede Infrastruktur:

Städte: Radwege häufiger, Beleuchtung vorhanden, Rettungskräfte schneller vor Ort.

Landstraßen: kaum Radwege, ungeschützte Mischverkehrssituationen, lange Rettungszeiten.

Unfallschwere

Innerorts: Viele Bagatell- und Leichtverletzten-Unfälle (z. B. an Kreuzungen, durch „Dooring“, Fehlverhalten an Ampeln), Todesrate deutlich niedriger.

Außerorts: Landstraßenradunfälle haben eine 3- bis 4-mal höhere Todesrate.

Gründe: 1. hohe Kfz-Geschwindigkeiten (oft >70 km/h Differenz) 2. fehlende Radwege oder abrupt endende Radwege 3. schlechte Sicht (keine Beleuchtung).

Zusammenfassung

- Mehr Radunfälle in Städten, aber meist weniger schwer.
- Weniger Radunfälle auf Landstraßen, dafür überproportional viele Todesopfer.
- Die größte Gefahr für Radfahrende außerorts sind die hohen Geschwindigkeitsdifferenzen und die fehlende Infrastruktur.





Keine Frage der Technik

Freiheit auf zwei Rädern - die Fakten

Das Rad ist mehr als ein Fortbewegungsmittel. Es steht für Unabhängigkeit, Nähe und Einfachheit. Wer fährt, spürt Wind und Wetter, hört vielleicht Vögel und bestimmt Motoren, riecht frisch gemähtes Gras, Regen oder Abgase der Landstraße. Auf dem Fahrrad wird die Umgebung unmittelbar erlebt.

Stadtgeschwindigkeit – Landweite

In Städten wächst der Radverkehr seit Jahren. Kopenhagen oder Amsterdam zeigen, wie ganze Quartiere umgestaltet werden können, damit Fahrräder Vorrang haben. Dort ist das Rad das Verkehrsmittel der Wahl oder auch in Münster, wo der Anteil der auf Pedalen zurückgelegte Wege bei 39 Prozent liegt.

Auf dem Land ist die Situation anders. Weniger Verkehr, dafür weniger Radwege. Wer von Dorf zu Dorf fährt, nutzt oft Landstraßen mit schmalen oder ganz ohne Seitenstreifen. Bei Regen oder Schnee fehlen Alternativen wie U-Bahn oder Tram. Umsteigen unmöglich. Radfahren bedeutet hier: dranbleiben, wo andere das Rad stehen lassen können und auf die Öffentlichen ausweichen.

Gesundheit auf leisen Rädern

Schon 30 Minuten Bewegung pro Tag senken das Risiko für Herzkrankheiten, Diabetes oder Übergewicht. Radfahren erfüllt diese Empfehlung spielend und lässt sich in den Alltag einbauen. Wer das Rad nutzt, fehlt nachweislich seltener krankheitsbedingt als Autofahrerinnen und Autofahrer.

Klima und Kosten

Kurzstrecken sind der Schlüssel. Laut der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) führen über 40 Prozent aller Autofahrten über weniger als fünf Kilometer. Genau auf dieser Distanz ist das Rad oft unschlagbar: emissionsfrei, günstig, schnell. Wer täglich fünf Kilometer zu Job oder ÖPNV radelt, spart im Jahr rund 365 Kilogramm CO₂. Auch preislich kann das Rad einen Unterschied machen: Ein Fahrrad verursacht im Schnitt zehn Cent pro Kilometer, ein Auto mindestens doppelt so viel.

Pedelecs als Gamechanger

Elektrisch unterstützte Räder verändern die Möglichkeiten. Steigungen, Wind oder längere Strecken verlieren ihren Schrecken. Aus der MiD-Studie geht hervor: In 21

Prozent der Haushalte steht inzwischen mindestens ein Pedelec, 2017 waren es nur acht Prozent. Diese Entwicklung eröffnet Chancen gerade im ländlichen Raum, wo Wege oft länger sind und der Bus selten fährt. Und sie werden genutzt: Die Zahl der Elektrofahräder je Person ist in ländlichen Regionen um ein Drittel größer als in Metropolen. Über 20 Prozent der geradelten Wege werden bereits elektrisch unterstützt zurückgelegt, besonders von älteren Menschen und in ländlichen Gebieten.

Zwischen Feldweg und Landstraße

Radfahren auf dem Land hat zwei Gesichter. Da ist das stille Dahingleiten im Morgennebel, die flatternden Vögel über den Äckern, die klare Luft. Doch auch Bundesstraßen mit Lastwagen, fehlende Radsuren und Schlaglöcher. In vielen Regionen gilt das Rad noch als Freizeitgerät, nicht als Verkehrsmittel. Oft wird in touristische Wege investiert, die sich wunderschön durch die Landschaft schlängeln, aber erheblich weiter als direkt verbindende Landstraßen sind.

Möglichkeiten für die Landjugend

Die 14- bis 19-Jährigen, die mit dem Rad zur Schule oder Ausbildung fahren, setzen Akzente. Laut Fahrrad-Monitor radeln 42 Prozent von ihnen regelmäßig – mehr als in jeder Altersgruppe. Auch Landjugendgruppen, die gemeinsame Touren organisieren oder sich um Radabstellplätze an ihren Treffpunkten sorgen, schaffen Sichtbarkeit. Aber je weiter die Wege und je dunkler die Jahreszeit wird, umso weniger werden es.

Kommunen, die Alltags-Radwege ausbauen, sichere Abstellanlagen schaffen und für beleuchtete und freie Zweiradstrecken sorgen, senden darum ein wichtiges Signal: Das Fahrrad gehört auch aufs Land. (BDL/CG)

Quellen:

Umweltbundesamt: Verkehrsmittelvergleich, Modal Split, Gesundheits- und Klimawirkungen des Radverkehrs

https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/user_upload/stadt-muenster/61_verkehrsplanung/pdf/p-RVB-MS_Digitalversion_230912.pdf
Weltgesundheitsorganisation (WHO): Empfehlungen zu körperlicher Aktivität

IRAS, Universität Utrecht: Untersuchung zu Gesundheitsgewinnen durch Radfahren

MiD – Mobilität in Deutschland 2023: <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/publikationen2023.html>

Fahrrad-Monitor 2023: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrradmonitor-langfassung.pdf?__blob=publicationFile

Welches Radfahrpotenzial steckt in dir?

Der Test. Sicher ausbaufähig.

Manche rollen so schnell durchs Dorf, dass man sie kaum sieht, andere sitzen noch mit der Hand an der Bremse. Ob Pedalritterin in Wartestellung, überzeugter Alltagsradler oder wandelndes Vielleicht – in jedem steckt Bewegungspotenzial. Dieser Test zeigt, wo ihr gerade steht – und was euch (vielleicht) aufs Rad bringt.



Frage 1

Wie sieht dein Alltag aus?

- A** Ich fahre oft mit dem Rad – Schule, Arbeit, Freunde besuchen.
- B** Mein Rad steht im Schuppen, Staubschicht inklusive.
- C** Ich hätte Lust, aber ehrlich gesagt: Die Wege sind mir zu gefährlich.

Frage 2

Wie reagierst du, wenn es regnet?

- A** Regenjacke an, los geht's!
- B** Dann lieber Sofa und Serien.
- C** Ich würde ja fahren, aber bei Regen ohne Radwege ist es mir zu riskant.

Frage 3

Dein Traum-Radweg sieht so aus ...

- A** Glatt, breit, direkt – ein echtes Schnellstraßen-Gefühl für Fahrräder.
- B** Hauptsache mit Biergarten oder Eisdielen am Ende.
- C** Hauptsache sicher, getrennt vom Autoverkehr.

Frage 4

Stell dir vor, du müsstest 15 Kilometer zur Arbeit radeln ...

- A** Challenge accepted – ich probier's aus!
- B** Mit meinem alten Drahtesel? Vergiss es.
- C** Nur, wenn ich mich nicht dauernd mit Lkw um den Platz streiten muss.



Frage 5

Was nervt dich am meisten beim Radfahren?

- A** Eigentlich nichts, außer wenn ich mal einen Platten habe.
- B** Mein Rad hat Macken.
- C** Autos, die zu dicht vorbeiziehen, und fehlende Radwege.



Auswertung

Meistens a: Born to bike!

Du bist schon Rad-Profi. Dein Potenzial: Andere mitziehen, Mitfahraktionen starten, coole Touren organisieren. Dein innerer Schweinehund? Hat keine Chance!

Meistens b: Schlafender Drahtesel

Du hättest eigentlich Lust, aber dein Rad oder deine Motivation ist ein-

gerostet. Dein Potenzial: Neues Bike besorgen oder das alte herrichten. Los geht's, sonst verpasst du den Fahrtwind!

Meistens c: Straßenkämpfer:in in Wartestellung

Du würdest gern, aber die Infrastruktur nervt dich. Dein Potenzial: Aktiv werden, Forderungen stellen, bei der Kommune Druck machen. Wenn die Wege sicherer werden, bist du sofort dabei.



Neues Fahren auf dem Land

Ein kleiner Rundumblick

On-Demand-Angebote, Mobilitätsstationen... Es gibt viele zukunftsfähige Ideen, damit Menschen auch ohne eigenes Auto auf dem Land gut von A nach B kommen.

Kein Fahrplan? Kein Problem!

Wenn ein gut durchgetakteter ÖPNV aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte in einer Gegend nicht wirtschaftlich rentabel ist, müssen flexiblere Angebote her. Ein Paradebeispiel: On-Demand-Busse wie der Hofer

Landbus. Statt im Voraus geplante Linien zu festen Fahrzeiten abzufahren, verkehrt der Landbus im Kreis Hof in Bayern, wann und wo er gewünscht wird. Per App oder Telefon können Fahrgäste das Angebot buchen und mit einem Kleinbus innerhalb eines breiten Netzes an Haltestellen befördert werden. Ziel ist es, einen attraktiven ÖPNV aufzubauen und dabei Leerfahrten und gering ausgelastete Riesenbusse zu vermeiden.

Die Digitalisierung ist dabei für mehr als nur den Buchungsvorgang wichtig: Ein Algorithmus berechnet die effizientesten Fahrwege und bündelt Fahrten, die zu ähnlichen Zielen und ähnlichen Zeiten stattfinden sollen. Seit Projektstart im Jahr 2019 wird das Netz an Haltestellen und befahrenen Gemeinden stetig ausgebaut. Zentraler Aspekt dabei ist die Bürgerbeteiligung; Haltestellenwünsche aus der Bevölkerung werden einbezogen, um Bedarfslücken im bestehenden ÖPNV-Angebot zu identifizieren. Auch preislich ist der Hofer Landbus attraktiv. Unabhängig von der Distanz kostet eine Fahrt 3 Euro oder kann mit einem Verkehrsverbundsabo genutzt werden.

Mittlerweile hat sich das Angebot als fester Bestandteil des Verkehrs im Landkreis Hof etabliert. Auch unsere stellv. Bundesvorsitzende Anne-Kathrin Meister, die aus der Gegend kommt, ist Fan des Hofer Landbusses.

Ein Knotenpunkt für Austausch und Mobilität

Das Jugendhaus Röbel ist schon lange eine Institution in der kleinen Stadt in Mecklenburg-Vorpommern. Jetzt steht es im Mittelpunkt des Projekts „Flotte (für) Bürger“, das die Begegnungsmöglichkeiten im Jugendhaus erweitern und eine Mobilitätsstation aufbauen möchte. Das Ziel: die bestehenden Angebote vor Ort mit neuen zu verknüpfen.

Die Räumlichkeiten des Jugendhauses können bereits für diverse Veranstaltungen genutzt werden. Dazu kommen jetzt ein Café, das zum Verweilen einlädt, ein Büro für das Projekt und ein Gesprächsraum für allerlei Gruppen von Kinderparlament bis Seniorenbeirat.

Gleichzeitig wird das Haus der zentrale Knotenpunkt einer Flotte an E-Lastenrädern, die in Röbel und den umliegenden Dörfern ausgeliehen werden können. Die Räder stellen dabei nur den ersten Schritt hin zu einem Mobilitätskonzept dar, das auf verschiedene Teile aufbaut. Statt privater Autos, die die meiste Zeit parkend



Anne-Kathrin Meister



Flotte (für) Bürger

rumstehen, soll langfristig ein Pool aus verschiedensten Fahrzeugen entstehen, die von allen genutzt werden können.

Bislang wurden 15 Lastenräder angeschafft, finanziert über das EU-Life Projekt ZENAPA. Die ersten Räder wurden mit einem kommunalen Radelausflug und Sommerfest eingeweiht. Denn darum geht es: mithilfe von Mobilitätsangeboten Gemeinschaft zu schaffen. Initiiert wurde das Projekt von der Stiftung Akademie Nachhaltige Entwicklung MV und der Stadt Röbel.

Gemeinnütziger E-Fahrradverleih

E-Fahrräder sind optimal für die Bewältigung von Strecken, die mit einem normalen Fahrrad schlicht zu weit sind. Die Anschaffung eines eigenen E-Rads ist jedoch alles andere als billig. Und was, wenn man nur gelegentlich eins nutzen oder mal ausprobieren möchte? Dafür braucht es Möglichkeiten, E-Räder kostengünstig vor Ort auszuleihen.

Diesem Ziel widmet sich das gemeinnützige Verleihsystem Landradl. Geringe Verleihgebühren werden durch ehrenamtliche Betreuung von Menschen vor Ort und Unterstützung der jeweiligen Kommune ermöglicht. Ursprünglich entwickelt und getestet wurde Landradl in der Dorfgemeinschaft Elm. In den beteiligten Dörfern befindet sich jeweils eine Station, an der die Räder abgeholt und abgestellt werden können. Buchung und Aktivierung erfolgen über eine App. Gewartet werden die Räder von Mitgliedern des Vereins Elm mobil. Mittlerweile besteht die Flotte aus insgesamt elf Pedelecs, sechs Lastenrädern und drei Falträdern.

Das Besondere an Landradl ist die Übertragbarkeit. Interessierte Dörfer können das bestehende Konzept für sich anpassen, die App übernehmen. Wieso noch einmal von vorn anfangen, wenn die Systeme schon entwickelt sind?

Unterstützung für junge Menschen und kleine Betriebe

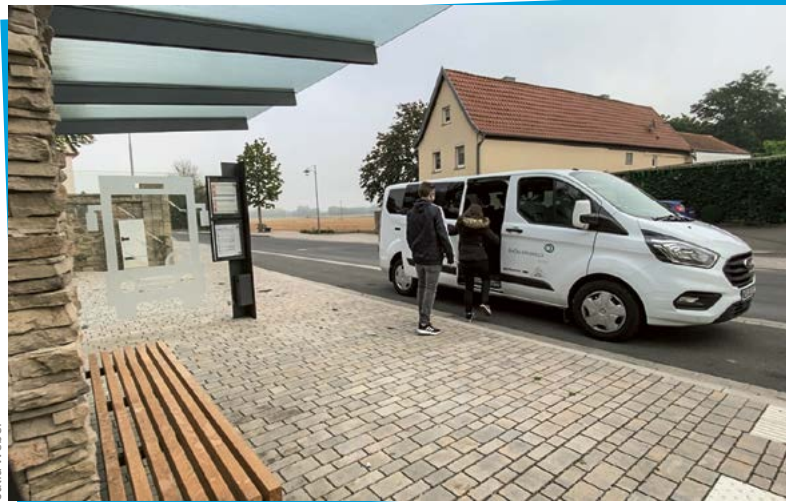
In Gegenden, in denen nur ein Mindestmaß an öffentlichen Verkehrsmitteln vorhanden ist, gibt es am ehesten

noch einen Schulbus, der Kinder täglich von und zur Schule bringt. Erwachsene in schlecht angebundenen Standorten greifen wiederum für ihren Arbeitsweg meist auf das Auto zurück. Und was kommt dazwischen? Wie kommen junge Menschen, die noch keinen Führerschein haben (dürfen) oder mit ihrem Ausbildungsgehalt kein Auto finanzieren können, zu ihren Standorten?

Im Landkreis Rhön-Grabfeld wurde für diese spezifische Lücke ein spezifisches Mobilitätsangebot entwickelt: Der Azubishuttle bringt Auszubildende wochentags an ihre peripher liegenden Ausbildungsbetriebe, die sonst nicht mit dem öffentlichen Nahverkehr erreichbar wären. Voraussetzung ist eine rechtzeitige Anmeldung vor Beginn des Ausbildungsjahres. Danach gibt es nur noch Plätze auf der Warteliste. Aktuell sind rund 40 Azubis mit den vier Kleinbussen unterwegs.

Ziel des Angebots ist es – neben der Verbesserung des Mobilitätsangebots für junge Menschen – vor allem die örtlichen kleineren und mittleren (Handwerks-)Betriebe in ihrer Nachwuchsgewinnung zu unterstützen und dem Fachkräftemangel in ländlichen Regionen entgegenzuwirken.

Isabel Knittel



Julia Weber



Hinhocken, hoffen, heimkommen

Kommunen und Jugendliche in Oberfranken zu Mitfahrbänken

Wie komme ich zur Gruppenstunde? Wer nimmt mich zur Fete mit? Und wie geht's nachts wieder heim? Mobilität bleibt auf dem Land ein Dauerthema – besonders für Jugendliche. Schon 2016 suchte das Demografie-Kompetenzzentrum Oberfranken nach neuen Wegen und brachte die Idee der Mitfahrbänke ins Rollen. 2019 folgte eine landesweite Öffentlichkeitsaktion: hellblaue, grüne und rote Sitzbänke mit klappbaren Zielschildern wurden in zahlreichen Orten aufgestellt. Wer dort Platz nimmt, signalisiert: Ich möchte mitgenommen werden.

Begeisterung – und Skepsis

Auch die Vorstandschaft des Landjugend-Bezirksverbands Oberfranken diskutierte damals über das Konzept. Die Idee klang zunächst charmant: hinsetzen, warten, mitgenommen werden – zumindest bis ins Nachbardorf. Doch bald überwogen die Bedenken. „Wie gehen wir sicher, dass uns nichts passiert?“, fragte eine Bezirksvorsitzende. „Du weißt nie, wer da im Auto sitzt.“ Andere wiesen auf Zeitdruck und Planungsunsicherheit hin. Am Ende war sich die Runde einig: Die Idee ist gut gemeint, aber zu riskant – vor allem für junge Frauen und bei Dunkelheit.

Zwischen Vertrauen und Vorsicht

Auch die Initiatorinnen und Initiatoren sehen die Gren-

zen. Sie betonen, dass Vertrauen nötig ist – und Mut, bei einem unguten Gefühl einfach Nein zu sagen. Die Bänke sollen keine Busverbindungen ersetzen, sondern sie ergänzen. Sie sind als niedrigschwellige Option gedacht, um spontane Mobilität zu ermöglichen – oder schlicht als Treffpunkt im Dorf.

2020 stoppte die Corona-Pandemie viele lokale Projekte. Mitfahrbänke, die auf spontane Kontakte setzen, waren in Zeiten von Abstandsgeboten keine Option. Nach der Pandemie standen andere Themen im Vordergrund. In manchen Dörfern stehen die bunten Bänke heute ungenutzt am Straßenrand, in anderen wurden sie nie aufgestellt.

Ergebnisse aus Oberfranken

Das Demografie-Kompetenzzentrum befragte Ende 2020 Bürgermeisterinnen und Bürgermeister sowie ILE-Manager in Oberfranken. Die wichtigsten Erkenntnisse:

- In rund 60 Prozent der Gemeinden standen bereits Mitfahrbänke oder waren geplant.
- 75 Prozent der Befragten gaben an, dass die Bänke genutzt werden – trotz Pandemie.
- Zunehmend greifen auch Jüngere ab 25 Jahren zum Angebot.
- Erfolgreiche Projekte hängen stark von Standort, Vernetzung und Bekanntheit ab.

Häufig scheitert es an ungünstigen Aufstellorten oder fehlenden Gegenbänken.

Realität 2025

Eine nicht repräsentative WhatsApp-Umfrage des Bezirksverbands Oberfranken im Juli 2025 unter 49 Ortsgruppen zeigt: Von den 56 Teilnehmenden hat niemand bislang eine Mitfahrbank genutzt. Der Bedarf an sicheren, planbaren Alternativen bleibt groß – besonders abends und am Wochenende.

Mobilität im ländlichen Raum bleibt damit, trotz aller Ideen, ein ungelöster Dauerbrenner.

*Landjugend Bezirksvorstandschaft Oberfranken +
Alexandra Münchberg*



Deutschlandticket oder Pendlerpauschale

Kommentar: Wer hat mehr vom Staat?

Stadt gegen Land – beim Thema Pendeln flammen alte Gräben wieder auf. „Das Deutschlandticket ist nur ein Geschenk an die Metropolen“, heißt es oft. „Auf dem Land fährt doch nichts.“ Oft gehört ist das nur die halbe Wahrheit.

Pro Deutschlandticket

63 Euro im Monat ab 2026, bundesweit in Bus und Bahn unterwegs – das ist ein Kampfpfeis. Wer in Göttingen studiert und am Wochenende zur Familie nach Nordhessen pendelt, kommt mit dem Ticket günstig weg. Selbst wenn die nächste Haltestelle zehn Kilometer entfernt liegt, reicht ein altes Moped oder die Mitfahrgelegenheit bis zum Bahnhof. Ab da rollen die Regionalzüge zuverlässig.

Rechnung gefällig? Eine Auszubildende fährt 20 Kilometer bis zur Berufsschule. Mit dem Ticket zahlt sie 756 Euro im Jahr. Gleichzeitig setzt sie die Pendlerpauschale an: $220 \text{ Tage} \times 20 \text{ km} \times 0,38 \text{ Euro} = 1.672 \text{ Euro}$. Ergebnis: Sie holt sich über die Steuer mehr zurück, als sie für das Ticket ausgegeben hat.

Contra Deutschlandticket

Auf dem Dorf im Hunsrück oder in der Uckermark sieht die Sache anders aus. Der Bus fährt einmal morgens, einmal mittags. Wer um 18 Uhr noch melken

muss, hat vom Ticket so viel wie von einem Regenschirm in der Sahara. Dort ist das Auto keine Option, sondern Überlebensstrategie. Und die Pendlerpauschale sticht.

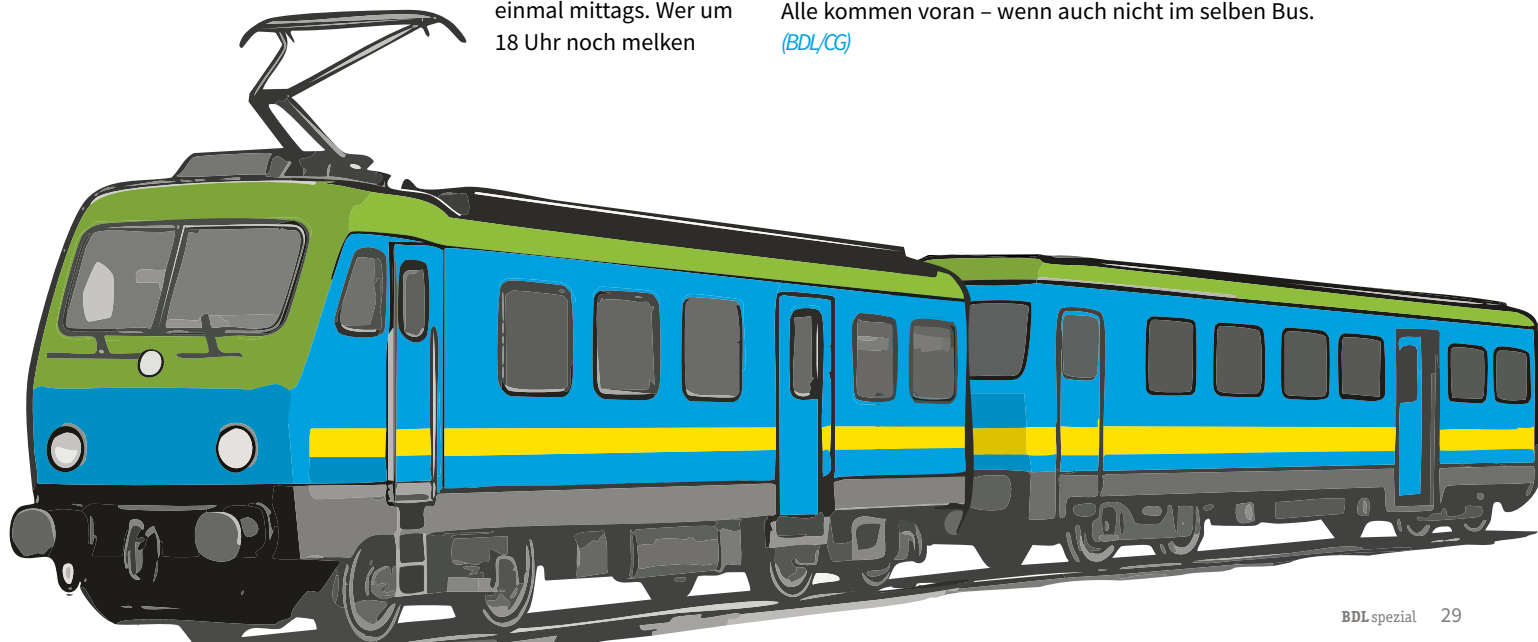
Eine Mechatronikerin mit 15 Kilometern zur Werkstatt kann steuerlich 1.254 Euro im Jahr (bei 220 Arbeitstagen) geltend machen. Bei einem persönlichen Steuersatz von 30 Prozent spart sie rund 375 Euro – ganz ohne Fahrplanstudium. Für Junglandwirtinnen, Facharbeiter oder Lehrkräfte auf dem Land ist das eine spürbare Entlastung.

Wer subventioniert wen?

Die Debatte, ob Städterinnen mit Bahn oder Dorfbewohner mit Auto besser abschneiden, führt in die Irre. Am Ende zahlen alle in denselben Topf, und alle bekommen etwas zurück. Die einen in Form eines Tickets, das auf jedem Bahnsteig gilt. Die anderen über Centbeträge, die sich Kilometer für Kilometer summieren.

Das Deutschlandticket macht in Regionen mit ordentlichem ÖPNV Sinn. Wo wenig oder nichts fährt, bleibt das Auto auch im Jahr 2026 König und die Pendlerpauschale bringt bares Geld zurück. Unterm Strich hat jede Seite ihre Unterstützung. Wer es platter mag: Die einen kriegen die Bahn gezahlt, die anderen die Tankfüllung. Alle kommen voran – wenn auch nicht im selben Bus.

(BDL/CG)



Bigos, Begegnung und Bayreuther Schnitz

Ein deutsch-polnisches Kochprojekt mit sozialem Geschmack

Der Duft von Kraut, Kartoffeln und Gewürzen zieht durch die Kirche von Kielce. In großen Töpfen blubbert Bigos, ein traditioneller Eintopf mit Fleisch und Gemüse. An den langen Tischen stehen junge Menschen aus Polen und Deutschland, schöpfen Suppe, lachen, kommen ins Gespräch – mit Menschen, die sonst oft übersehen werden. „Bardzo dobrze, sehr gut!“, ruft ein älterer Mann und hebt die Schüssel. Was hier in Polen passiert, ist mehr als gemeinsames Kochen. Es ist gelebte Solidarität, Nachbarschaft über

Grenzen hinweg – und ein Beispiel dafür, wie Landjugend anpackt, wo Hilfe gebraucht wird.

Aus einer Idee wird ein Projekt

Begonnen hat alles in Oberfranken. Der Bezirksverband der Landjugend nahm am Jugendpreis des Deutsch-Polnischen Jugendwerks teil – und suchte nach einer Idee, die Landwirtschaft, Regionalität und soziales Engagement verbindet. Gemeinsam mit der polnischen Landjugendorganisation Związek Młodzieży Wiejskiej entstand daraus das Projekt „Regional gekocht – sozial geschenkt“. Die Idee war einfach und stark zugleich: gemeinsam kochen, mit Lebensmitteln aus der Region, und damit Menschen unterstützen, die wenig haben.

Ein Topf, viele Geschichten

Im Mai startete der erste Projektteil in Bayreuth. In der Stadtmission kochten die Jugendlichen aus Spenden regionaler Betriebe die traditionelle „Hofer Schnitz“ – einen kräftigen Eintopf mit Rindfleisch und Wurzelgemüse. Etwa 80 Menschen kamen zum gemeinsamen Essen. „Es war nicht nur das Essen“, erzählt eine Teilnehmerin. „Es war das Gefühl, gebraucht zu werden.“

Kochen verbindet Kulturen

Im September folgte der zweite Teil in Polen. Nach einer Nachtfahrt kamen die Jugendlichen in Kielce an, schnitten Gemüse, rührten Eintöpfe, arbeiteten Hand in Hand. Gekocht wurde wieder mit Zutaten aus der Region – so weit möglich. „In Polen ist die Landwirtschaft stärker im Süden verbreitet, daher mussten wir etwas weiterfahren, um alles zu bekommen“, erklärte Kamil Orszulak, Vorsitzender der Landjugend dort.

Einen Tag später standen die Jugendlichen erstmals in einer Kirche der 200.000-Einwohner-Stadt, um Bedürftigen mit einem warmen Essen zu helfen. Am Samstag ging es in die zweite Runde, um in Kielce Essen auszugeben und ihre Töpfe zu leeren. Erneut folgten viele Menschen der Einladung. „Es war sehr bewegend zu sehen, wie dankbar die Menschen waren und wie viel Freude ein gemeinsames Essen bereiten kann“, so Moritz Singer.



Auf Einladung des Pfarrers kamen viele in die Kielcer Kirche, um sich von von der Landjugend aus beiden Ländern bekochen zu lassen. Die regional eingeworbenen Lebensmittel kamen Menschen in Not zu Gute. Es gab wahlweise Bigos oder eine Gemüsesuppe.

Die Landjugend beider Länder hatte so viel Bigos vorbereitet, dass sie sogar Portionen zum Mitnehmen ausgeben konnten. Viele der Menschen bedankten sich herzlich, einige sogar zweisprachig, nachdem sie mitbekommen hatten, dass ein Teil der Jugendlichen aus Deutschland war.

Zwischen Kochtopf und Geschichte

Neben der Küchenarbeit blieb Zeit für Begegnung. Beim gemeinsamen Schnippeln und Servieren tauschten sich die polnischen und deutschen Jugendlichen über ihr Leben aus – über ihre Zukunftspläne und die Landwirtschaft, über ihr Engagement und Landjugend. Bei einem Ausflug zur mittelalterlichen Burg Chęciny schlüpfen sie in Ritterkostüme, lachten, lernten – und wuchsen zusammen. Ein Besuch im jüdischen Viertel in Krakau machte schließlich die gemeinsame Geschichte greifbar – mit all ihren schmerzhaften, aber auch

verbindenden Momenten. Am Ende steht mehr als ein gelungenes Kochprojekt: gelebte europäische Freundschaft und das Gefühl, gemeinsam etwas Sinnvolles getan zu haben.

Moritz Singer / Landjugend Oberfranken



Tag des offenen Hofes 2026

Mitmachen und echte Landwirtschaft zeigen

Über 80 Prozent der Menschen in Deutschland waren noch nie auf einem landwirtschaftlichen Betrieb. Dabei sind das lebendige Orte voller Geschichten, Wissen und Leidenschaft. Sie zeigen, was Ernährungssicherheit, Nachhaltigkeit und Verantwortung bedeuten. Das alles kann ein „Tag des offenen Hofes“ sichtbar machen. Wenn Landjugendgruppen, Junglandwirtinnen und Landwirte den zu ihrer Aktion machen, wenn sie andere dabei unterstützen oder sie zum Mitmachen anstiften, können bundesweit Begegnungen entstehen, die Vertrauen schaffen und Vorurteile abbauen. Seid dabei! Das zweite Juniwochenende steht bundesweit als Aktionswochenende 2026 fest. Aber jeder „Tag des offenen Hofes“ ist willkommen, um Landwirtschaft erlebbar zu machen: mit Bauernfrühstücken, Feldradtouren, Hofführungen oder Dorffesten. Jeder offene Hof – ob groß oder klein – zeigt Gesicht, stärkt das Vertrauen in die Branche und gibt dem Land eine Stimme. Mit dem Tag des offenen Hofes setzen BDL, DBV und dlv ein starkes Zeichen: für Dialog, Transparenz und Zusammenhalt. Denn die beste Öffentlichkeitsarbeit beginnt dort, wo Menschen einander begegnen – mitten auf dem Hof. Mehr dazu: www.offener-hof.de



...rattenscharf! Deutscher Landjugendtag 2026

Bundestreffen im niedersächsischen Hameln

Vom 26. bis 28. Juni 2026 wird Hameln zum Treffpunkt der Landjugend. Rund 1.000 junge Menschen aus ganz Deutschland feiern, diskutieren und setzen beim 40. Deutschen Landjugendtag (DLT) ein politisches Signal für starke Lebensperspektiven auf dem Land. Das Programm reicht von Theater über Workshops bis zur großen Landjugendfete – alles unter dem Motto „...rattenscharf!“

„Der Deutsche Landjugendtag ist mehr als ein Fest. Er ist das größte politische und kulturelle Treffen junger Menschen vom Land und zeigt, wie eng Spaß, Engagement und Anpacken zusammengehören“, sagt Lars Ruschmeyer. Der BDL-Bundesvorsitzende betont: „Junge Menschen vom Land gestalten gemeinsam Zukunftsthemen. Sie wollen sich in der Rattenfängerstadt austauschen, Gemeinschaft feiern, Haltung zeigen und ein starkes Zeichen für ihre Lebensperspektiven setzen.“

Zehn Jahre sind vergangen, seit die Niedersächsische Landjugend (NLJ) das große Bundestreffen ausgerichtet hat. War der DLT 2016 in Tarmstedt zu Gast, entsteht im kommenden Juni im Weserbergland eine ganze Zeltstadt. Sie wird für drei Tage zum Mittelpunkt des ländlichen Jugendlbens – zum Ort für Austausch,



Diskussionen, Feiern und Freundschaften. Das Programm ist so vielfältig wie die Landjugend selbst. Ein Höhepunkt wird die BDL-Jugendveranstaltung mit der Theater-eigenproduktion der Rheinischen Landjugend und einem spannenden Politiktalk sein. „Nachmittags laden Workshops und Exkursionen ein, Landwirtschaft, Natur und regionale Traditionen neu zu entdecken. Und bei un-

serer Landjugendfete steht die Band Deep Passion auf der Bühne“, zählt NLJ-Vorsitzende Ina Steveker auf. Damit aus dem Süden gemeinsam und umweltfreundlich angereist werden kann, organisiert die Landjugend Württemberg-Hohenzollern einen Sonderzug. Er sammelt die Teilnehmenden an mehreren Stationen ein. So wächst der DLT 2026 nicht nur in Hameln, sondern schon auf den Wegen dorthin zusammen. „Freut euch auf ein Wochenende, das zeigt, wie eng Spaß, Engagement, Politik und Region ineinandergreifen“, so Ruschmeyer.

Das Bundestreffen findet alle zwei Jahre statt und wird von einem der 18 BDL-Landesverbände organisiert. Die Niedersächsische Landjugend setzt die seit 1950 bestehende Tradition fort.

Bei der 72-Stunden-Aktion des Landjugend-

verbandes Schleswig-Holstein haben mehr als 1.000 junge Menschen in knapp 40 Ortsgruppen gezeigt, was auf dem Land möglich ist. Ende September 2025 setzten sie ihr Motto „Nicht lang schnacken – anpacken“ in die Tat um. Sie machten ihr Dorf und ihre Region damit ein Stück lebenswerter, brachten ihre Ideen, Muskelkraft und Dorfgemeinschaften zusammen. In Bargum entstanden so zwei Shelter und ein Brunnen, in Wessel-

Nicht lang schnacken – anpacken

buren verwandelten Landjugendliche das

Außengelände des Kindergartens mit Hochbeeten und Spielplatz, in Grundhof erneuerten sie eine alte Brücke im Naturschutzgebiet. Seit die Landjugend angepackt hat, gibt es eine BMX-Dirtjump-Strecke, einen Volleyballplatz eine überdachte Haltestelle mehr in Schleswig-Holstein. Drei Tage lang wurde gesägt, gebaut, geschraubt und gelacht – gemeinsam mit Nachbarn, Betrieben und Gemeinden.

Juli: Who's Next?

Dreiviertel der Betriebsleiter:innen in Deutschland sind älter als 45 Jahre. Nachwuchs ist rar und Hofnachfolge oft ungeklärt. Ein Strukturwandel steht bevor – nicht nur auf den Höfen, auch in den agrarischen Verbänden. „Nachwuchs will gestalten und verändern. Junge Menschen bringen Ideen, Energie und Innovationskraft mit – sie wollen etwas bewegen. Doch dafür braucht es Strukturen, die Zutrauen statt Zurückhaltung signalisieren“, sagt die BDL-Bundesvorsitzende Theresa Schmidt. Die Landjugend hat auf Basis ihrer „Junglandwirt:innen-Studie“ ein Thesepapier entwickelt: „Who's next? Landwirtschaft mit Zukunft“. Es zeigt Wege, junge Menschen stärker einzubinden, ihre Ideen zu nutzen und ihnen echte Mitbestimmung in Verbänden zu geben. Nachwuchs soll motiviert werden, aktiv Strukturen zu gestalten und Verantwortung zu übernehmen.



Mehr wissen? www.landjugend.de/who-s-next



Ausführlich unter: www.landjugend.de/aktuelles/endspurt-fuer-kinderrechte

Juli: Kinderrechte ins Grundgesetz

„Kinderrechte gehören ins Grundgesetz“, fordert Christian Leu, stellvertretender Bundesvorsitzender. Corona habe gezeigt, wie schnell Perspektiven junger Menschen übergangen werden. Schutz, Mitsprache und Förderung sind essenziell, egal ob auf dem Land oder in der Stadt. Mit der Konstitution der Kinderkommission im Bundestag steigt die Chance, die Rechte von Kindern verbindlich zu verankern. Die Landjugend will, dass Kinder und Jugendliche bei allen sie betreffenden Fragen mitreden können.

Juli: Kein Aufweichen der Gemeinsamen Agrarpolitik

Der BDL warnt vor einer Aufweichung der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) im nächsten EU-Haushalt. In einer gemeinsamen Position mit dem Europäischen Rat der Junglandwirt:innen (CEJA) machte die größte deutsche Junglandwirt:innen-Vertretung deutlich: Junge Menschen in der Landwirtschaft brauchen Verlässlichkeit – keinen Flickenteppich aus nationalen Einzellösungen.

Unsicherheiten bei Fördermitteln bedrohen Investitionen in Technik, Stallumbauten und langfristige Planung. „Die GAP muss als gemeinschaftlicher europäischer Politikbereich bestehen bleiben und nachhaltig finanziert werden“, sagt BDL-Vize Meister. Nur so können Betriebe zukunftsfähige Strukturen schaffen und das Land stabil gestalten.

August: Weinkrise eskaliert

Der deutsche Weinbau fühlt sich allein gelassen. Absatz und Umsatz brechen weiter ein, die Keller sind voll, viele Betriebe kämpfen ums Überleben. Der BDL warnt seit vielen Monaten vor dieser Entwicklung – passiert ist fast nichts. „Die Mühlen der Politik mahlen viel zu langsam“, sagt Maike Delp, stellvertretende Bundesvorsitzende. Der BDL fordert schnelle, mutige

Entscheidungen, Rodungsprämien wie in Nachbarländern und Bürokratieabbau bei Flurbereinigungen. Ziel ist wirtschaftliche Stabilität, der Erhalt von Betrieben und Kulturlandschaft, und die psychische Entlastung junger Winzer:innen. Junge Menschen dürfen den Glauben an ihre Zukunft im Weinbau nicht verlieren. Es geht um Perspektiven – um ein Stück Heimat.

September: Stillstand beim Stallumbau

Der BDL ist verärgert über das Aus des Hunderte Millionen schweren Bundesprogramms Umbau Tierhaltung. „Viele Betriebe planen Investitionen für mehr Tierwohl. Die Kürzung von Förderinstrumenten verunsichert und bremst die Prozesse“, so der BDL-Bundesvorsitzende Ruschmeyer. Ab 2027 sollen die Mittel über die Gemeinschaftsaufgabe Agrarstruktur und Küstenschutz (GAK) verteilt werden. Damit droht ein Flickenteppich: Jedes Bundesland entscheidet allein und vermutlich anders. Wettbewerbsverzerrungen sind vorprogrammiert. Ob das die nötige „Impulswirkung“ zeigt, die sich Bundeslandwirtschaftsminister Rainer erhofft, bezweifelt der BDL.



September: Rock'n'Roll trifft Erntedank



Mehr zur Erntekrone, Den Überbringer:innen und der BDL-Erntedank-Erklärung gibt's auf der Seite: www.landjugend.de/aktuelles/rock-n-roll-trifft-erntedank.

„Landjugend und Demokratie gehören zusammen.“ Mit diesen Worten überreichte der BDL der Bundesjugendministerin Karin Prien seine Erntekrone. Gebunden hatten sie die ehrenamtlich Aktiven seines Landesverbandes aus Württemberg-Baden, die das gut 40 kg schwere Symbol nach Berlin brachten – begleitet von Rock'n Roll und jeder Menge Erfahrungen. Für Schwung sorgte die Landjugend Crailsheim. Mit der Tanzdarbietung und dem prachtvollen Weizen-Gebinde brachte der BDL der Bundesministerin auch seine Erntedank-Erklärung ins Haus. Er fordert, junge Menschen konsequent zu beteiligen und ihre Stimme ernst zu nehmen.

Oktober: 27. Bildungswoche in Berlin

Fünf Tage voller Austausch, Fortbildung und Verantwortung: Die 27. Bildungswoche des BDL zeigte, wie eng Sicherheit, Beteiligung und internationale Offenheit im Verband zusammengehören. Haupt- und Ehrenamtliche aus ganz Deutschland kamen in Berlin zusammen, um voneinander zu lernen und gemeinsam Strukturen zu schaffen, die Vertrauen geben und Grenzen achten. Zentrales Thema der Verbandswerkstatt war die Prä-



„Bei uns sollen alle sicher sein.“
Mehr: www.landjugend.de/aktuelles/gemeinsam-sicher

vention (sexualisierter) Gewalt. Ehren- und Hauptamtliche arbeiteten an einem Schutzkonzept mit verbindlichem Verhaltenskodex, klar benannten Ansprechpersonen auf allen Ebenen und einer praxisnahe Handreichung. „Bei uns sollen alle sicher sein. Wir wollen Strukturen, die Vertrauen geben und Grenzen achten“, so BDL-Vize Christian Leu: „Prävention ist kein Randthema, sondern Kern unserer Verantwortung als Jugendverband.“

Oktober: Erntekrone im Parlament

Eine Erntekrone, die für Demokratie und Heimat steht, brachte die Landjugend dem Bundestag ins Haus. „Heimat ist mehr als ein Ort – sie lebt vom Ehrenamt“, sagte Lucas Koch von der Landjugend Lohne bei der Übergabe an den Ernährungsausschuss. Der BDL-Bundesvorsitzende Lars Ruschmeyer sagte: „Diese Erntekrone erinnert daran, wofür wir stehen: für Zusammenhalt, Verantwortung und Herzblut für die Landwirtschaft und die ländlichen Räume. Zugleich steht sie für Beteiligung.

Die Diskussion um die Zukunft der Tierhaltung zeigt, wie wichtig demokratischer Dialog ist. Geben Sie uns die Möglichkeit, Teil der Lösung zu sein.“ Ausschussvorsitzender Hermann Färber und Bundeslandwirtschaftsminister Alois Rainer dankten der Landjugend für Engagement und klare Worte. Deren Botschaft bleibt mit der Krone im Sitzungssaal: Demokratie braucht Beteiligung, Landwirtschaft Verlässlichkeit – und das Dorfleben Menschen, die Verantwortung übernehmen.

Impressum

BDLSpezial Ausgabe 2/2025

Fachmagazin der Landjugend

Herausgeber: Bund der Deutschen Landjugend e.V.

Claire-Waldoff-Str. 7, 10117 Berlin

Tel.: 030 - 235 99 35-0

eMail: info@landjugend.de

Internet: www.landjugend.de

Redaktion: Carina Gräschke

Auflage: 1000 Stück

Graphische Gestaltung: hjunker.com

Druck: Spree Druck Berlin GmbH

Der Umwelt zuliebe auf Recyclingpapier gedruckt.

Nicht gekennzeichnete Beiträge und Fotos: Carina Gräschke
Die Inhalte der Artikel spiegeln nicht zwangsläufig die Meinung der Redaktion wider.

Gefördert vom:



Bundesministerium
für Bildung, Familie, Senioren,
Frauen und Jugend

Im Rahmen des:



rentenbank

BDL-Termine

Winter

- 02.12** Jungwinzer:innen-Kongress, Mainz
- 08.12** Arbeitskreis Agrarpolitik, Berlin
- 11.12** Arbeitskreis *Jugend Macht Politik*, digital
- 15. - 25.01.** Grüne Woche mit Junglandwirt:innen-Kongress, Jugendforum, Jugendveranstaltung, Landjugendfete, Landjugendball und dem Landjugendstand auf dem ErlebnisBauernhof, Berlin
- 20. - 22.02.** Gemeinsamer Arbeitskreis Agrarpolitik und *Deutsche Jungwinzer:innen*, Mainz

Frühling

- 23. - 24.03.** Arbeitskreise *Jugend macht Politik*, Agrarpolitik, *Deutsche Jungwinzer:innen*, Berlin
- 24.03.** Parlamentarischer Abend, Berlin
- 24. - 26.04.** Bundesmitgliederversammlung, Heide (Schleswig-Holstein)

Sommer

- 12.06.** Bundesauftakt „Tag des offenen Hofes“, Wittichenau (Sachsen)
- 13. - 14.06.** bundesweites Wochenende „Tag des offenen Hofes“
- 26. - 28.06.** Deutscher Landjugendtag, Hameln (Niedersachsen)

Änderungen vorbehalten

Oktober: Zwischen Hoffnung und Haushalt

Die EU-Kommission hat eine Strategie zum Generationenwechsel in der Landwirtschaft vorgestellt. Der Bund der Deutschen Landjugend begrüßt die Ansätze, kritisiert aber fehlende Verbindlichkeit und Finanzierung. Zwar sollen sechs Prozent der Mittel für junge Landwirtinnen und Landwirte reserviert wer-

den, doch ein verpflichtendes Mindestbudget fehlt. Ohne klare Vorgaben drohe nationale Rosinenpickerei. „Schöne Worte brauchen echtes Geld, damit auch Taten folgen“, mahnt BDL-Vize Anne-Kathrin Meister. Der Verband fordert echte Perspektiven für den Berufsnachwuchs.

Oktober: Nein zur Rente mit 73

Der Bund der Deutschen Landjugend lehnt eine Anhebung des Rentenalters ab. Statt länger zu arbeiten, braucht es mehr Einzahlende für das Rentensystem. „Wer körperlich arbeitet, kann nicht bis 73 durchhalten“, sagt BDL-Vize Christian Leu. Die Landjugend fordert, dass z.B. auch Abgeordnete und Beamte

in die gesetzliche Rentenversicherung einzahlen, die Weichen gestellt werden, damit mehr Menschen arbeiten können, und versicherungsfremde Leistungen aus Steuermitteln finanziert werden. So lasse sich Vertrauen in die Rente stärken – ohne die junge Generation zusätzlich zu belasten.

