



Selbstständig mobil – strukturell gebremst

.....

Warum Jugendliche das Fahrrad im Alltag nutzen,
aber nicht für den Schulweg.

IMPRESSUM

Herausgeber: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Sachsen e. V.

März 2026

Autoren: Isabell Gall, Konrad Krause, Janek Mücksch. Lektorat: Sascha Böhme.

Bildnachweise: Grafiken: ADFC Sachsen, Portraitfotos: privat.

Verantwortlich für den Inhalt (V. i. S. d. P.): Janek Mücksch, Vorsitzender des ADFC Sachsen e. V.

Kontaktdaten:

Bautzner Straße 25, 01099 Dresden

Telefon: 0351/501 39 17

E-Mail: info@adfc-sachsen.de

Liebe Leserinnen und Leser,

Mobilität ist eines der Top-Themen bei jungen Menschen! Gerade im ländlichen Raum sind sichere Wege, erreichbare Treffpunkte und eigenständige Mobilität entscheidend für Teilhabe, Bildung und Lebensqualität. Sich sicher auf allen Wegen zu fühlen, ist dabei zentral: Kinder und junge Menschen brauchen Räume, in denen sie sich sicher und frei bewegen und ihre Umgebung „erfahren“ können. Doch wo fühlen sich junge Menschen sicher – und wo nicht? Das finden wir nur zusammen mit ihnen selbst heraus!

Das Beteiligungsprojekt Schulweg.Aktiv in Mittelsachsen zeigt, wie wertvoll es ist, die Perspektive junger Menschen in Verkehrsplanungen einzubeziehen. Beteiligung ist kein Zusatz, sondern Grundlage zukunftsfähiger Entwicklung. Wenn Kinder und Jugendliche als Expertinnen und Experten ihres Alltags ernst genommen werden, entstehen tragfähige Lösungen – für sichere (Schul-)Wege und mehr Verkehrssicherheit für alle.

Frühe und verlässliche Beteiligung stärkt Demokratie und regionale Verbundenheit. Wer erlebt, dass die eigene Stimme zählt, fühlt sich ernst genommen, fühlt sich wohl im eigenen Ort und bekommt Lust, die eigene Region mitzugestalten. Und genau das brauchen wir heute und in Zukunft in Sachsen.



SUSANN RÜTHRICH
Kinder- und Jugendbeauftragte
des Freistaats Sachsen

Mein herzlicher Dank gilt den Engagierten des ADFC für das Projekt. Vor allem aber danke an die jungen Menschen, die ihre Ideen eingebracht haben. Möge diese Broschüre Mut machen, Beteiligung weiterhin selbstverständlich mitzudenken.

Ihre
Susann Rührich

Sehr geehrte Damen und Herren,

Demokratie lebt davon, dass Menschen sich beteiligen. Und Mobilitätsplanung braucht Demokratie besonders dringend: Nur, wenn Betroffene von Anfang an einbezogen werden, entstehen Lösungen, die Akzeptanz finden und echte Sicherheit schaffen. Konsequente Bürgerbeteiligung von Beginn an ist deshalb kein „Nice-to-Have“, sondern Voraussetzung für eine erfolgreiche Verkehrspolitik.

Gleichzeitig zeigt das Projekt Schulweg.Aktiv des ADFC eine problematische Realität. Obwohl Jugendliche das Radfahren an sich als „schnell, praktisch und cool“ wahrnehmen, nutzen nur wenige von ihnen das Fahrrad regelmäßig für den täglichen Schulweg. Als zentraler Hinderungsgrund wird ein unzureichendes Sicherheitsempfinden genannt. Dieses subjektive Empfinden spiegelt sich auch in objektiven Daten wider: Nach Angaben des Kinderunfallatlas nimmt Sachsen im bundesweiten Vergleich zur Verkehrssicherheit von Kindern den letzten Platz ein.¹ Vor dem Hintergrund eines weit verbreiteten Bewegungsmangels stellt diese Entwicklung eine ernst zu nehmende gesundheitliche und gesellschaftliche Herausforderung für Kinder und Jugendliche dar.

Unser Projekt Schulweg.Aktiv hat beide Problemstellungen zusammengeführt: Wir haben Jugendliche als Akteure in Spiel gebracht, ihre Perspektiven sichtbar gemacht und sie aktiv in das Planungsgeschehen eingebunden. Gemeinsam mit dem Landkreis Mittelsachsen konnte das Projekt Schulweg.Aktiv junge Menschen dabei unterstützen, ihre Möglichkeiten zur aktiven demokratischen Beteiligung kennenzulernen und auszuüben.



DR. JANEK MÜCKSCH
Vorsitzender des ADFC Sachsen e.V.

Das Projekt Schulweg.Aktiv macht deutlich, welches Potenzial entsteht, wenn Jugendliche aktiv einbezogen und gemeinsam tragfähige Lösungen entwickelt werden. So können Konzepte wachsen, die nicht nur genehmigungsfähig, sondern auch alltagstauglich und sicher sind. Unser Ziel ist ein Lebensumfeld, in dem Kinder und Jugendliche selbstständig, angstfrei und gerne mit dem Fahrrad unterwegs sind – auf dem täglichen Weg zur Schule ebenso wie in ihrer Freizeit.

Ich danke allen Beteiligten und insbesondere dem Sächsischen Staatsministerium für Soziales, Gesundheit und Gesellschaftlichen Zusammenhalt für die Unterstützung des Projekts. Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten, dass Beteiligung und Sicherheit keine Gegensätze sind, sondern sich gegenseitig stärken.

Dr. Janek Mücksch

¹ Bundesanstalt für Straßenwesen, Kinderunfallatlas - Jahresbetrachtung, Interaktiver Kinderunfallatlas, (o.J.), online unter <https://www.kinderunfallatlas.de/Kinderunfallatlas/DE/Jahresbetrachtung/Jahresbetrachtung_node.html>.

Schulwegmobilität im Spannungsfeld von Selbstständigkeit, Sicherheit und Gesundheit

Mobilität prägt den Alltag von Kindern und Jugendlichen. Der Schulweg, Besuche bei Freundinnen und Freunden, Freizeitaktivitäten sowie Wege im eigenen Wohnumfeld sind fester Bestandteil ihres Tages. Dabei unterscheidet sich das Mobilitätsverhalten Jugendlicher deutlich von dem der Gesamtbevölkerung. Bis zu ihrem 15. Lebensjahr legen Kinder und Jugendliche nahezu die Hälfte aller Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück, während dieser Anteil in der Gesamtbevölkerung bei lediglich 34 Prozent liegt.² In den vergangenen 20 Jahren hat sich der Modal Split bei Kindern – also die prozentuale Verteilung der im Alltag zurückgelegten Wege auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel – kaum verändert.

Während bei Erwachsenen der Anteil des motorisierten Verkehrs leicht zurückgeht und aktive Mobilität stärker an Bedeutung gewinnt³, stagniert der Anteil aktiver Mobilitätsformen bei Kindern und Jugendlichen, wenn auch auf höherem Niveau. Obwohl sie im Alltag eigentlich den größten Teil der Wege selbstständig und aktiv bewältigen könnten, sind sie weiterhin auch sehr oft als Mitfahrende im Auto unterwegs.⁴ Damit gehen wertvolle Chancen verloren: für ein gesünderes Aufwachsen, für eigenständige Orientierung im öffentlichen Raum und für die Entwicklung motorischer, kognitiver und sozialer Fähigkeiten. Die Weltgesundheitsorganisation empfiehlt täglich mindestens 60 Minuten mode-

rate körperliche Aktivität⁵ für Kinder und Jugendliche – ein Wert, der sich durch regelmäßige Wege zu Schule oder Freizeitstätten viel leichter erreichen ließe, als wenn diese Wege passiv – als Mitfahrende im Auto oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln – zurückgelegt werden.

Eine zentrale Rolle spielt hierbei der Schulweg. Denn die Schule stellt neben dem Wohnort einen der wichtigsten alltäglichen Aufenthalts- und Orientierungsräume junger Menschen dar. Der Weg dorthin ist für Kinder weit mehr, als die Verbindung von A nach B. Er beinhaltet viele wichtige Lern-, Erfahrungs- und Entwicklungschancen. Der Schulweg ist der ideale Übungsraum für richtiges Verkehrsverhalten und die Etablierung von Mobilitätsroutinen. In einem ersten Schritt kann er unter Begleitung erkundet werden, sodass herausfordernde Situationen bekannt sind und anschließend üben Kinder das angemessene Verhalten jeden Tag. Durch die Übung verfestigt sich auch das theoretische Wissen. Zugleich schult die aktive Bewegung zu Fuß oder auf dem Fahrrad durch den Wohn- oder Schulort die selbstständige Orientierung. Auch das Selbstbewusstsein der Kinder wird gestärkt, wenn sie selbstständig ihren Schulweg zurücklegen.

Aktive Mobilität bedeutet alltägliche Bewegung, was nachweislich nicht nur die Gesundheit im Allgemeinen fördert, sondern auch die geistige Leistungsfähigkeit erhöht.⁶ Gehen mehrere

² infas, DLR, IVT und infas 360, Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr (FE-Nr. VB600001) (Bonn 2025).

Mobilität in Deutschland (MiD) ist eine bundesweite Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr (BMV). Die Studie Mobilität in Deutschland bietet damit aktuelle Datengrundlagen zu wichtigen Einflussgrößen der Mobilität und bildet die Basis für Verkehrsmodelle.

³ Ebd., 45ff.

⁴ Ebd., 53.

⁵ WHO Guidelines on Physical Activity and Sedentary Behaviour, 1st ed (Geneva 2020).

⁶ Ebd., 26; Miriam Kehne, Zur Wirkung von Alltagsaktivität auf kognitive Leistungen von Kindern: eine empirische Untersuchung am Beispiel des aktiven Schulwegs, 1. Aufl, Sportforum 26 (Aachen 2011).

Kinder gemeinsam zur Schule oder fahren zusammen mit dem Rad, ist der Schulweg ebenso ein wichtiger Teil in ihrem Sozialleben. Freundschaften werden gepflegt, aber auch Konflikte ausgetragen und gelöst. Dennoch zeigen aktuelle Daten, dass fast die Hälfte aller 11- bis 17-Jährigen für den Schulweg den öffentlichen Nahverkehr nutzen, während nur rund 40 Prozent zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind.⁷ Die Wahl des Verkehrsmittels ist durch verschiedene individuelle, ökonomische und strukturelle Faktoren beeinflusst, wie Einstellungen und Gewohnheiten, die Verfügbarkeit der verschiedenen Verkehrsmittel, die vorhandene Zeit, aber auch das Wetter, den Wunsch nach Flexibilität oder die Länge des Weges. Während Grundschulen meist sehr wohnortnah liegen, werden die Schulwege mit dem Wechsel auf die weiterführende Schule länger. Fast die Hälfte der 7- bis 10-jährigen haben einen Schulweg von unter einem Kilometer zurückzulegen. Weitere 39 Prozent müssen bis zu 5 Kilometer zur Schule fahren.

Bei den 11- bis 17-Jährigen nimmt die Wegelänge zu. Lediglich 20 Prozent haben noch Wege von unter einem Kilometer. Circa 40 Prozent der Schülerinnen und Schüler müssen auf dem Weg

zur Schule zwischen einem und fünf Kilometern zurücklegen.⁸ Das Fahrrad kann insbesondere für diese Distanzen ein geeignetes Verkehrsmittel für den Schulweg sein.

Warum sich so viele Schülerinnen und Schüler (bzw. ihre Eltern) dennoch eher für den ÖPNV und gegen das Fahrrad entscheiden oder was sie an aktiver Mobilität im Allgemeinen hindert, ist bislang kaum erforscht.⁹ Es existieren im deutschsprachigen Raum einige explorative Analysen zum Sicherheitsempfinden von Kindern im Straßenverkehr, wobei diese häufig eher jüngere Kinder im Fokus haben und die Datenerhebung in urbanen Räumen stattfindet.¹⁰ Generell mangelt es an belastbaren Daten und expliziten Studien zur Schulwegmobilität junger Menschen im deutschsprachigen Raum, zu Einflussfaktoren ihrer Mobilitätsentscheidungen und zu ihrem subjektiven Sicherheitsempfinden im Straßenverkehr.

Auffällig ist zudem, dass sowohl in Studien zur Schulwegmobilität¹² als auch bei konkreten Planungsprozessen meist Eltern oder Lehrkräfte befragt werden – nicht jedoch die Kinder und Jugendlichen selbst. Untersuchungen wie jene von Schicketanz¹³ zeigen jedoch, dass sich die

⁷ infas, DLR, IVT und infas 360, Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMV), 178.

⁸ Bundesministerium für Verkehr, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V., Mobilität in Tabellen, Internet-Quelle, (2023), online unter <<https://mobilitaet-in-tabellen-2023.bast.de/>>. Eigene Auswertung.

⁹ Der Großteil der bisherigen Untersuchungen fand außerdem in einem städtischen Kontext statt und weniger in ländlichen Regionen.

¹⁰ Juliane Schicketanz, "Schwer ist es nicht, es ist nur viel Verkehr" (Mathematisch-Naturwissenschaftliche Fakultät 2025), doi:10.18452/34562; Selina Seemüller, Anne Kerstin Reimers, Isabel Marzi, Eine Perspektive von Grundschulkindern auf Bedingungsfaktoren der aktiven und eigenständigen Mobilität – eine qualitative Studie, Forum Kinder- und Jugendsport 3, Nr. 2 (11.2022) 137–149, doi:10.1007/s43594-022-00080-x.

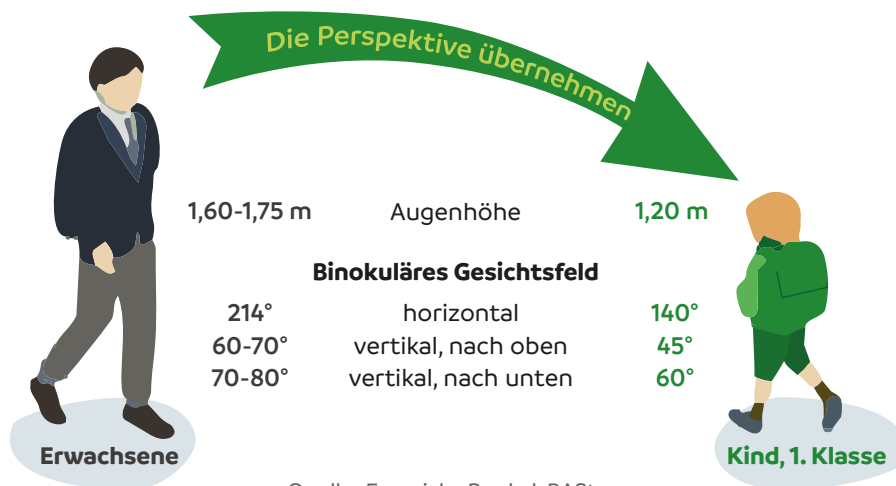
¹¹ Isabel Marzi, Anne Kerstin Reimers, Children's Independent Mobility: Current Knowledge, Future Directions, and Public Health Implications, International Journal of Environmental Research and Public Health 15, Nr. 11 (01.11.2018) 2441, doi:10.3390/ijerph15112441.am Beispiel des aktiven Schulwegs, 1. Aufl, Sportforum 26 (Aachen 2011).

¹² So beispielsweise die repräsentative Forsa-Umfrage zum sicheren Schulweg, welche VBE, VCD und DHKW in Auftrag gegeben haben. Aber auch im Rahmen von Verkehrskonzepten findet bisher selten eine direkte Befragung von Schülerinnen und Schülern statt.

¹³ Schicketanz, "Schwer ist es nicht, es ist nur viel Verkehr".

Entscheidungslogiken in diesen Gruppen stark von denen der Erwachsenen unterscheiden: Für junge Menschen spielen soziale Erlebnisse, Interaktionen und die unmittelbare Wahrnehmung der Umwelt eine bedeutendere Rolle, während Eltern überwiegend organisatorische Aspekte sowie ihre Sorgen und Gewohnheiten als zentrale Kriterien für die Mobilitätsentscheidungen ihrer Kinder nennen. Kinder und Jugendliche erleben die gebaute Umwelt dabei zwar als Raum der angeeignet werden kann, aber zugleich unveränderbar ist, sodass sie ihre Bedürfnisse nach ausreichendem Platz zum zu Fuß gehen oder Rad fahren, Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten, sicheren Querungen auf ihren Wegen sowie verständlichen Verkehrsregeln darin kaum wiederfinden.¹⁴ Zugleich wird ihnen vermittelt, dass diese Bedürfnisse auch zukünftig keine Rolle spielen, und sie stattdessen ihr Verhalten anpassen sollten, statt für ihre Bedürfnisse und Anforderungen einzustehen.

Des Weiteren gibt es unbestritten auch Differenzen im konkreten Verhalten im Straßenverkehr. Die motorischen, sensorischen und kognitiven Fähigkeiten von Kindern und Jugendlichen sind noch in der Entwicklung, ihre visuelle Wahrnehmungsfähigkeit ist weniger spezialisiert.¹⁵ Auch die Perspektive von Kindern auf ihre Umgebung ist eine ganz andere als die von Erwachsenen.¹⁶ Die geringere Körpergröße geht einher mit einer geringeren Blickhöhe.¹⁷ So sieht ein 10-jähriges Kind seine Umgebung aus einer Höhe von ca. 1,40 Metern anstatt aus einer von 1,70 Metern. Kinder schauen nicht nur aus einer anderen Perspektive auf den Verkehrsraum, sie haben im Vergleich zu Erwachsenen auch ein eingeschränktes Sichtfeld. Junge Menschen bemerken daher andere Verkehrsteilnehmer häufig später und ihnen stehen weniger visuelle Informationen zur Verfügung, um Verkehrssituationen einzuschätzen als Erwachsenen. Auch ihre akustische Wahrnehmungsfähigkeit ist



¹⁴ Ebd., 116.

¹⁵ Bernhard Schlag, Susann Richter, Teil 1: Wissenschaftliche Grundlagen, Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche / Unfallforschung der Versicherer (UDV), Forschungsbericht Nr. 50 (Berlin 04) 15f.

¹⁶ Franziska Runkel, Die Straße aus Kinderperspektive, (Vortrag DiFu-Webinar „Sicher zur Schule“ - Strategien für eine kindgerechte Schulwegplanung 11.11.2025).

¹⁷ Christina R. Ergler, Claire Freeman, Tess Guiney, Walking with Preschool-aged Children to Explore Their Local Wellbeing Affordances, Geographical Research 59, Nr. 1 (02.2021) 118–135, doi:10.1111/1745-5871.12402.

noch in der Entwicklung begriffen. Jungen Menschen fällt es daher ungleich schwerer allein am Geräusch zu unterscheiden, ob sich ein Fahrzeug annähert oder entfernt. Schwierig für sie ist es auch, die Geschwindigkeit eines Fahrzeugs richtig einzuschätzen. Neben den noch nicht in vollem Maße entwickelten sensorischen Fähigkeiten verstärken der erhöhte Bewegungsdrang von Kindern, ihr geringeres Bewusstsein für potenzielle Gefahren und ihre leichtere Ablenkbarkeit den Bedarf nach kindgerechten Mobilitätsperspektiven- und Konzepten.

Um kindgerechte und damit wirksame Mobilitätskonzepte und konkrete Planungen zu entwickeln, ist es daher entscheidend, die Perspektive der Schülerinnen und Schüler tatsächlich zu erfassen und systematisch einzubeziehen. Nur so lässt sich verstehen, welche Verkehrsmittel sie aus welchen Gründen wählen oder meiden, welche Gefahren sie wahrnehmen und welche nicht, welche konkreten Hindernisse ihnen für den Weg zu Fuß oder mit dem Rad im Weg stehen und wie der öffentliche Raum gestaltet sein muss, damit sich Kinder und Jugendliche mit Freude und Sicherheit selbstständig fortbewegen können und wollen.

Das gemeinsam vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Sachsen e. V. und dem Landkreis Mittelsachsen initiierte und vom Sächsischen Staatsministerium für Soziales, Gesundheit und Gesellschaftlichen Zusammenhalt geförderte Projekt Schulweg.Aktiv setzte sich zum Ziel, jene Gruppe hörbar zu machen, die in Mobilitätsdebatten und Verkehrsplanungsprozessen häufig kein Gehör findet: Die Jugendlichen selbst. Denn Kinder und Jugendliche sind bislang eine Gruppe, deren Mobilitätserfahrungen

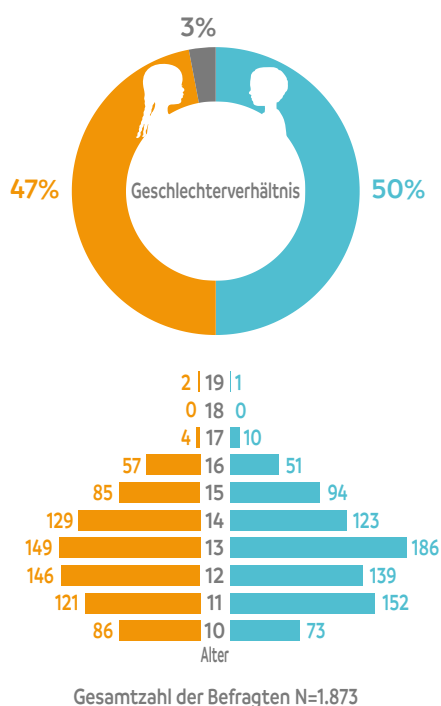
im Alltag kaum systematisch in der Verkehrsplanung erfasst und beachtet werden. Zentrale Fragestellungen des Projekts lauteten daher: Wie erleben Jugendliche ihren Schulweg? Was hindert sie konkret daran, mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren? Wo nehmen sie Gefahren oder Hürden wahr, und welche Potenziale für Verbesserungen erkennen sie selbst in ihrer Umgebung? Und schließlich: Welche Rolle spielt das Fahrrad bislang in ihrem Alltag – und welche könnte es zukünftig spielen?

Das Projekt Schulweg.Aktiv setzte sich aus zwei Projektteilen zusammen. Der erste Teil des Projekts bestand aus einer schriftlichen Befragung von insgesamt 1.878 Schülerinnen und Schülern aus allen weiterführenden Schulen im Landkreis Mittelsachsen. In dieser Befragung standen die Alltagsmobilität, die Gefahren auf dem Schulweg und im direkten Umfeld der Schule, sowie ihre Einstellung zum Radfahren allgemein im Mittelpunkt. Im zweiten Projektteil entwickelten die Schülerinnen und Schüler mit dem ADFC und unterstützt von einem Verkehrsplaner an jeweils einem Projekttag an drei Oberschulen konkrete Ideen für die Entschärfung von Problem- und Gefahrenstellen im Schulumfeld, stellten diese in einem öffentlichen Forum politischen Entscheidungsträgern und Interessierten vor und diskutierten sie mit ihnen.

Der vorliegende Ergebnisbericht stellt insbesondere die zentralen Ergebnisse der schriftlichen Befragung vor. Ergänzt mit Eindrücken aus den Projekttagen und den Schulwegforen werden politische Implikationen abgeleitet und weitere Forschungslücken sowie notwendige Handlungsschritte aufgezeigt.

Befragungsdesign und Stichprobe

Zwischen Oktober 2024 und Januar 2025 fand die schriftliche Befragung an allen weiterführenden Schulen im Landkreis Mittelsachsen mittels Papierfragebögen statt. Im Vorfeld erhielten die Schulleitungen durch das Landratsamt Mittelsachsen Informationen zur Befragung und dem Projekt Schulweg.Aktiv. Sie bekamen zudem kurze Handreichungen für die Eltern und Lehrkräfte. Diese enthielten grundlegende Informationen über das Projekt, zu datenschutzrechtlichen Aspekten sowie Hinweise zur konkreten Durchführung der Befragung.



Die Befragung sollte im Rahmen des Unterrichts durchgeführt werden oder in kurzen Unterrichtspausen, um die Bedingungen möglichst vergleichbar zu halten. Außerdem war das Ziel, dass die Schülerinnen und Schüler die Fragebö-

gen selbst ohne Mithilfe der Eltern oder anderer Außenstehender ausfüllen.

An der Befragung nahmen insgesamt 1.878 Schülerinnen und Schüler aus 31 Schulen teil. Knapp 73 Prozent der befragten Jugendlichen waren zwischen 10 und 14 Jahren alt und gehörten damit zu den Klassenstufen 5 bis 8. Die Klassenstufen 9 bis 12 sind in der Befragung eher unterrepräsentiert. Die Geschlechter sind in der Stichprobe nahezu gleich verteilt. Die erhobenen Daten spiegeln näherungsweise die Verteilung der Schülerinnen und Schüler nach Schulart wider. Gemäß des Bildungsreports des Landkreises Mittelsachsen „Lernen an den weiterführenden allgemeinbildenden Schularten Oberschule und Gymnasium“ werden 60 % der Jugendlichen an Oberschulen unterrichtet und 35 % an Gymnasien.¹⁸ Die Stichprobe setzt sich aus 23 % Gymnasiasten und 77 % Oberschülern zusammen. Entsprechend sind Schülerinnen und Schüler aus Oberschulen leicht überrepräsentiert.

Von 31 der 42 weiterführenden Schulen im Landkreis liegen Daten vor. In der Befragung sind alle Sozialregionen¹⁹ und fast alle Gemeinden mit einer weiterführenden Schule vertreten. Knapp 15 % der Befragten besuchen eine Schule in einer Mittelstadt, weitere 15 % in einer größeren Kleinstadt und ein Viertel der Schülerinnen und Schüler besucht eine Schule in einer ländlichen Gemeinde mit weniger als 5.000 Einwohnern. Die meisten der Schülerinnen und Schüler, die sich an der Befragung beteiligt haben, besuchen eine weiterführende Schule in einer kleinen Kleinstadt.

¹⁸ Landkreis Mittelsachsen Geschäftskreis Bildung, Lernen an den weiterführenden allgemeinbildenden Schularten Oberschule und Gymnasium, Bildungsreport des Landkreises Mittelsachsen (2011), online unter <https://www.landkreis-mittelsachsen.de/fileadmin/Redakteure/Behoerden/2_Geschaeftskreis/Bildung/Bildungsreport_Teil3_WS-ua.pdf>.

¹⁹ Sozialregionen sind Planungseinheiten des Landkreises, welche mittels Clusteranalyse ermittelt wurden und die ungleiche Verteilung sozialer und gesellschaftlicher Teilhabechancen in den Blick nehmen. Sie bilden die Grundlage für die integrierte Sozialplanung des Landkreises.

Der Fragebogen umfasste neun geschlossene Fragen und eine offene Frage. Der Fokus lag auf der Verkehrsmittelwahl der Schülerinnen und Schüler für ihren Schulweg und ihre Wege in der Freizeit. Dabei wurde auch nach saisonalen Unterschieden bei der Verkehrsmittelwahl gefragt. Ziel war es zudem herauszufinden, warum das Fahrrad für den Schulweg nicht genutzt wird und welche die konkreten Gründe sind, stattdessen ein anderes Verkehrsmittel zu wählen. Hinzu kamen Fragen zur allgemeinen Bewertung des Radfahrens und zu den Zwecken der Fahrradnutzung in der Freizeit. Am Ende des Fragebogens waren die befragten Schülerinnen und Schüler aufgefordert, Gefahrenstellen auf ihrem Schulweg zu kennzeichnen. In einen Kartenausschnitt auf der Rückseite des Fragebogens konnten die Gefahrenstellen im Schulumfeld eingezeichnet werden und in einem Freitextfeld sollten diese Gefahrenstellen sowie Ideen zur Verbesserung beschrieben werden. Der Kartenausschnitt stellte jeweils das Gemeindegebiet der Schule dar.

Im zweiten Teil des Projektes fanden an der Oberschule Lichtenau, der Oberschule Hainichen sowie der Erich-Viehweg-Oberschule in Frankenberg/Sachsen jeweils eintägige Workshops mit Schülerinnen und Schülern der 7. bzw. 8. Klassenstufe statt. Die Projekttag starteten mit einem Gedankenexperiment, bei dem die jungen Menschen zur Mobilität der Zukunft Visionen entwickelten und Wünsche formulierten. Nach einem kurzen theoretischen Input zum Ablauf von Verkehrsplanungsprozessen und einem Überblick über Verantwortlichkeiten wurden die auf Basis der Befragung bereits identifizierten Gefahrenstellen gemeinsam diskutiert und ergänzt. Die Projektgruppe wählte zwei bis drei konkrete Stellen aus und untersuchte diese vor Ort mit Hilfe von

²⁰ Siehe Anlage 1.



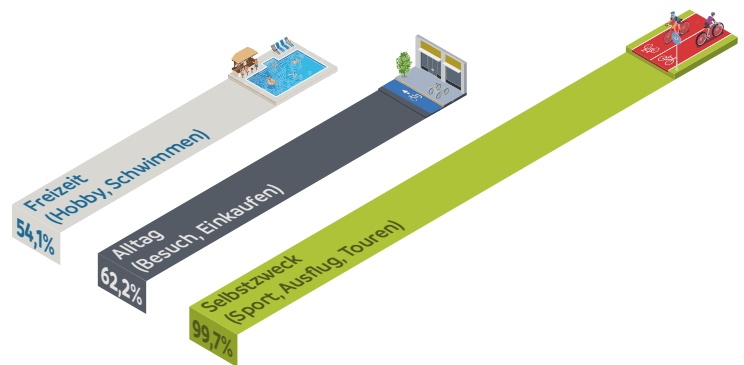
Protokollen. Die Schülerinnen und Schüler zählten, wie viele Autos und Lkws sowie Menschen auf dem Rad oder zu Fuß vorbeikamen, befragten Personen, dokumentierten die örtliche Situation mit Fotos und ermittelten den Verkehrslärm. Anschließend wurden die gewonnenen Erkenntnisse den anderen Schülerinnen und Schülern sowie einem Verkehrsplaner vorgestellt. Am Ende des Projekttags entwickelte die Projektgruppe konkrete Vorschläge für die beobachteten Gefahrenstellen und Orte, an denen die Aufenthaltsqualität nicht den Bedürfnissen der jungen Menschen entsprach. In einem Schulwegforum, zu welchem jeweils politische Vertretungen, Verwaltungsmitarbeitende, Lehrkräfte, Eltern und Interessierte Bürgerinnen und Bürger kamen, stellten sie die Ideen vor und übergaben sie an die Gemeinde.

Zentrale Ergebnisse der Befragung

Im Landkreis Mittelsachsen hat das Fahrrad auf dem Schulweg momentan eine vergleichsweise geringe Bedeutung. Etwa 30 % der Befragten gehen zu Fuß zur Schule oder fahren mit dem Fahrrad, wobei hier eine jahreszeitliche Schwankung im Bereich von 8,3 Prozentpunkten zu beobachten ist. Die überwiegende Mehrheit der Schülerinnen und Schüler legt den Schulweg mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. 15 % der Schüler und Schülerinnen werden im Winter mit dem Auto zur Schule gefahren. Im Sommer sind dies knapp 10 %. Der geringe Anteil der aktiven Mobilität unter Schülerinnen und Schülern ist auf zwei wesentliche Faktoren zurückzuführen. Dies ist zum einen die teilweise große Entfernung zwischen Wohnort und Schule und zum anderen sind es infrastrukturelle Defizite der Radverkehrsinfrastruktur.

Gleichwohl spielt die Nutzung des Fahrrads für die befragten Schülerinnen und Schüler auf den Alltagswegen in ihrer Freizeit eine große Rolle. Mehr als die Hälfte der Befragten nutzt das Fahrrad mehrmals pro Woche in der Freizeit, insbe-

sondere, um zu Freunden oder der Familie zu fahren oder selbstständig zu Freizeiteinrichtungen zu kommen. 19 % machen regelmäßig touristische Ausflüge mit dem Fahrrad.



Anteil der Befragten, die das Fahrrad für folgende Zwecke in der Freizeit nutzen (N = 1.878).

Als maßgeblichen Faktor bei der Verkehrsmittelwahl für den Schulweg gaben die Befragten die Entfernung zwischen Wohnort und Schule an. Es wurde näherungsweise ermittelt, dass nahezu die Hälfte der Befragten für ihren Schulweg regelmäßig Strecken von über 6 Kilometern bewältigen muss.²¹ Für weitere 20 % ist der Schulweg 2 bis 6 Kilometer lang. Theoretisch



Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zur Schule im Sommer



Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zur Schule im Winter

²¹ In der Befragung wurde der Wohnort abgefragt, sowie die Schule. Dies bildete die Grundlage für die grobe Berechnung der Schulweglängen. Sozialplanung des Landkreises.

wäre das Fahrrad für solche Distanzen sehr gut geeignet – vorausgesetzt, das Höhenprofil ist nicht zu anspruchsvoll und es existiert eine sichere Radverkehrsinfrastruktur.

Obwohl das Fahrrad für einen hohen Anteil der Schulwege als selbstbestimmtes und praktikables Verkehrsmittel großes Potential hat, machen die Befragten auf strukturelle Defizite in ihrem Lebensumfeld aufmerksam: Ein Drittel der Jugendlichen gibt an, nicht mit dem Rad zur Schule zu fahren, weil kein Radweg vorhanden ist. Darüber hinaus beurteilt ein Fünftel den Schulweg per Fahrrad als zu gefährlich. Die von den Schülerinnen und Schülern genannten Gründe, nicht mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren, decken sich mit dem Ranking in der Befragung zu den Faktoren, warum der Schulweg gefährlich ist. Dabei bewerten mehr als die Hälfte der Befragten, dass das Radfahren zur Schule wegen eines fehlenden Radweges gefährlich ist. Weitere als gefährlich eingestufte Schulwegabschnitte sind solche mit schnellem Autoverkehr oder großen Straßen, die auf dem Weg zur Schule ohne Querungshilfe gekreuzt werden müssen. Beide Faktoren wurden von knapp der Hälfte der Befragten als gefährlich bewertet. Im Gegensatz dazu werden „normale“ Kreuzungen sowie schmale oder holprige Wege von weniger als einem Viertel der Jugendlichen als problematisch oder gefährlich wahrgenommen.

Im Vergleich zu Erwachsenen wird die Entscheidung von Kindern für bestimmte und damit auch gegen andere Verkehrsmittel nicht vorrangig aus organisatorischen Gründen getroffen. Viel wichtiger ist es ihnen, unabhängig von ihren Eltern

mobil zu sein und gemeinsam mit Freundinnen und Freunden zur Schule zu kommen. Eine gemeinsame Fahrt mit dem Fahrrad zur Schule ist aber nur dann attraktiv, wenn sie von Spaß und Kommunikationsmöglichkeiten geprägt ist. Dies ist in der Regel dann der Fall, wenn Kinder auf sicheren und gut ausgebauten Wegen oder in verkehrsberuhigten Zonen gemeinsam nebeneinander unterwegs sein können.²² Wo dies nicht möglich ist, kann nur die Fahrt mit dem Bus oder Zug den Anforderungen und Wünschen der Schülerinnen und Schüler gerecht werden.



Hauptgründe, das Fahrrad für den Weg zur Schule nicht zu nutzen (N = 1.878).

Hinzu kommt, dass hohe Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs sowie die Beobachtung und das unmittelbare Erleben regelmäßiger Geschwindigkeitsüberschreitungen und knapper Überholmanöver das Sicherheitsempfinden der Schülerinnen und Schüler stark negativ beeinflussen. Dies zeigt sich vor allem mit Blick auf die offenen Antworten und Markierung von konkreten Gefahrenstellen im Schulumfeld am Ende des Fragebogens. Die Freitextkommentare wurden in einer qualitativen Inhaltsanalyse ausgewertet. Die zwei Fragestellungen der Analyse lauteten: Welche Faktoren beeinflussen das Unsicherheitsempfinden der befragten Schüler und Schülerinnen? Welche Maßnahmen schlagen sie zur Verbesserung ihres Schulwegs vor?

²² Schicketanz, "Schwer ist es nicht, es ist nur viel Verkehr", 73; in Dänemark wurde dies bereits in das strategische Handeln übersetzt, wie zum Beispiel in Kopenhagen. Dort ist das Konzept des „Samtalecykling“ (Gesprächsradeln) Teil der Cykelstrategi 2011-2025 | Københavns Kommune 11ff., online unter <<https://www.kk.dk/dagsordener-og-referater/Teknik-%20og-%20Milj%C3%B8udvalget/m%C3%B8de-27042011/referat/punkt-16>>, (09.02.2026).

Einflussfaktoren auf das Sicherheitsempfinden

Als maßgeblichen Einflussfaktor für ihr Sicherheitsempfinden geben die befragten Schülerinnen und Schüler die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs an. Viele Befragte beschrieben Straßenabschnitte und Kreuzungen als gefährlich „[...] weil die Autos halt schnell fahren.“ Besonders kritisch wird dies wahrgenommen, wenn Radwege nicht vorhanden sind oder sichere Querungshilfen wie Ampeln oder Fußgängerüberwege an stark befahrenen Straßen fehlen.

„Am Huthaus da es keinen Radweg gibt und die Autos sehr schnell fahren, ein Tempolimit 50km/h wäre gut!“

KIND, 13 JAHRE

„Wenn ich die Lunzenaustraße überquere finde ich es gefährlich weil die Autos zu schnell fahren“

SCHÜLERIN, 13 JAHRE

„Die Straße von Ziegra nach Neuhausen ist sehr gefährlich, da die Autos sehr schnell fahren. Es wäre schön, wenn dort ein Fahrradweg entsteht“

SCHÜLERIN, 13 JAHRE

In knapp der Hälfte der Freitextkommentare wird die Geschwindigkeit von Autos nicht nur als objektiv schnell beschrieben, sondern als regelwidrig, also als zu schnell „[...] obwohl es dort eine Geschwindigkeitsbegrenzung gibt.“ Hier ist nicht direkt die Infrastruktur das adressierte Hauptproblem, sondern das Fehlverhalten der Autofahrenden. Derartiges Fehlverhalten resultiert oft aus einer überdimensionierten Infrastruktur, welche überhöhte Geschwindigkeiten ermöglicht anstatt die Geschwindigkeit aktiv zu begrenzen.

Andere Verkehrsteilnehmende

Bei dem beobachteten Fehlverhalten von Autofahrenden handelt es sich nicht um Einzelfälle, sondern um ein systematisches Problem, welches

alltäglich beobachtet werden kann. *„Das eigentliche Problem liegt beim Fahrer selbst da viele Autofahrer die Kennzeichen missachten / ignorieren wie z.B. Zone 30“.* Insgesamt 40 Befragte beschreiben gefährliche Situationen im Straßenverkehr, weil Verkehrsregeln durch Autofahrer missachtet werden. Neben dem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden ebenso Rotlichtverstöße benannt. Beobachten junge Menschen regelmäßig, dass Autofahrende rote Ampeln missachten oder zu schnell fahren, nimmt das ihnen die Sicherheit, richtig handeln zu können. Kinder fühlen sich im Straßenverkehr auch in Bezug auf die Einhaltung bzw. das Nichteinhalten von Regeln nicht als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer. Sie erleben auf ihrem Schulweg Tag für Tag, dass Verkehrsregeln offensichtlich keine Allgemeingültigkeit für die erwachsenen Verkehrsteilnehmer haben. Auch bietet der Verkehrsraum für sie in ihrer Rolle als Radfahrer oder Fußgängerin oft keine verlässlichen Schutzräume.

„Bei dieser Kreuzung fahren des öfteren Autofahrer, wenn bei den Fußgängern grün und bei den Autofahrern rot ist, über die Ampel.“

JUGENDLICHER, 16 JAHRE

Der aktuelle Ansatz der schulischen Verkehrssicherheitsarbeit legt eine hohe Verantwortungslast auf die Schülerinnen und Schüler. Indem vor allem die Unvorhersehbarkeit des Autoverkehrs thematisiert wird, findet eine implizite Akzeptanz bestehender Hierarchien im Straßenraum statt. Dies birgt das Risiko, dass Kinder den motorisierten Verkehr als einen Bereich wahrnehmen, in dem geltende Regeln hinter der faktischen Dominanz der Fahrzeuge zurücktreten.

Hinzu kommt, dass die beigebrachte und erlebte Unsicherheit auch einen negativen Lerneffekt

hat. Werden Verstöße der Erwachsenen nicht sanktioniert, sinkt auch bei Kindern die Bereitschaft, Verkehrsregeln selbst zu befolgen. Zudem schadet die enorme Diskrepanz zwischen elterlicher und schulischer Verkehrserziehung einerseits und der beobachteten Realität andererseits ganz konkret der Glaubwürdigkeit verkehrserzieherischer Maßnahmen.²³

Im ländlichen Raum wird der Radverkehr besonders oft im Mischverkehr gemeinsam mit Autos geführt, teilweise auf stark befahrenen Landstraßen. Die Ungewissheit, ob ein Fahrzeug wirklich stoppt und vorgegebene Regeln befolgt, führt zu permanenter Sorge um die eigene Unversehrtheit. Es überrascht daher nicht, dass sich viele Schülerinnen und Schüler unsicher fühlen, sei es wegen baulicher und infrastruktureller Mängel, der oft mit Angst- und Unsicherheitsgefühlen arbeitenden Verkehrssicherheitsarbeit oder der erlebten Normalität von Regelverstößen, und dass nur wenige von ihnen mit dem Fahrrad zur Schule fahren.

Selbsterklärende und übersichtliche Infrastruktur

Sicheres und kompetentes Verhalten im Straßenverkehr basiert nicht nur auf Erziehung und Lernen, sondern ebenso auf einer selbsterklärenden Infrastruktur. Damit Situationen im Straßenverkehr richtig eingeschätzt werden können, muss das Geschehen zunächst überblickt werden können. Unübersichtlichkeit ist daher ein zentrales Merkmal für die Wahrnehmung als Gefahrenstelle. Für die Befragten werden konkrete Situati-

„Ich finde die Friedhofstraße sehr unübersichtlich, egal ob man von unten oder von oben kommt.“

SCHÜLER, 17 JAHRE

onen dann unübersichtlich, wenn ihr Sichtfeld durch parkende Autos, Bäume oder andere Hindernisse eingeschränkt wird oder ein allgemein hohes Verkehrsaufkommen herrscht. Hohes Verkehrsaufkommen erzeugt selbst dann ein Gefühl von Unsicherheit, wenn die Regelgeschwindigkeit bereits bei 30 km/h liegt oder auch

„gefährliche Stelle, weil es eine sehr befahrene Straße ist obwohl es schon Tempo 30 ist“

SCHÜLERIN, 11 JAHRE

„hier gibt es zwar Zebrastreifen, aber zu meinen Zeiten ist viel Verkehr und auf den Straßenabschnitten kein Radweg“

SCHÜLER

sichere Querungshilfen vorhanden sind. Das bedeutet, dass selbst Verkehrsanlagen, die nach den geltenden technischen Regelwerken²⁴ geplant wurden, nicht automatisch den subjektiven Sicherheitsbedürfnissen junger Menschen genügen. Denn auch die gängigen Regelwerke werden in Fachgremien erarbeitet, welche aus erwachsenen Personen bestehen. Nur bedingt kann es hier gelingen, die Perspektive junger Menschen konsequent mitzudenken. Eine Optimierung des Straßenraums gemäß den Regelwerken führt nicht automatisch dazu, dass die Veränderungen auch das Sicherheitsempfinden der Kinder positiv beeinflussen und die Verkehrssicherheit für sie tatsächlich erhöht

²³ Knowles, D., Aigner-Breuss, E., Braun, E., Donabauer, M., u. a., ROLE MODEL. Verkehrsunfallreduktion durch Vorbildwirkung und rücksichtsvolles Fahrverhalten, Forschungsarbeiten des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds. (Wien 2016).

²⁴ Als verbindlicher Standard für Planungssicherheit gelten in Deutschland die Regelwerke der FGSV. Für die Planung von Straßen und Radwegen sind dies insbesondere die Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) sowie die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010).

wird. Doch gerade das Gefühl von Sicherheit ist entscheidend dafür, ob sie sich zutrauen, den Weg zur Schule selbständig mit dem Rad oder zu Fuß zurückzulegen.

Infrastrukturelle Defizite

In der Mehrheit der Freitextkommentare werden Gefahren mit Mängeln an der Verkehrsinfrastruktur in Verbindung gebracht. Das Fehlen baulich

„An sich ist mein Schulweg nicht sonderlich gefährlich, allerdings sind die Straßen in Grünhainichen sehr eng und dazu parken auch noch sehr viele Autos am Rand was es dem Bus oder Autos nicht einfach macht da durch zu kommen und für Radfahrer ist es auch sehr gefährlich da es keinen Radweg gibt und da teilweise mittig auf der Straße fahren müssen um an den parkenden etc. Autos vorbei zu kommen.“

SCHÜLER, 15 JAHRE

getrennter Radwege ist aus Sicht der Schülerinnen und Schüler die größte Hürde für die Nutzung des Fahrrads auf dem Schulweg. Häufig fallen Aussagen zu fehlenden Radverkehrsanlagen²⁵ im Zusammenhang mit der Beschreibung von Abschnitten mit schnellen Autos und einem hohen Verkehrsaufkommen. Ein Blick auf die markierten Stellen zeigt, dass es sich dabei sehr häufig um innerörtliche Straßenabschnitte handelt, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h liegt und der Radverkehr im Mischverkehr gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr geführt wird. Obwohl dies in vielen Fällen den gängigen Richtlinien entspricht, verdeutlicht die Befragung den Wunsch der jungen Generation nach einer klaren räumlichen Trennung zum motorisierten Verkehr. Ähnliches

„In Nassau die Dorfstraße. Ich finde es ist gefährlich, weil es keine Radwege gibt.“

SCHÜLERIN, 12 JAHRE

Frühs ist es sehr dunkel und auf der Straße sind keine Lampen. Ich wurde zweimal fast von einem Auto angefahren.“

SCHÜLER, 14 JAHRE

gilt für Gehwege im Schulumfeld. Fehlen sie, bedeutet dies für die Schülerinnen und Schüler, dass sie häufig direkt auf der Fahrbahn oder ungeschützt am Fahrbahnrand laufen müssen. Das Risikoempfinden steigt besonders im Winter und wenn die Straßen unbeleuchtet sind massiv an.

Neben sicheren Geh- und Radwegen sind fehlende Querungshilfen, also Fußgängerüberwege, Mittelinseln oder Ampeln, ein oft genannter Grund, weshalb junge Menschen ihren Schulweg als gefährlich beschreiben. Das Überqueren einer Straße ist ein hochkomplexer kognitiver Prozess. Unterschiedliche optische und akustische Reize müssen gleichzeitig verarbeitet werden, um den fließenden Verkehr einzuschätzen und die eigene Bewegung beim Kreuzen der Straße zu planen. Während Erwachsene dies meist routiniert und fast unterbewusst bewältigen können, befinden sich Kinder noch in der Entwicklung ihrer Sinneswahrnehmung und mitten in einem Lernprozess. Ungleich stärker empfinden sie Bedarf an baulicher Unterstützung.

Risikowahrnehmung als Determinante der Schulwegmobilität

In einzelnen Kommentaren erwähnen die jungen Menschen zudem konkrete Unfallstellen oder

²⁵ Radverkehrsanlagen sind alle Anlagen im Straßenverkehr für den fließenden Radverkehr. Sie können sowohl baulich hergestellt sein, wie Radwege, oder durch Markierungen von benachbarten Verkehrswegen abgegrenzt (Radfahrstreifen).

Kreuzungen und Straßenabschnitte, an denen häufig Unfälle oder Beinah-Unfälle passieren, oder wo sie davon ausgehen, dass es dort schnell zu einem Unfall kommen kann. Wenngleich dies nur in wenigen Kommentaren explizit genannt wird, zeigte sich in den Projekttagen, dass es eine Art „kollektives Wissen“ über Unfallopfungsstellen und potenzielle Unfallstellen gibt.²⁶ An zwei Projektschulen gab es im Schulumfeld bereits Unfälle, die weniger als ein Jahr zurücklagen, von denen die Schülerinnen und Schüler eindrücklich berichteten. Diese wurden im Verlauf der Projekttag immer wieder angesprochen und auch im Rahmen der Schulwegforen thematisiert.

Solches Wissen über konkrete Unfall-Hotspots hat zwei Konsequenzen. Einerseits führt

dies dazu, dass der Verkehrsraum dort zu einem „Angstraum“ wird, den Kinder zu meiden lernen. Wenngleich dies zwar zur Reduktion von Unfallzahlen beitragen kann, schränkt dieses Vermeidungsverhalten zugleich die Mobilität und Lebensqualität ein. Insbesondere in ländlichen Regionen ist es nur bedingt möglich, solche diskursiv geschaffenen Angsträume wirklich zu vermeiden. Die Folge ist, dass Menschen das Rad stehen lassen oder nicht zu Fuß gehen und stattdessen andere Verkehrsmittel bevorzugen. Zum anderen verhält man sich an bekannten vermeintlichen oder tatsächlichen Unfallschwerpunkten besonders vorsichtig, aber unbekannte Stellen, die objektiv gefährlich sind, werden teilweise unterschätzt.

²⁶ Kollektives Wissen über konkrete Orte entsteht über Kommunikationsprozesse, in denen bestimmten Verkehrsräumen konkrete Bedeutungen und Vorstellungen gegeben werden. Im Sinne der sozialwissenschaftlichen Raumforschung wird davon ausgegangen, dass „Räume erst vor dem Hintergrund menschlicher Bedeutungszuschreibungen gesellschaftliche Wirklichkeit werden“ (Gabriela B. Christmann, Das theoretische Konzept der kommunikativen Raum(re)konstruktion, In: Zur kommunikativen Konstruktion von Räumen, Gabriela B. Christmann (Hg.) (Wiesbaden 2016) 89–117, doi:10.1007/978-3-658-00867-3_5.)

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Am häufigsten nannten die befragten Schülerinnen und Schüler Fußgängerüberwege als Maßnahme, von der sie sich eine Verbesserung der Verkehrssicherheit auf ihrem Schulweg erwarten. Insbesondere an stark frequentierten Straßen wird das Fehlen solcher Querungshilfen als belastend empfunden, auch, da dies oft mit erheblichen Wartezeiten verbunden ist. Aber auch die Angst vor Verkehrsunfällen spielt hier eine wichtige Rolle, da ungewiss ist, ob Autos anhalten bzw. die Situation richtig eingeschätzt wurde und der Weg zum Überqueren tatsächlich frei und sicher ist. Die Erfahrung der jungen Menschen zeigt, dass Autofahrende nur selten proaktiv anhalten, um ein Querens der Fahrbahn zu ermöglichen. In diesem Kontext werden von einigen Befragten auch Ampeln als Querungshilfe vorgeschlagen.

„Die alte Dorfstraße da fahren sehr viele Autos. Die Autos müssen langsamer fahren.“

SCHÜLER

Beide Maßnahmen, Fußgängerüberwege und Ampeln, zielen auf die Etablierung klarer, leicht verständlicher Verkehrsregelungen ab. Sie sollen die Komplexität des Straßenverkehrs reduzieren, indem sie die Anzahl individueller Einschätzungen des Verhaltens der motorisierten Verkehrsteilnehmenden verringern. Aus Sicht

der Befragten würde die bloße Kenntnis und Befolgung der Verkehrsregeln ausreichen, um komplexe Verkehrssituationen sicher bewältigen zu können, sofern die entsprechende Infrastruktur vorhanden ist.

Ergänzend zu diesen infrastrukturellen Maßnahmen plädierten 117 Teilnehmende proaktiv in Freitexten für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, speziell auf hochfrequentierten Straßenabschnitten. Eine solche Maßnahme unterstützt maßgeblich, dass junge Menschen Situationen besser beurteilen und sich kompetent im Straßenverkehr bewegen können. Ein geringeres Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs erleichtert es Kindern und Jugendlichen, komplexe Situationen zu erfassen und zu verstehen, da mehr Zeit für die Verarbeitung der Informationen zur Verfügung steht. Vereinzelt wurde zudem angeregt, regelmäßig die Geschwindigkeit des Verkehrs zu überwachen, um die Regeleinhalten sicherzustellen bzw. die Sichtbeziehungen an unübersichtlichen Stellen zu optimieren. Die Rückmeldungen verdeutlichen den Wunsch nach einer Gestaltung des Verkehrsraums, bei der Schülerinnen und Schüler nicht auf „Glück“ oder die Kulanz der Autofahrenden angewiesen sind, sondern durch bauliche und regulatorische Vorgaben Verlässlichkeit bekommen.

EMPFEHLUNGEN DES UMWELTBUNDES-AMTES ZUR STRAßENRAUMGESTALTUNG FÜR KINDER UND ÄLTERE MENSCHEN.



Kurze Wege

...motivieren und trainieren zur selbstständigen Mobilität.



Tempo runter

...reduzierte Geschwindigkeiten machen Querungen leichter und erleichtern die gegenseitige Rücksichtnahme.



Sicher über die Straße

...Querungshilfen verringern die Komplexität der Situation und bündeln Querungen an geeigneten Stellen.



Länger Grün

...hilft Kindern, den Weg auch bei Grün zu schaffen und verhindert, dass diese plötzlich umkehren



Genügend Platz

...eigenständig geführte Wege schaffen Sicherheit und ermöglichen selbstständige Mobilität



Einfache Orientierung

...klare, einfache und gut sichtbare Wegmarkierungen und Verkehrszeichen erleichtern die Orientierung



Klare Regelungen

...Regelungen müssen eindeutig und leicht zu erfassen sein für Kinder



Angenehme Umgebung

...saubere, gepflegte und ansprechende Orte laden ein und motivieren



Sehen und gesehen werden

...Kinder werden aufgrund ihrer Körpergröße schlechter gesehen und haben eine andere Perspektive auf den Verkehr als Erwachsene



Spiel- und Lernräume

...integrierte Spielräume auf alltäglichen Wegen motivieren Kinder zur aktiven Mobilität und schaffen Begegnungsräume



Sichere Schulwege

...Wege zur Schule sollten sicher sein und das Erlernen von Verkehrsregeln fördern



Verweilorte

...Orte zum Ausruhen, Essen und Spielen sind wichtig, um bei Bedarf Pausen zu machen



Eigenständige Radwege

...eigenständige, breite und klar abgegrenzte Radwege schaffen sichere Räume für Kinder, um selbstständig auf dem Rad unterwegs zu sein



Einfache ÖPNV-Nutzung

...dichte Taktung, Pünktlichkeit und leicht verständliche Umstiegsvorgänge erleichtern die Nutzung des ÖPNV



Ebene, rutschfeste Bodenbeläge

...durch den kleineren Raddurchmesser von Kinderrädern oder Rollen sind unebene Oberflächen für Kinder besonders störend und gefährlich

Nach: Umweltbundesamt (2026): Straßenraumgestaltung für Kinder und ältere Menschen. Empfehlungen und Beispiele für die Praxis.

Abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/479/publikationen/2026-02/Fachbroschu%CC%88re%20Aktiv%20Mobil.pdf>

Empfehlungen für die Planung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Die Befragungsdaten des Projekts Schulweg.Aktiv zeigen deutlich, dass die Schülerinnen und Schüler zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf ihren Schulwegen besonders große Entwicklungsmöglichkeiten im Bereich infrastruktureller und verkehrsorganisatorischer Maßnahmen sehen.

Infrastruktur für den Schülerverkehr anpassen

Zum einen betrachten die Befragten bauliche Maßnahmen, wie die Schaffung sicherer Querungsstellen und Radwege als besonders zielführend, zum anderen aber auch verkehrsorganisatorische Maßnahmen, wie die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder die Anpassung der Ampelphasen an den Schülerfußverkehr. Viele Ideen der befragten Schülerinnen und Schüler überschneiden sich mit den Empfehlungen des Umweltbundesamtes zur Straßenraumgestaltung für Kinder und ältere Menschen. Demnach benötigen Kinder kurze Wege, niedrige Regelgeschwindigkeiten, lange Grünphasen, ausreichend Platz und Orientierung, sichere Querungsstellen, klare Regeln und eigenständige Radwege.²⁷

Zum anderen sollten Verkehrsplanungen konsequent die Perspektive der Kinder einnehmen und den Rad- und Fußverkehr teilweise auch über die Anforderungen der Regelwerke zum Straßenbau hinaus berücksichtigen. Besonders entlang von Schulwegen ist es von großer Bedeutung, sich den physiologischen Spezifika von Kindern anzu-

passen. Das bedeutet, dass in vielen Fällen Sichtachsen und -dreiecke in Querungs- und Kreuzungsbereichen angepasst und vergrößert werden müssen. Nur so finden auch Kinder mit ihren spezifischen eingeschränkten Sicht- und Kognitionsmöglichkeiten auf ihrem Schulweg zuverlässig sichere Verkehrsbedingungen vor und kommen nicht nur durch „Glück“ heil an.

Neue Spielräume der StVO-Novelle nutzen

Außerdem können baulich gesicherte Querungsmöglichkeiten auch an Stellen sinnvoll sein, wo sie nach den Regelwerken des Straßenbaus nicht zwingend erforderlich sind, aber Schulwege stark frequentierte Straßen kreuzen. Einen Ansatzpunkt für bauliche Entwicklungen zur Sicherung von Schulwegen gibt die 2024 in Kraft getretene Neufassung der StVO.²⁸ Sie ermöglicht eine fußgängerfreundlichere Einrichtung von Fußgängerüberwegen.

Ebenso sind mit der Neufassung der StVO die Möglichkeiten zum Einsatz von Tempo 30 auch an innerstädtischen Hauptstraßen erneut erweitert worden. Neben der Anordnung einer geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit im unmittelbaren Umfeld von Schulen wird nun seitens des Gesetzgebers auch an hochfrequentierten Schulwegen die Anordnung von Tempo 30 auf Hauptstraßen vorgesehen. Grundlage dafür können zum Beispiel Schulwegpläne sein,

²⁷ Dr. Christoph Mall, Othengrafen, Dr. Meike, Jung, Annika, Frehn, Dr. Michael, u. a., Straßenraumgestaltung für Kinder und ältere Menschen, 01.2026.

²⁸ Die im Herbst 2024 novellierte StVO erleichtert Kommunen eine schülerfreundliche Verkehrsplanung. Tempo 30 ist nun auf Hauptverkehrsstraßen nicht mehr nur im unmittelbaren Bereich von Schulen Standard, sondern auch entlang hochfrequentierter Schulwege und ebenso möglich im Bereich von Fußgängerüberwegen. Die Anordnung in diesen Bereichen kann nun ohne den früher erforderlichen Nachweis einer besonderen örtlichen Gefahrenlage angeordnet werden. Außerdem wurde der Lückenschluss zwischen bestehenden Tempo-30-Abschnitten auf bis zu 500 m erweitert, was an vielen Bereichen auch im Umfeld von Schulen größere Tempo-30-Abschnitte ermöglicht. Schließlich ist mit der Novellierung auch die Anordnung von Fußgängerüberwegen deutlich vereinfacht worden. Weder muss zur Einrichtung eines Fußgängerüberwegs mehr eine Gefahrenlage, noch eine besonders hohe Dichte an Fuß- oder Kfz-Verkehr nachgewiesen werden. Die Änderungen geben Behörden mehr Flexibilität und sollen insbesondere die Sicherheit für zu Fuß gehende Schulkinder verbessern.

aus denen hervorgeht, welche Wege Bündelungseffekte für den Schulverkehr haben, also wo genau viele Schülerinnen und Schüler zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren.

Schulwegpläne landesweit etablieren

Gemeinsam mit Schülerinnen und Schülern erstellte Schulwegpläne können zudem aufzeigen, wo der Bedarf nach baulichen Querungen stark befahrener Straßen wichtig und auch nachhaltig sinnvoll ist. Querungshilfen genau dort zu bauen, wo schon jetzt die Fahrbahn gekreuzt wird, führt dazu, dass diese auch wirklich genutzt werden. Für künftige Planungen ermöglichen es vorhandene Schulwegpläne die Perspektive von jungen Menschen konsequent einzubeziehen.

Bislang existiert für die Erstellung von Schulwegplänen lediglich ein Leitfaden der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt).²⁹ Das in dem Leitfaden beschriebene Vorgehen ist gut strukturiert und bezieht alle wichtigen Stakeholder ein, erfordert aber von allen Beteiligten sehr viel Zeit und Engagement. Mittlerweile existieren viele digitale Tools³⁰, welche die Dateneingabe auf Kartenbasis ermöglichen und zum Teil auch direkt passende Karten erstellen. Aber auch eine stichprobenartige Befragung in allen Altersstufen, kleinere Verkehrsbeobachtungen vor Schulbeginn und eine einfache Visualisierung können bereits erste hilfreiche Schritte sein, wie die vorliegenden Ergebnisse dieser Untersuchung zeigen. In einer kurzen

Befragung der Schülerschaft lassen sich mit vergleichsweise geringem Aufwand neuralgische Punkte im Schulumfeld identifizieren. Eine Ergänzung der Befragung mit lokalen Unfalldaten³¹ sowie Beobachtungen der zuständigen Polizeibehörde schafft bereits eine solide Datenbasis, um Pläne zu entwickeln und geeignete Maßnahmen diskutieren zu können.

Im Freistaat Sachsen trägt momentan kein Akteur zentral Sorge dafür, dass Schulwegpläne erstellt werden und den Beteiligten ist häufig nicht klar, wer federführend die Verantwortung trägt. Dies hat zur Folge, dass sich nur sehr punktuell Schulwegpläne in den Kommunen des Freistaats Sachsen finden lassen und diese sehr unterschiedliche Qualitäten aufweisen. Zwar empfiehlt eine gemeinsame Verwaltungsvorschrift mehrerer Staatsministerien bereits seit 1992,³² Schulwegpläne insbesondere dort zu erarbeiten, wo für Kinder gefährliche Situationen entstehen können. Eine verbindliche Verpflichtung dazu besteht jedoch nicht. Schulwegpläne werden daher, wenn überhaupt, bislang nur auf freiwilliger Basis erarbeitet.

Diesem Problem kann auf zwei Wegen begegnet werden. Eine Möglichkeit wäre es zentral organisiert und systematisch Schulwegpläne für alle Schulen im Freistaat zu erstellen, anstatt diese Aufgabe bei den Schulen selbst zu lassen. Dies hätte den Vorteil, dass Schulwegpläne tatsächlich flächendeckend vorliegen würden. Zugleich könnten einheitliche Qualitätsstandards eingehalten werden. Eine andere Möglichkeit wäre allgemein

²⁹ Leven, Tanja, Leven, Jens, Gerlach, Jürgen, Schulwegpläne leicht gemacht - Der Leitfaden, Broschüre (Bergisch Gladbach), online unter <<https://www.bast.de/DE/Publikationen/Medien/Verhalten-und-Sicherheit/DE/Publikationen/Medien/Verhalten-und-Sicherheit/Schulwegplaene.html>>, (09.02.2026).

³⁰ Eine häufig verwendete Plattform ist schulwegplaner.de, aber es gibt auch lokale Webseiten wie zum Beispiel das Schulwegportal des Berliner Bezirks Marzahn-Hellersdorf.

³¹ Polizeilich registrierte Unfälle können ortsgenau unter <https://unfallatlas.statistikportal.de/> eingesehen werden.

³² Gemeinsame Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums für Kultus, des Sächsischen Staatsministeriums des Innern und des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit zur Schulwegsicherung und Beförderung von Schülern vom 20. August 1992 (SächsABl. 1992 Nr. 29, S. 1486).

im Umfeld von Schulen konsequent verkehrsberuhigende Maßnahmen umzusetzen und den Verkehrsbehörden hierfür Handlungsspielräume und –sicherheit zu geben. Denkbar wäre dies in Form eines Ministerialerlasses, der klar regelt, wie Verkehrsbehörden in Sachsen hochfrequentierte Schulwege bestimmen. Ebenso kann ein solcher Erlass mehr Handlungssicherheit für die Einrichtung und Gestaltung verkehrsberuhigter Bereiche im Schulumfeld sowie von Schulstraßen schaffen.

Verkehrsbehördliche Instrumente nutzen

Den örtlichen Straßenverkehrsbehörden stehen neben den bereits genannten Möglichkeiten zur erleichterten Anordnung von Tempo 30 entlang hochfrequentierter Schulwege zahlreiche weitere Instrumente zur Verfügung, mit denen sie den Rad- und Fußverkehr für alle sicherer und komfortabler gestalten können. Die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr oder die Einrichtung von Fahrradstraßen kann Wege mit dem Rad verkürzen und in das verkehrsärmere Straßennetz verlagern. Auch hat der Gesetzgeber die verkehrsrechtliche Anordnung von Radwegen mit der jüngsten StVO-Novelle Ende 2024 für viele Situationen deutlich vereinfacht.

Regelmäßige Verkehrsschauen und Audits ermöglichen darüber hinaus ein stetiges Nachsteuern, was immer wieder notwendig ist, da sich Verkehrsdichte und damit die Spezifik von Gefährdungslagen über Zeit verändern. Vor Schulen können im Rahmen der StVO verkehrsberuhigte Bereiche oder Schulstraßen geschaffen sowie Haltestellen für den Bring- und Holverkehr

abseits der unmittelbaren Wege vor dem Schulgebäude eingerichtet werden (sogenannte Elternhaltestellen). Auch im Rahmen dieser Instrumente ist es wichtig, dass Kinder und Jugendliche einbezogen werden, beispielsweise indem sie an Verkehrsschauen teilnehmen und mitbestimmen können, wo genau Elternhaltestellen eingerichtet werden. Auch bei der Gestaltung des Verkehrsraums beeinflusst die Beteiligung junger Menschen ihre subjektive Wahrnehmung des öffentlichen Raums positiv und verstärkt die emotionale Bindung mit dem Ort.³³ Diese Bindung wird zusätzlich durch die Art der Fortbewegung beeinflusst, da eine Verbundenheit mit dem öffentlichen Raum insbesondere dann entsteht, wenn Kinder aktiv mit diesem interagieren. Empirische Befunde zeigen, dass eine starke räumliche Verbundenheit sowie ein ausgeprägtes Zugehörigkeitsgefühl umweltfreundliches Verhalten fördern und zugleich präventiv gegenüber Vandalismus wirken können.³⁴

Akzeptanz durch mehr Beteiligung steigern

Neben der aktiven Perspektivübernahme sollte bei Planungsprozessen die direkte Beteiligung von jungen Menschen strukturell verankert und elementarer Teil der Aufgabenstellung für die Verkehrsplanung sein. In Sachsen ist die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen bereits gesetzlich vorgeschrieben³⁵ und wird in jüngeren Planungsprozessen auch teilweise umgesetzt. Gerade hierbei ist zu beachten, dass Planungen von Mobilitätsangeboten kein Selbstzweck sind, genauso wenig wie Mobilität ein Selbstzweck ist. Vielmehr geht es darum, konkrete Mobilitätspro-

³⁴ Dies geht zurück auf das umweltpsychologische Konzept des Sense of Place von Tuan und beschreibt das Gefühl der räumlichen Zugehörigkeit und Verwurzelung. Schicketanz zeigte in ihrer Dissertation, dass sich dieses Konzept auch auf Kinder und Jugendliche übertragen lässt. Schicketanz, "Schwer ist es nicht, es ist nur viel Verkehr".

³⁵ Ruth Wilson, A Sense of Place, Early Childhood Education Journal 24, Nr. 3 (03.1997) 191–194, doi:10.1007/BF02353278.

³³ Gemäß § 47a SächsGemO, § 43a SächsLKrO müssen Kinder und Jugendliche bei Planungen, die sie betreffen, einbezogen werden.

bleme zu lösen. Ob insbesondere Kinder und Jugendliche Möglichkeitsangebote annehmen, hängt entscheidend davon ab, ob auch sie die Angebote als sicher und praktikabel empfinden und als wirkliche Option für ihre Mobilität wahrnehmen. Werden beispielsweise Radwege mit starken Steigungen, schlechter Oberflächenqualität oder großen Umwegen geplant, werden sie wenig genutzt. Frühe Beteiligung und wirkliche Einbindung der späteren Nutzerinnen und Nutzer der Verkehrsinfrastrukturen führen hingegen zu einer hohen Akzeptanz.

Kinder, die früh positive Erfahrungen in Beteiligungsprozessen machen konnten, werden sich mit einer höheren Wahrscheinlichkeit auch als Erwachsene stärker in gesellschaftliche Aushandlungsprozesse wie z. B. bei der Gestaltung ihres Wohnumfelds einbringen. Demokratische Mitwirkung kann hier ganz praktisch erlernt und nachhaltig gestärkt werden. Bereits bei den jungen Menschen im Projekt Schulweg.Aktiv zeigte sich während der Projekttag, dass diese zu Beginn einige Zeit benötigten, sich darauf einzulassen, ohne Schranken im Kopf über mögliche Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur nachzudenken. Die gebaute Umwelt wird oftmals als gegeben und nicht veränderlich hingenommen, auch weil die Jugendlichen es bisher kaum gewohnt sind, für Fragen der Gestaltung des öffentlichen Raums gefragt oder gar einbezogen zu werden.

Als ein verstärkender Faktor dieses Ohnmachtsgefühls wirkt die Verkehrssicherheitsarbeit der vergangenen Jahre, die überwiegend darauf ausgerichtet war, Eltern und Kinder im Rahmen von Erziehungs- und Bildungsmaßnahmen zu einer Anpassung ihres individuellen Verhaltens an die gebaute Umwelt zuzurichten. Dadurch wird

die Verantwortung primär auf die individuelle Ebene verlagert, während strukturelle Potenziale zur Erreichung der Ziele von Vision Zero nicht vollständig ausgeschöpft werden. Darauf weist auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) in seinem Beschluss zur kinderfreundlichen Verkehrsraumgestaltung hin. Zentrale Voraussetzung ist demnach eine Gestaltung des Verkehrsraums, die sich an den Kompetenzen und Bedürfnissen von Kindern und Jugendlichen orientiert und eine sichere Teilnahme aller am Straßenverkehr ermöglicht.³⁶ Neben einer Verbesserung der aktuellen Situation durch die genannten baulichen Mittel wie Querungshilfen und die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, gehört dazu auch, dass Straßen baulich so gestaltet werden, dass ein Überschreiten der Regelgeschwindigkeit von vorn herein unterbunden wird.

Was für Erwachsene – einschließlich politischer Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger sowie teilweise auch fachlich ausgebildeter Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner – eine Herausforderung darstellt, gelang den Jugendlichen in den Workshops in bemerkenswerter Weise: Sie berücksichtigten die Belange aller Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen. Ohne dass dies durch die Moderation ausdrücklich eingefordert worden wäre, diskutierten die Jugendlichen ihre Vorschläge zur Verbesserung des Straßenraums konsequent vor dem Hintergrund, keine Nachteile für andere Verkehrsteilnehmende zu erzeugen. Zugleich kann dieses Verhalten als Hinweis darauf interpretiert werden, dass junge Menschen ihre eigenen Bedürfnisse im öffentlichen Raum als nachrangig wahrnehmen und nicht selbstverständlich davon ausgehen, ein Recht auf deren Artikulation und auf die Einforderung von Raum zu haben.

³⁶ Kinderfreundliche Verkehrsraumgestaltung: Belange und Kompetenzen von Kindern berücksichtigen, Deutscher Verkehrssicherheitsrat, online unter <<https://www.dvr.de/ueber-uns/positionen-des-dvr/beschluesse/kinderfreundliche-verkehrsraumgestaltung>>, (10.02.2026).

Weiterer Forschungsbedarf

Die vorliegenden Daten liefern erste wertvolle Erkenntnisse zur Frage, weshalb viele Jugendliche für ihren Schulweg das Fahrrad nicht benutzen, obwohl es in ihrer Freizeitmobilität eine große Rolle spielt. Viele Ergebnisse lassen sich sicher auf andere Regionen übertragen. Dennoch wäre es sinnvoll, künftig strukturell unterschiedliche Räume stärker einzubeziehen, wie etwa Großstädte oder weitere Bundesländer. So wäre es beispielsweise von besonderem Interesse, ob in Bundesländern mit einer größeren Radwegnetzdicke zwischen den Orten wie in Bayern oder Niedersachsen andere Ergebnisse erzielt werden. Ferner kann bei zukünftigen Untersuchungen eine noch größere Anzahl von Schülerinnen und Schülern befragt werden. Besonders ältere Schülerinnen und Schüler waren in der Befragung unterrepräsentiert.

Um die Wahrnehmung konkreter Verkehrssituationen besser zu erfassen, sollte die eher quantitative Befragung durch Fokusgruppen oder sogenannte Walk-Along-Interviews ergänzt werden. Dabei begleiten Forschende die Kinder auf ihrem Schulweg und erhalten unmittelbare Einblicke in deren Wahrnehmung und Erfahrung. Die Wahrnehmung und Wertung der Befragten kann somit direkt durch die Forschenden mit der vorhandenen Infrastruktur in Beziehung gesetzt werden und ermöglicht ein tieferes Verständnis des Empfindens von Sicherheit und Gefahr. In diesem Zusammenhang können auch Tiefeninterviews helfen, genauer zu

verstehen, welche zugrundeliegenden Motive die Akzeptanz oder Ablehnung von Mobilitätsangeboten beeinflussen.

Auch die Qualität der Daten kann weiter gesteigert werden – beispielsweise durch ein einheitlich kontrolliertes Erhebungssetting, eine stärkere Verankerung im Unterricht oder die direkte Durchführung der Befragungen durch das Projektteam. Insbesondere Letzteres würde den Aufwand in den Schulen geringhalten.

Abseits von Befragungsdaten können mit digitalen Tools auch die Wege von Schülerinnen und Schülern erfasst werden. Existierende Forschung untersucht bereits durch die Aufzeichnung mithilfe von Apps, welche Wege Erwachsene wie zurücklegen. Hier wäre eine Erweiterung auf Kinder und Jugendliche denkbar und von besonderem Interesse. So könnte nachvollzogen werden, welche Wege Jugendliche genau wie und wann zurücklegen.

Die Schule ist nach wie vor ein idealer Forschungsort: Alle Kinder kommen dort zusammen, und alle müssen ihren Schulweg bewältigen. So lässt sich eine große Stichprobe erreichen, ohne große Verzerrungen. Perspektivisch könnten digitale Befragungen eine sinnvolle Ergänzung sein. Derzeit unterscheiden sich jedoch die technischen Voraussetzungen an den Schulen noch stark, weshalb ihr Einsatz sorgfältig geprüft werden sollte.

Anlage: Fragebogen des Projekts Schulweg.Aktiv in Mittelsachsen

Fragebogen Projekt: **Schulweg.Aktiv**

Schule: _____

Wohnort: _____ Alter: _____ Jahre

Geschlecht: weiblich männlich divers keine Angabe

1. Wie findest du Fahrrad fahren?
 Markiere oder unterstreiche, was zutrifft

sicher

billig langsam uncool

gefährlich unmodern Radfahren ist... praktisch schnell

unpraktisch modern cool teuer

2. Hast du ein Fahrrad?

Ja Nein Ja, aber ich nutze es nicht, weil _____

3. Mit wem kommst du zur Schule?

Mit anderen Schülern Mit meinen Eltern Mit anderen Erwachsenen Allein

4. Wie kommst du normalerweise zu Schule?

Bitte je 1 für Frühling / Sommer und Herbst / Winter.

	Frühling / Sommer	Herbst / Winter
Mit dem Fahrrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zu Fuß	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mit dem Moped	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mit Bus oder Zug	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mit dem Roller / E-Roller	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre im Auto mit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Sonstiges und zwar: _____

5. Wie oft fährst du mit dem Fahrrad zur Schule?

	Frühling / Sommer	Herbst / Winter
Fast immer (weiter bei Frage 7)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
1 - 3 Mal pro Woche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Seltener	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Bitte wenden! ↗

Fragebogen Projekt: **Schulweg.Aktiv**

6. Warum fährst du selten oder nie mit dem Fahrrad zur Schule?
 Du kannst mehrere Dinge ankreuzen.

<input type="radio"/> Der Weg ist zu weit.	<input type="radio"/> Die Schule ist zu nah.
<input type="radio"/> Meine Eltern erlauben es mir nicht.	<input type="radio"/> Es ist mir zu anstrengend.
<input type="radio"/> Es ist uncool, mit dem Rad zu kommen.	<input type="radio"/> Es gibt zu viele Steigungen.
<input type="radio"/> Ich bin gesundheitlich eingeschränkt.	<input type="radio"/> Ich nutze lieber den Bus / Zug.
<input type="radio"/> Mein Fahrrad ist zu wertvoll.	<input type="radio"/> Ich kann nicht Fahrrad fahren.
<input type="radio"/> Es sind keine oder wenige Radwege vorhanden.	<input type="radio"/> Es ist mir zu gefährlich.
<input type="radio"/> Ich fahre mit dem Moped / Auto.	<input type="radio"/> Ich werde mitgenommen.
<input type="radio"/> Es gibt nicht genug Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.	<input type="radio"/> Mein Fahrrad ist kaputt.
<input type="radio"/> Sonstiges und zwar: _____	

7. Wie oft fährst du in deiner Freizeit mit dem Fahrrad?

Bitte je 1 für Frühling / Sommer und Herbst / Winter.

	Frühling / Sommer	Herbst / Winter
Fast immer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
1 - 3 Mal pro Woche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Seltener	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

8. Wohin fährst du in der Freizeit mit deinem Fahrrad? Du kannst mehrere Dinge ankreuzen.

<input type="radio"/> Sport	<input type="radio"/> Einkaufen
<input type="radio"/> Ausflug	<input type="radio"/> Radtouren in Umgebung
<input type="radio"/> Hobby	<input type="radio"/> Schwimmbad oder Badesee
<input type="radio"/> Besuch Freunde und Familie	
<input type="radio"/> Sonstiges und zwar: _____	

9. Gibt es auf deinem Schulweg gefährliche Stellen, wie ...

<input type="radio"/> Straßen, die du überqueren musst.	<input type="radio"/> große Kreuzungen.
<input type="radio"/> Straßen, auf denen Autos zu schnell fahren.	<input type="radio"/> zu schmale Wege.
<input type="radio"/> Straßen ohne einen Radweg.	<input type="radio"/> holprige Wege.

Quellen

- Bundesanstalt für Straßenwesen, Kinderunfallatlas - Jahresbetrachtung. Interaktiver Kinderunfallatlas, o.J., online unter <https://www.kinderunfallatlas.de/Kinderunfallatlas/DE/Jahresbetrachtung/Jahresbetrachtung_node.html>.
- Bundesministerium für Verkehr, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V., Mobilität in Tabellen. Internet-Quelle, 2023, online unter <<https://mobilitaet-in-tabellen-2023.bast.de/>>.
- Gabriela B. Christmann, Das theoretische Konzept der kommunikativen Raum(re)konstruktion. In: Zur kommunikativen Konstruktion von Räumen, herausgegeben von Gabriela B. Christmann, 89–117 (Wiesbaden 2016), doi:10.1007/978-3-658-00867-3_5.
- Cykelstrategi 2011-2025 | Københavns Kommune, online unter <<https://www.kk.dk/dagsordener-og-referater/Teknik-%20og%20Milj%C3%B8udvalget/m%C3%B8de-27042011/referat/punkt-16>>, (09.02.2026).
- Christina R. Ergler, Claire Freeman, Tess Guiney, Walking with Preschool-aged Children to Explore Their Local Wellbeing Affordances. *Geographical Research* 59, Nr. 1 (02.2021) (02.2021) 118–135, doi:10.1111/1745-5871.12402.
- infas, DLR, IVT und infas 360, Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr (FE-Nr. VB600001) (Bonn 2025).
- Miriam Kehne, Zur Wirkung von Alltagsaktivität auf kognitive Leistungen von Kindern: eine empirische Untersuchung am Beispiel des aktiven Schulwegs. 1. Aufl. Sportforum 26 (Aachen 2011).
- Kinderfreundliche Verkehrsraumgestaltung: Belange und Kompetenzen von Kindern berücksichtigen. Deutscher Verkehrssicherheitsrat, online unter <<https://www.dvr.de/ueber-uns/positionen-des-dvr/beschluesse/kinderfreundliche-verkehrsraumgestaltung>>, (10.02.2026).
- Knowles, D., Aigner-Breuss, E., Braun, E., Donabauer, M., Körmer, C., Witzik, A., Zuser, V., ROLE MODEL. Verkehrsunfallreduktion durch Vorbildwirkung und rücksichtsvolles Fahrverhalten Forschungsarbeiten des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds. (Wien 2016).
- Landkreis Mittelsachsen Geschäftskreis Bildung, Lernen an den weiterführenden allgemeinbildenden Schularten Oberschule und Gymnasium. Bildungsreport des Landkreises Mittelsachsen (2011), online unter <https://www.landkreis-mittelsachsen.de/fileadmin/Redakteure/Behoerden/2_Geschaeftskreis/Bildung/Bildungsreport_Teil3_WS-ua.pdf>.
- Leven, Tanja, Leven, Jens, Gerlach, Jürgen, Schulwegpläne leicht gemacht - Der Leitfaden. Broschüre (Bergisch Gladbach), online unter <<https://www.bast.de/DE/Publikationen/Medien/Verhalten-und-Sicherheit/DE/Publikationen/Medien/Verhalten-und-Sicherheit/Schulwegplaene.html>>, (09.02.2026).
- Dr. Christoph Mall, Othengrafen, Dr. Meike, Jung, Annika, Frehn, Dr. Michael, Engelmann, Jule, Regelsberger, Felix, Domin, Raphael, Eltner, Thomas, Sunder, Nico, Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH, Straßenraumgestaltung für Kinder und ältere Menschen, 01.2026.
- Isabel Marzi, Anne Kerstin Reimers, Children's Independent Mobility: Current Knowledge, Future Directions, and Public Health Implications. *International Journal of Environmental Research and Public Health* 15, Nr. 11 (01.11.2018) (01.11.2018) 2441, doi:10.3390/ijerph15112441.
- Franziska Runkel, Die Straße aus Kinderperspektive. Vortrag im Difu-Webinar „Sicher zur Schule“ - Strategien für eine kindgerechte Schulwegplanung, 11.11.2025.
- Juliane Schicketanz, „Schwer ist es nicht, es ist nur viel Verkehr“ (Mathematisch-Naturwissenschaftliche Fakultät 2025), doi:10.18452/34562.
- Bernhard Schlag, Susann Richter, Teil 1: Wissenschaftliche Grundlagen Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche / Unfallforschung der Versicherer (UDV), Forschungsbericht Nr. 50 (Berlin 04).
- Selina Seemüller, Anne Kerstin Reimers, Isabel Marzi, Eine Perspektive von Grundschulkindern auf Bedingungsfaktoren der aktiven und eigenständigen Mobilität – eine qualitative Studie. *Forum Kinder- und Jugendsport* 3, Nr. 2 (11.2022) (11.2022) 137–149, doi:10.1007/s43594-022-00080-x.
- WHO Guidelines on Physical Activity and Sedentary Behaviour. 1st ed. (Geneva 2020).
- Ruth Wilson, A Sense of Place. *Early Childhood Education Journal* 24, Nr. 3 (03.1997) (03.1997) 191–194, doi:10.1007/BF02353278.

Danksagung

Ein Befragungs- und Beteiligungsprojekt dieses Umfangs ist das Ergebnis einer starken Zusammenarbeit und ohne vielfältige Unterstützung nicht denkbar. Als Projektleiterin danke ich herzlich allen, die das Projekt Schulweg.Aktiv im Landkreis Mittelsachsen ermöglicht haben.

Mein besonderer Dank gilt Landrat Dirk Neubauer und seinem Nachfolger Sven Krüger für das entgegengebrachte Vertrauen sowie den Mitarbeitenden des Landratsamtes für die verlässliche Zusammenarbeit. Ebenso danke ich den drei (Ober-)Bürgermeistern aus Hainichen, Lichtenau und Frankenberg/Sachsen für ihre Unterstützung vor Ort, ihre Zeit für die Schüler und Schülerinnen und ihr offenes Ohr für die entstandenen Ideen.

Ein herzliches Dankeschön geht an die Schulleitungen und Lehrkräfte, die durch ihre organisatorische Hilfe die Befragung und die Projekttag erst möglich gemacht haben. Vor allem aber danke ich den Schülerinnen und Schülern: Denen, die an der Befragung teilgenommen haben, und besonders den Schülergruppen, die in den Projekttagen mit beeindruckender Energie an der Zukunft des Landkreises Mittelsachsen gearbeitet haben.

Dank gebührt zudem all jenen, die mich mit ihrer fachlichen Expertise beraten und mit ihren Ideen das Projekt bereichert haben. Insbesondere Anika Schmidt, Lyn von der Laden und Frank Kutzner, welche die Gestaltung und Durchführung der Projekttag maßgeblich mitprägten. Besonders danken möchte ich auch den studentischen Mitarbeitenden Walther Baum und Johannes Kiefer.

Ohne die finanzielle Förderung im Rahmen der Richtlinie Bürgerbeteiligung des Ministeriums für Soziales, Gesundheit und Gesellschaftlichen Zusammenhalt wäre das Projekt nicht möglich gewesen.

Zuletzt gilt mein Dank den ehrenamtlich Aktiven des ADFC Sachsen. Ihr habt die Idee zu diesem Projekt mit euren Visionen geprägt, den Inhalt mit euren Anregungen und Erfahrungen bereichert und die Umsetzung mitgetragen. Ohne euch wäre diese Broschüre, wie auch alle anderen Aktivitäten des ADFC Sachsen nicht möglich.

Vielen Dank für dieses gemeinsame Engagement für die Schulwegsicherheit in Sachsen!

Isabell Gall, Projektleitung Schulweg.Aktiv

Wie sicher sind Schulwege wirklich – und wer entscheidet darüber? Das vom Freistaat Sachsen geförderte Projekt Schulweg.Aktiv wagt einen neuen Blick auf sichere Schulwege, eröffnet neue Perspektiven auf die Mobilität von Kindern und Jugendlichen und zeigt, warum ihr Sicherheitsempfinden oft übersehen wird. Der ADFC Sachsen hat im Frühjahr 2025 über 1.800 Schülerinnen und Schüler im Landkreis Mittelsachsen befragt und beteiligt. Das Projekt macht sichtbar, wo Gefahren auf dem Schulweg liegen – und wie funktionierende Lösungen entstehen können. Ein maßgeblicher Beitrag für eine kindgerechte, sichere und zukunftsfähige Verkehrsplanung in Sachsen und darüber hinaus.

