

Studie zur Radfahrausbildung in Leipzig

Dezember 2025



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	3
2. Schlaglichter.....	4
3. Bedeutung und Wahrnehmung der Radfahrausbildung.....	5
4. Rahmenbedingungen und Umsetzung in Sachsen und Leipzig.....	8
5. Zusammenarbeit beteiligter Einrichtungen.....	12
6. Theoretische Ausbildung.....	13
7. Praktische Ausbildung.....	15
8. Radverkehrsübungsplätze.....	18
9. Übungsmaterial.....	24
10. Kommunikation.....	25
11. Erfolge.....	27
12. Handlungsempfehlungen.....	28
13. Methodik.....	30
14. Impressum.....	30

1. Einleitung

Die Radfahrausbildung ist fester Bestandteil des Lehrplans sächsischer Grund- und Förderschulen. Im Sachunterricht wird die Theorie vermittelt, die praktische Ausbildung übernehmen in der Regel speziell geschulte Polizeibeamtinnen und -beamte auf Übungsplätzen oder in geeigneten Hallen. Ziel ist es, Kinder zu befähigen, sich sicher und selbstständig mit dem Rad im Straßenverkehr zu bewegen.

Eltern und Lehrkräfte berichten jedoch immer wieder von Defiziten bei der Durchführung. Deshalb haben ADFC Leipzig, Kreiselternerat und Verkehrswende Leipzig in einer nicht repräsentativen Umfrage unter 207 Erziehungsberechtigten und 53 mit der Ausbildung befassten Personen Erwartungen, Hürden und Bedarfe rund um die Radfahrausbildung erfasst. Daraus wurden anschließend Handlungsempfehlungen abgeleitet.

2. Schlaglichter

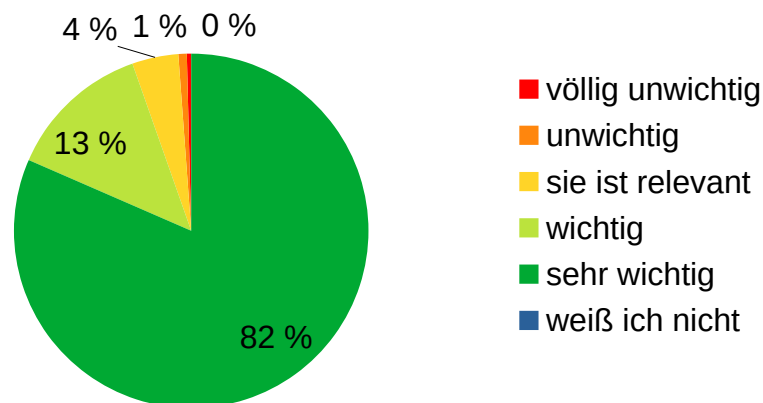
- **Fahrrad fest im Alltag verankert:** Fast jedes Kind besitzt ein eigenes Fahrrad und die meisten fahren mehrmals pro Woche – teils auch zur Schule. Radfahren ist damit ein zentraler Bestandteil kindlicher Mobilität in Leipzig.
- **Sicherheitsgefühl gering:** Eltern bewerten die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr überwiegend als schlecht. Nur 13 % der Eltern haben ein gutes Gefühl, wenn ihre Kinder am Straßenverkehr teilnehmen. Das zeigt eine deutliche Diskrepanz zwischen Motivation und empfundener Verkehrssicherheit.
- **Radfahrausbildung wichtig:** 96 % der Befragten halten die Radfahrausbildung für wichtig oder sehr wichtig. Sie gilt als zentraler Beitrag zur Verkehrssicherheit von Kindern und zur selbstständigen Mobilität.
- **Theoretische Ausbildung solide, aber verbesserungsfähig:** Etwa ein Drittel der Kinder profitierte deutlich von der theoretischen Ausbildung, bei rund einem Viertel blieb der Lernzuwachs gering. Das Übungsmaterial wird als verständlich, aber ausbaufähig eingeschätzt.
- **Praktische Ausbildung zu kurz und unrealistisch:** Zwei Drittel der Eltern bewerten den Umfang der praktischen Ausbildung als zu gering. Nur 20 % halten deren Qualität für gut oder sehr gut. Häufig werden fehlende Übungszeit, eine strenge, fehlerfokussierte Atmosphäre und mangelnde Praxisnähe kritisiert. Nur 56 % berichten, dass die Polizei die praktische Ausbildung tatsächlich übernommen hat. In manchen Schulen fand keine praktische Ausbildung statt.
- **Mangel an Übungsplätzen:** In Leipzig stehen nur wenige, teils sanierungsbedürftige Fahrradübungsplätze zur Verfügung. 69 % der Befragten sehen einen deutlichen Mangel, unter den Ausbildern sind es sogar 78 %. Schlechte Erreichbarkeit und fehlende Übungshallen erschweren die Ausbildung zusätzlich.
- **Personalmangel:** Gerade mal ein Fünftel der Befragten meint, dass es genügend Übungspersonal gibt.
- **Informationsdefizit:** 71 % der Befragten fühlen sich nicht ausreichend über Ablauf und Inhalte der Ausbildung informiert. Viele wissen nicht, wer die Ausbildung durchführt.
- **Kinder motiviert, Potential vorhanden:** Kinder haben Spaß an der Radfahrausbildung und sind motiviert. Eltern sehen darin großes Potenzial – viele sind überzeugt, dass ihre Kinder von einer umfangreicheren, besser abgestimmten Ausbildung profitieren würden.
- **Politischer Handlungsbedarf:** Eltern, Lehrkräfte und unterstützende Organisationen fordern mehr Übungsplätze, mehr Personal, bessere Information und realitätsnähere Praxisübungen. Die Mehrheit wünscht sich eine umfangreichere Ausbildung.

3. Bedeutung und Wahrnehmung der Radfahrausbildung

Eine hochwertige Radfahrausbildung ist ein wesentlicher Baustein für die Vision Zero – das Ziel, schwere und tödliche Verkehrsunfälle zu vermeiden. Da Kinder im Straßenverkehr besonders gefährdet sind und häufig noch wenig Erfahrung besitzen, stärkt eine gute Ausbildung grundlegende Fähigkeiten wie Regelkenntnis, Einschätzung von Verkehrssituationen und sichere Fahrmanöver. Wo Kinder üben können, sinkt langfristig ihr Unfallrisiko. Gleichzeitig stärkt gute Öffentlichkeitsarbeit den gesellschaftlichen Stellenwert der Ausbildung und sensibilisiert andere Verkehrsteilnehmer sowie Verkehrsplaner und Entscheidungsträger für die kindlichen Belange. Damit ist die Radfahrausbildung nicht nur eine pädagogische Aufgabe, sondern ein zentraler Bestandteil kommunaler Verkehrssicherheitsarbeit und ein konkreter Beitrag zur Umsetzung der Vision Zero.

Die Ergebnisse zeigen: 96 % der Befragten halten die Radfahrausbildung für wichtig oder sehr wichtig. Auch die abschließende Abnahme durch die Polizei wird von 84 % als bedeutend eingeschätzt. Dabei wird diese häufig fälschlich als Prüfung zur Feststellung der allgemeinen Fahrtfertigkeiten verstanden. Tatsächlich soll mit der Abschlusskontrollfahrt nur eine Bewertung des zuvor Erlernten erfolgen, bei dem kein Kind durchfallen kann. Die Abschlusskontrollfahrt ist, ausreichend Übungszeit vorausgesetzt, ein wichtiger Schritt hin zu sicherer, eigenständiger Mobilität.

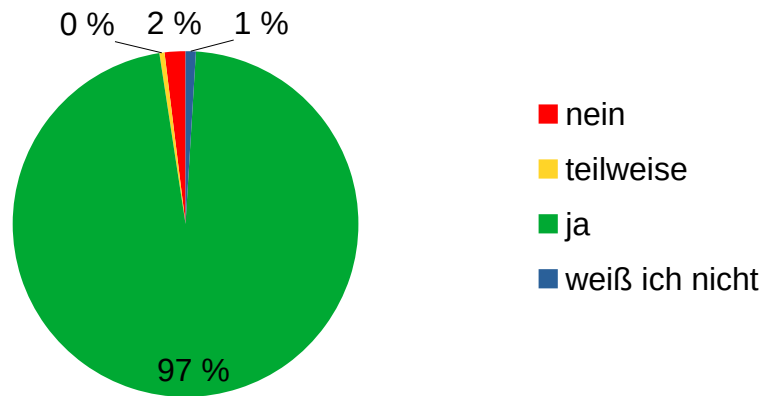
Wie wichtig ist die Radfahrausbildung für die sichere Teilnahme der Kinder mit dem Fahrrad am Straßenverkehr? (n=260)



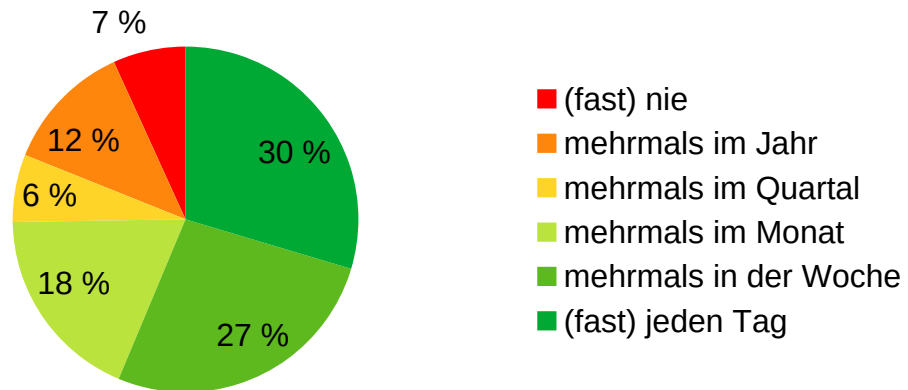
Radfahren spielt im Alltag vieler Kinder bereits eine zentrale Rolle: Laut Kommunaler Bürgerumfrage 2024 besitzen knapp 80 Prozent der Leipziger Haushalte ein Fahrrad¹ – bei denjenigen, die an der Umfrage der vorliegenden Studie teilgenommen haben, sogar 97 % der Kinder. Drei Viertel der Kinder nutzen es regelmäßig, fast ein Drittel fährt damit zur Schule. Dennoch beklagt rund die Hälfte der Befragten eine unzureichende Infrastruktur an Schulen, insbesondere zu wenige Fahrradbügel.

1 Kommunale Bürgerumfrage 2024, Seite 87, https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig.de/Stadt/02.1_Dez1_Allgemeine_Verwaltung/12_Statistik_und_Wahlen/Stadtforschung/Kommunale_B%c3%bcrgelumfrage_2024_-_Ergebnisbericht.pdf, abgerufen am 30.11.2025

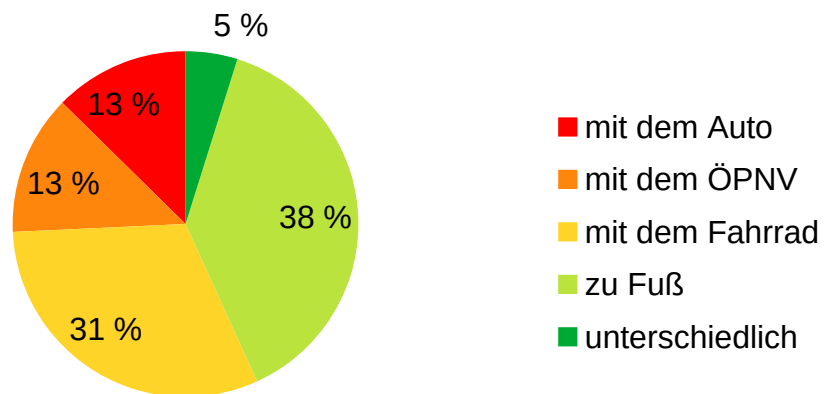
Steht jedem Ihrer Kinder ein eigenes Fahrrad zur Verfügung? (n=206)



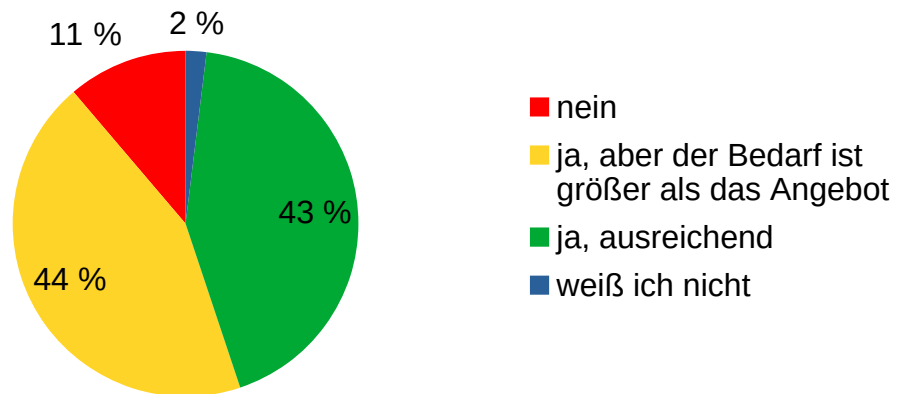
Wie oft ist ihr Kind/sind Ihre Kinder normalerweise mit dem Fahrrad unterwegs? (n=206)



Wie kommt Ihr Kind/wie kommen Ihre Kinder normalerweise zur Schule? (n=206)

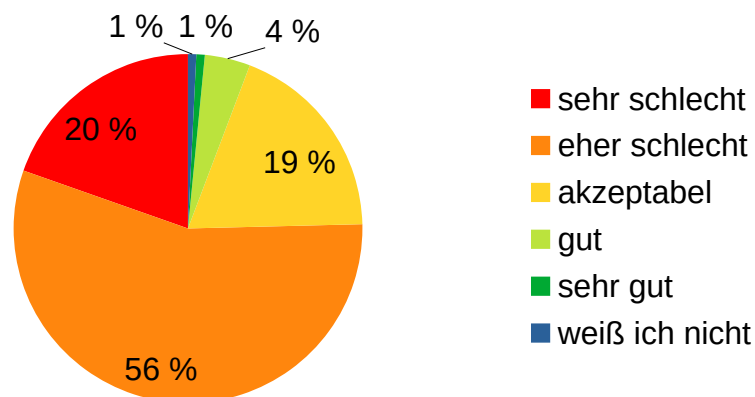


Sind an der Schule Ihres Kindes/Ihrer Kinder Fahrradbügel vorhanden? (n=205)

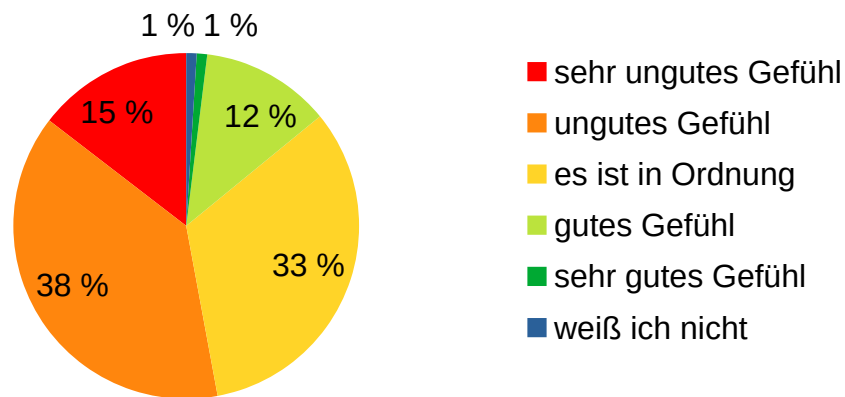


Obwohl das Fahrrad für Kinder eine große Bedeutung hat, bewerten lediglich 5 % der Befragten die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr als gut oder sehr gut. Etwas positiver sehen es die Erziehungsberechtigten: 13 % von ihnen gaben an, ein gutes oder sehr gutes Gefühl zu haben, wenn ihre Kinder mit dem Fahrrad am Straßenverkehr teilnehmen. Die Gründe dafür liegen vor allem in der mangelnden Erfahrung der Kinder, der lückenhaften bzw. unzureichenden Radinfrastruktur sowie in der nicht zufriedenstellenden Qualität der Radfahrausbildung. Bei der Planung von Radwegen und Straßen steht bisher häufig die Perspektive erwachsener Verkehrsteilnehmer im Vordergrund. Kinder hingegen sind weniger erfahren, bewegen sich unsicherer und sind dadurch besonders gefährdet. Deshalb ist es entscheidend, ihre spezifischen Bedürfnisse künftig stärker zu berücksichtigen.

Wie bewerten Sie allgemein die Sicherheit für Kinder mit dem Fahrrad im Straßenverkehr in Leipzig? (n=260)



Welches Gefühl haben Sie, wenn Ihr Kind/Ihre Kinder mit dem Fahrrad am Straßenverkehr teilnimmt/teilnehmen? Sofern Ihr Kind/Ihre Kinder noch nicht am Straßenverkehr teilgenommen hat/haben, welche Gefühle hätten Sie? (n=206)



4. Rahmenbedingungen und Umsetzung in Sachsen und Leipzig

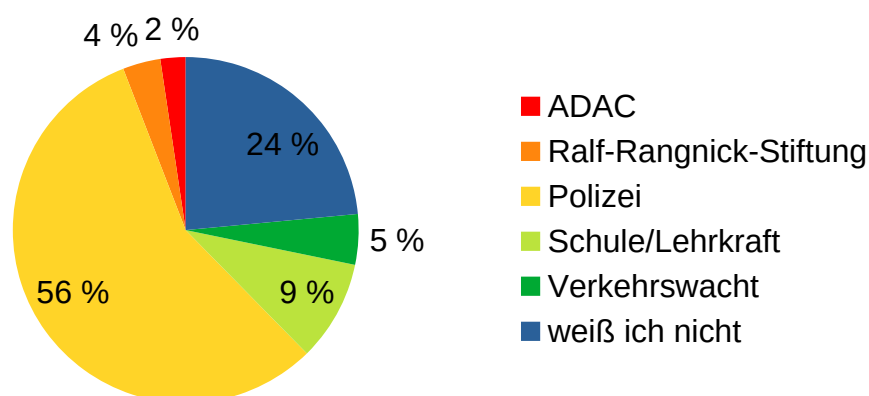
Die Radfahrausbildung ist fest im sächsischen Lehrplan verankert und wird durch die gemeinsame Verwaltungsvorschrift (VwV Radverkehrsausbildung) des Staatsministeriums für Wissenschaft, Kultur und Tourismus (SMWK) sowie des Staatsministeriums des Innern (SMI) geregelt.² Mit der Reform von 2021 wurden die Vorgaben zur Durchführung, Finanzierung und Zusammenarbeit der beteiligten Institutionen konkretisiert.

In Sachsen umfasst die Ausbildung mindestens zwei Besuche der Jugendverkehrsschule mit insgesamt zehn Unterrichtseinheiten à 45 Minuten. Während die Klassenlehrkräfte die theoretischen Inhalte der Radfahrausbildung überwiegend im Sachunterricht vermitteln, übernehmen in der Regel speziell geschulte Polizeibeamte die praktische Ausbildung.

Die Ergebnisse der Umfrage zeichnen jedoch ein differenziertes Bild: Nur 56 % der Befragten gaben an, dass die Polizei tatsächlich die praktische Ausbildung durchgeführt habe. Andere Akteure wie die Ralf-Rangnick-Stiftung, die Verkehrswacht oder der ADAC wurden ebenfalls genannt, allerdings jeweils nur von wenigen Befragten (einstellige Prozentanteile). Auffällig ist, dass rund ein Viertel der Befragten nicht angeben konnte, wer die praktische Ausbildung übernommen hatte. Angesichts des allgemein erkennbaren Informationsdefizits rund um die Radfahrausbildung überrascht dies allerdings kaum (siehe Kapitel Kommunikation).

² Sächsische Staatskanzlei: VwV Radverkehrsausbildung, <https://www.revosax.sachsen.de/vorschrift/19216-VwV-Radfahrausbildung>, abgerufen am 30.11.2025

Wer hat die praktische Radfahrausbildung durchgeführt? (n=85)



Das Erlernen des Radfahrens fällt Kindern in der Regel deutlich leichter als Erwachsenen. Grund dafür ist die hohe Plastizität des kindlichen Gehirns. In jungen Jahren ist das Gehirn besonders anpassungsfähig und kann neue motorische Abläufe schnell und nachhaltig verinnerlichen. Wer hingegen erst später mit dem Radfahren beginnt, stößt häufig auf größere Schwierigkeiten. Das Gleichgewicht zu halten, Bewegungsabläufe zu koordinieren und gleichzeitig den Straßenverkehr zu beachten, erfordert komplexe Fähigkeiten, die sich im Erwachsenenalter schwer neu erlernen lassen. Statistiken zeigen, dass rund ein Drittel aller gemeldeten Fahrradunfälle mit Personenschaden sogenannte Alleinunfälle sind – also Unfälle ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer³. Diese passieren häufig durch Unsicherheiten in der Fahrweise und mangelnde Übung. Der frühe Erwerb grundlegender Fahrfähigkeiten ist in Hinblick auf die Verkehrssicherheit in den späteren Lebensjahren von großer Bedeutung.

Eine hochwertige Radfahrausbildung ist ein wesentlicher Baustein für die Vision Zero – das Ziel, schwere und tödliche Verkehrsunfälle zu vermeiden. Da Kinder im Straßenverkehr besonders gefährdet sind und häufig noch wenig Erfahrung besitzen, stärkt eine gute Ausbildung grundlegende Fähigkeiten wie Regelkenntnis, Einschätzung von Verkehrssituationen und sichere Fahrmanöver. Wo Kinder üben können, sinkt langfristig ihr Unfallrisiko. Gleichzeitig stärkt gute Öffentlichkeitsarbeit den gesellschaftlichen Stellenwert der Ausbildung und sensibilisiert andere Verkehrsteilnehmer sowie Verkehrsplaner und Entscheidungsträger für die kindlichen Belange. Damit ist die Radfahrausbildung nicht nur ein pädagogische Aufgabe, sondern ein zentraler Bestandteil kommunaler Verkehrssicherheitsarbeit und ein konkreter Beitrag zur Umsetzung der Vision Zero.

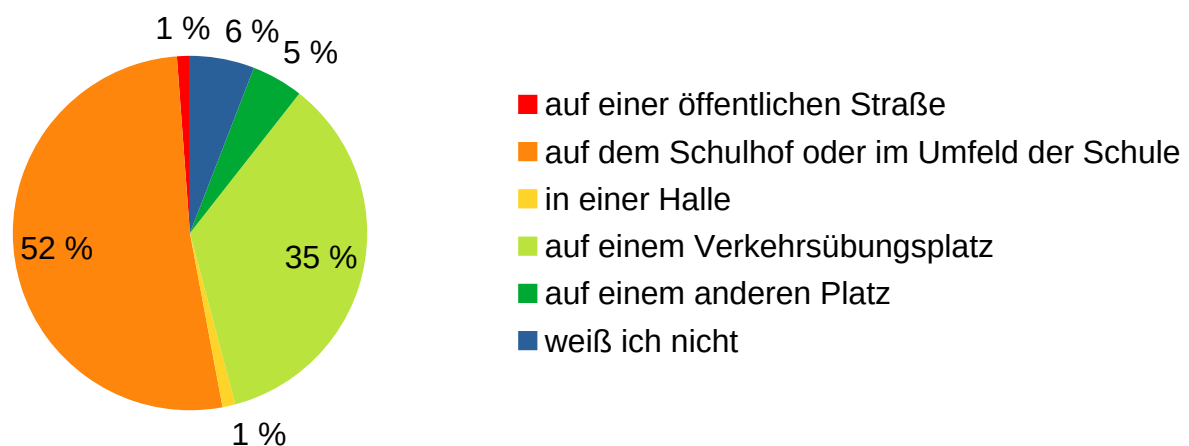
³ vgl. Zweirad-Industrie-Verband: ZIV-Hintergrund: Alleinunfälle beim Radfahren, 11.12.2024, <https://www.ziv-zweirad.de/wp-content/uploads/2025/01/241211-ZIV-Hintergrund-Alleinunfaelle.pdf>, abgerufen am 18.07.2025

Dass nicht alle Kinder das Radfahren hinreichend erlernen, zeigt eine Anfrage der Grünen Fraktion Leipzig zur Verkehrserziehung durch die Verkehrswacht Leipzig⁴. Demnach erfüllten etwa zehn Prozent der teilnehmenden Kinder nicht die Mindestanforderungen für die Radfahrausbildung.

Auch ist davon auszugehen, dass nicht alle Kinder eine Radfahrausbildung erhalten. Laut Anfrage der Grünen Fraktion Leipzig haben im Zuständigkeitsbereich der Polizeidirektion Leipzig (Kreisfreie Stadt Leipzig, Landkreise Nordsachsen und Leipzig) im Jahr 2022 6.699 Schüler die praktische Ausbildung mit Abschlusskontrollfahrt absolviert. Da den Autoren der Studie jedoch keine Zahlen vorliegen, wie viele Schüler es in der vierten Klasse in den betreffenden Landkreisen und Jahr gab, kann nicht verlässlich ermittelt werden, wie viele Kinder die Abschlusskontrollfahrt mit der Polizei tatsächlich absolvierten. In der vorliegenden Studie gaben 10,9 % der Befragten an, dass keine praktische Ausbildung stattfand.

Seit der Reform von 2021 darf die praktische Radfahrausbildung nicht mehr im öffentlichen Straßenraum stattfinden. Stattdessen wird sie ausschließlich auf Übungsplätzen und Schulhöfen durchgeführt. Das hat die Art und Weise des Lernens für die Kinder verändert und stellt die Stadt Leipzig in Bezug auf die Bereitstellung von entsprechenden Übungsflächen vor große Herausforderungen. Positiv fällt auf, dass ein Drittel der Befragten angaben, dass die praktische Radfahrausbildung auf einem Verkehrsübungsplatz stattfand. Jedoch gab die Mehrheit der Befragten an, dass die praktische Ausbildung auf dem Schulhof oder im Umfeld ihrer Schule durchgeführt wurde.

Wo fand die praktische Radfahrausbildung statt? (n=85)



4 vgl. Stadt Leipzig: schriftliche Antwort zur Anfrage-Nr. VII-F-08812-AW-01, 20.09.2023, <https://www.liz.de/wp-content/uploads/2023/10/2023-09-15-VII-F-08812-AW-01-Verkehrserziehung-du-VO.pdf>, abgerufen am 18.07.2025

Laut Verkehrssicherheitsprogramm des Freistaates Sachsen 2024 soll die Radfahrausbildung in den Schulen weiter verbindlich umgesetzt werden. Auch außerhalb der Schulen sollen Möglichkeiten zum Radfahrtraining angeboten werden.⁵

Die Stadt Leipzig hat den Punkt Radverkehrsübungsplätze für die Radfahrausbildung im Aktionsprogramm Radverkehr 2023/24 aufgenommen.⁶ Sie unterstützt die praktische Radfahrausbildung im Rahmen ihrer Mobilitätsstrategie 2030⁷ und des Schulentwicklungsplans 2024⁸, indem sie die Schaffung und den Betrieb von Radverkehrsübungsplätzen organisiert. Dabei wird besonderer Wert auf die Auswahl von geeigneten Standorten mit guter Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, ausreichender Infrastruktur und überdachten Flächen gelegt, um eine ganzjährige Durchführung der Ausbildung zu ermöglichen. Aktuell stehen den Schulen im Stadtgebiet insgesamt sechs Radverkehrsübungsplätzen zur Verfügung, die zum Teil ohne Einschränkung des Schulbetriebs, zum Teil nur eingeschränkt nutzbar sind.

Der Schulentwicklungsplan der Stadt Leipzig betont zudem die Bedeutung sicherer und kurzer Schulwege für Grundschulkinder. Mit dem Grundsatz „Kurze Wege für kurze Beine“ sollen Schulstandorte und die Anbindung an den Radverkehr so gestaltet werden, dass Kinder nach Abschluss der Radfahrausbildung den Schulweg eigenständig und sicher mit dem Fahrrad zurücklegen können. Bestehende Instrumente wie die kommunale Stellplatzsatzung und der Radverkehrsentwicklungsplan 2030+⁹ dienen hierbei als Grundlage für die weitere Förderung des Schülerradverkehrs.

5 vgl. Sächsische Staatskanzlei: Verkehrssicherheitsprogramm des Freistaates Sachsen, 15.03.2024, Seite 23 und 25, <https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/45043>, abgerufen am 18.07.2025

6 Vgl. Stadt Leipzig: Aktionsprogramm Radverkehr 2023/24, Seite 9, https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.6_Dez6_Stadtentwicklung_Bau/66_Verkehrs_und_Tiefbauamt/Aktiv_mobil/Aktionsprogramm_Radverkehr_2023-24.pdf, abgerufen am 18.07.2025

7 Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig, https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.6_Dez6_Stadtentwicklung_Bau/66_Verkehrs_und_Tiefbauamt/Mobilitaetsstrategie/Mobilitaetsstrategie-2030.pdf, abgerufen am 29.11.2025

8 Schulentwicklungsplan 2024 der Stadt Leipzig, Fortschreibung 2024 – Teil 1, https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.5_Dez5_Jugend_Soziales_Gesundheit_Schule/40_Amt_fuer_Schule/PDF/40.22.02.02-2024003430_-_Schulentwicklungsplan_2024_Leipzig_vorbehaltlichSMKZustimmung.pdf, abgerufen am 29.11.2025

9 Radverkehrsentwicklungsplan 2030+ der Stadt Leipzig, https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.6_Dez6_Stadtentwicklung_Bau/66_Verkehrs_und_Tiefbauamt/Aktiv_mobil/Radverkehrsentwicklungsplan_2030.pdf, abgerufen am 29.11.2025

5. Zusammenarbeit beteiligter Einrichtungen

An der Planung und Durchführung der Radfahrausbildung sind zahlreiche Einrichtungen und Organisationen beteiligt bzw. unterstützen diese. Dazu gehören im Wesentlichen:

Staatliche Einrichtungen

- Landesamt für Schule und Bildung (LaSuB)
- Polizei
- Schulen
- Stadtverwaltung Leipzig

Nichtstaatliche Organisationen

- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC)
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC)
- Messestadt-Verkehrswacht e. V. (Verkehrswacht)
- Ralf-Rangnick-Stiftung e. V. (bis Mai 2025)¹⁰

Die Befragten der genannten Einrichtungen und Organisationen wurden nach ihrer Zufriedenheit mit der Zusammenarbeit mit den anderen Einrichtungen gefragt. Da die Stichprobe mit 46 Personen recht klein ist, sind die Ergebnisse nur begrenzt aussagekräftig. Die Zusammenarbeit zwischen den Einrichtungen wird unterschiedlich zufriedenstellend bewertet. Es zeigt sich:

- Die Zusammenarbeit mit den Schulen, der Verkehrswacht sowie insbesondere der Polizei und der Ralf-Rangnick-Stiftung wird tendenziell positiv bewertet.
- LaSuB und die Stadtverwaltung schneiden leicht negativ ab.
- Die Zusammenarbeit mit der Politik wird als deutlich unzufriedenstellend beurteilt.
- Für ADAC und ADFC lassen sich keine klaren Tendenzen erkennen.

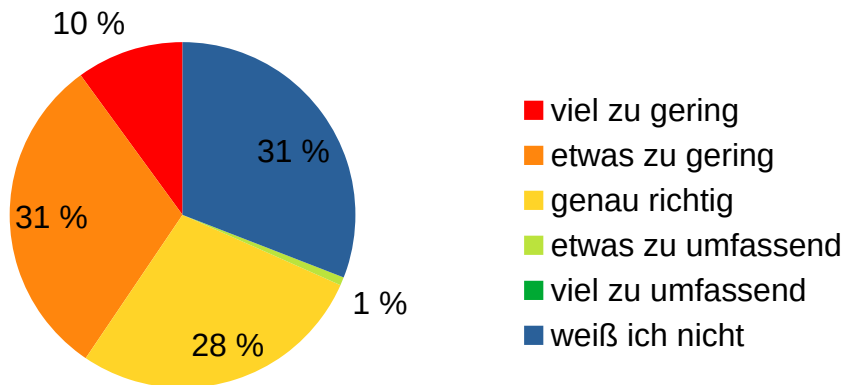
Politik und Verwaltung sollten als zentrale Schnittstelle agieren, um die Zusammenarbeit aller beteiligten Einrichtungen zu verbessern und bürokratische Hürden abzubauen.

¹⁰ Projekt „Sattelfest“, https://www.ralfrangnickstiftung.de/de/projekt.html/3_projekt-sattelfest-lizenz-zum-radeln, abgerufen am 06.12.2025

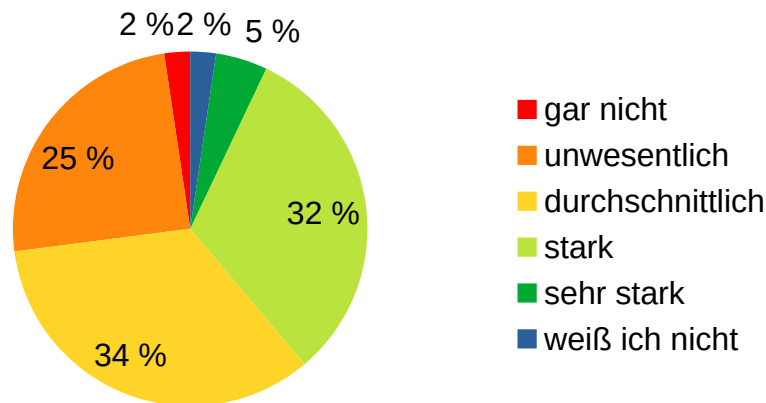
6. Theoretische Ausbildung

In der Umfrage zeigte sich, dass Umfang und Qualität der theoretischen Radfahrausbildung insgesamt eher positiv eingeschätzt werden. Viele Befragte berichteten, dass ihre Kinder durch die Ausbildung ihr Wissen erweitern konnten. Dennoch bleiben die Fortschritte begrenzt: 61 % der Erziehungsberechtigten gaben an, dass sich das Wissen ihrer Kinder kaum, nur geringfügig oder höchstens durchschnittlich verbessert hat.

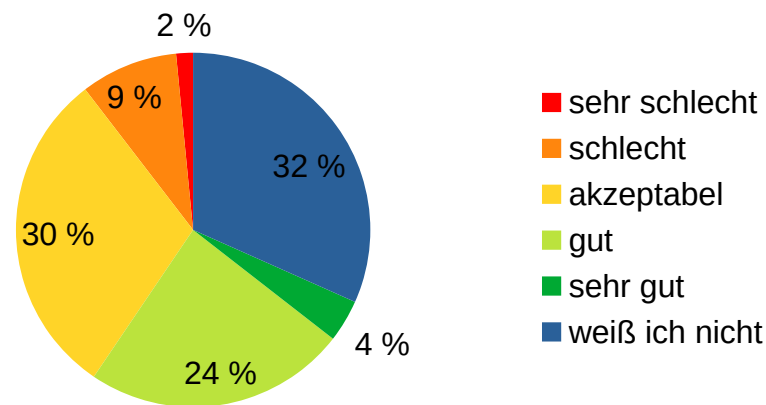
Wie schätzen Sie den tatsächlich geleisteten Umfang der theroretischen Ausbildung ein? (n=259)



Hat sich das theoretische Wissen Ihres Kindes durch die Ausbildung verbessert? (n=85)



Wie beurteilen Sie die erzielte Qualität der theoretischen Ausbildung? (n=259)



Damit ergibt sich ein gemischtes Bild: Während etwa ein Drittel der Kinder klar von der Ausbildung profitierte, hatte rund ein Viertel nur geringe oder gar keine Lernzuwächse. Die Ursachen für diese Diskrepanz gilt es näher zu untersuchen. Vermutlich bringen die Kinder sehr unterschiedliche Vorkenntnisse mit, während die Ausbildung in der Praxis oft zu pauschal erfolgt.

Hinzu kommt nach Einschätzung erfahrener Ausbilder ein weiterer wesentlicher Faktor: In städtischen Räumen – wie etwa in Leipzig – verfügen viele Kinder nicht über ausreichende Deutschkenntnisse, um der theoretischen Ausbildung in vollem Umfang folgen zu können. Dies führt nicht nur zu Verständnisschwierigkeiten, sondern bindet auch erhebliche Ressourcen, da zusätzliche Erklärungen und Wiederholungen notwendig sind. Gleichzeitig reduziert dies die Übungszeit für jene Kinder, die dem Unterricht problemlos folgen könnten. Dieses Problem verweist darauf, dass die Radfahrausbildung stärker auf sprachliche Heterogenität eingehen und neue Wege finden muss, um sowohl sprachlich unterstützungsbedürftige als auch sprachlich kompetente Kinder angemessen zu fördern.

Insgesamt legen die Ergebnisse nahe, dass die theoretische Radfahrausbildung künftig stärker auf die individuellen Lernstände und sprachlichen Voraussetzungen der Kinder zugeschnitten werden sollte.

Das zur Verfügung gestellte und angebotene Übungsmaterial wird leicht positiv bewertet – es ist weder auffällig schlecht noch besonders gut und scheint Inhalte verständlich zu vermitteln. Hinsichtlich elektronischer Lernmedien sinkt die Bewertung jedoch auf ein eher durchschnittliches Niveau. Insgesamt ist die Unsicherheit bei der Bewertung des Übungsmaterials recht groß. Dies ist wahrscheinlich darin begründet, dass die Erziehungsberechtigten schlecht informiert sind.

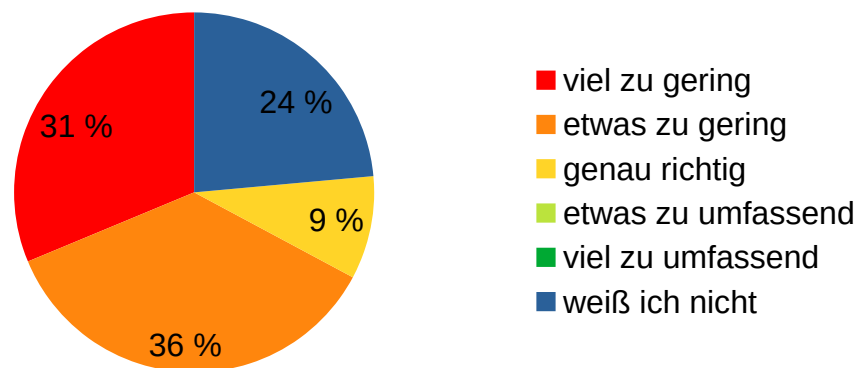
7. Praktische Ausbildung

Nach Ansicht der Befragten hatten alle Kinder vor der Ausbildung ein Mindestmaß an praktischer Erfahrung. Ein Großteil konnte nach Einschätzung der Befragten bereits akzeptabel bis sicher Fahrrad fahren.

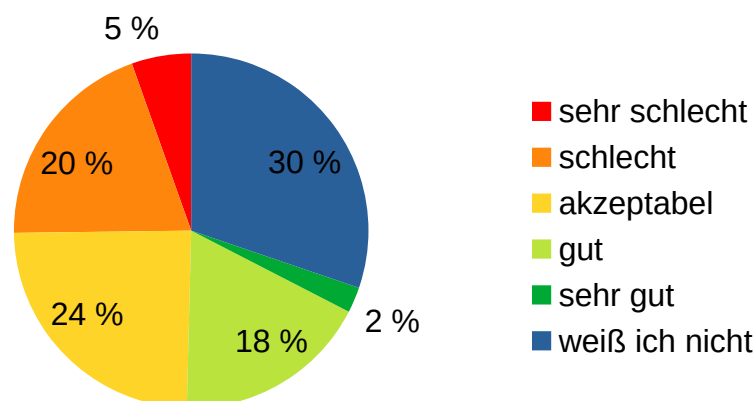
Im Gegensatz zur eher positiv bewerteten theoretischen Ausbildung schätzte die Mehrheit (67 %) den Umfang der praktischen Ausbildung jedoch als zu gering ein. Auch die Qualität wird kritisch gesehen: Nur 20 % bewerten sie als gut oder sehr gut. Erziehungsberechtigte tun sich zudem schwerer, die praktische Ausbildung einzuschätzen, da sie an dieser in der Regel nicht teilnehmen oder sie nicht begleiten können.

In den zahlreichen und teilweise sehr ausführlichen Kommentaren findet sich viel Kritik an der praktischen Ausbildung. Kritisiert werden der zu geringe Umfang, fehlende Praxisnähe und eine Atmosphäre von Unsicherheit und Angst. Einige beschreiben einen strengen, fehlerfokussierten Umgang. Berichtet wird auch davon, dass sich Kinder unter Druck gesetzt fühlten.

Wie schätzen Sie den tatsächlich geleisteten Umfang der praktischen Ausbildung ein? (n=259)



Wie beurteilen Sie die erzielte Qualität der praktischen Ausbildung? (n=258)



„Die Polizisten waren sehr streng, so dass die Kids vor der praktischen Prüfung Angst hatten...“

„Ich würde mir sehr stark eine umfangreichere praktische Ausbildung wünschen. Auch eine Übung/Prüfung im Stadtverkehr hätte positive Auswirkung auf alle Verkehrsteilnehmer!“

„Übung soll unbedingt mit Spaß vermittelt werden. Am 2ten Tag hatten einige Kinder eher Angst wieder mitzumachen, um ja keine Fehler zu machen. Sonst ist das Projekt in Summe sehr wichtig!“

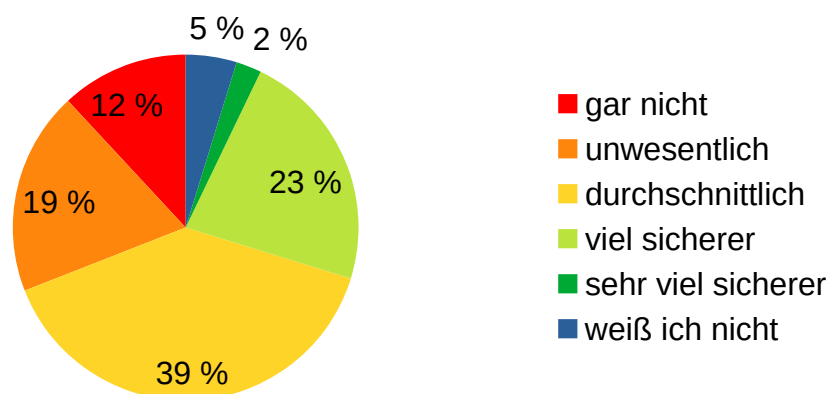
„Es wird nicht an jeder Schule die praktische Prüfung durch die Polizei abgenommen, da die Teilnahme gelost wird, weil es wohl zu wenig Personal in der Prävention gibt. So steht eine Lehrkraft allein ohne Lehrkräfte da und kann sich auf eigene Initiative den Bus der Ralf-Rangnick-Stiftung ausleihen. Das reicht nicht und ist auch weit weg von einer sinnvollen Umsetzungspraxis.“

„Für unsere Schule steht kein Übungsplatz zur Verfügung. Seit Jahren findet keine praktische Fahrausbildung statt.“

Erfahrene Ausbilder weisen darauf hin, dass die wahrgenommene Strenge teilweise aus den Rahmenbedingungen resultiert, da bestimmte Grundlagen im Vorfeld verbindlich beherrscht werden müssen, um den knappen Ausbildungszeitraum sinnvoll nutzen zu können.

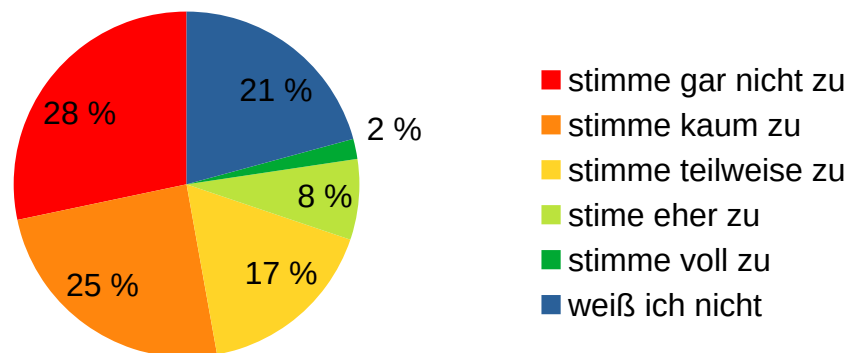
Hinsichtlich der Ausbildung bestehen hohe Erwartungen. Angesichts des geringen Praxisumfangs der Ausbildung konnten die Kinder jedoch offenbar nur von einem geringen Erfahrungsgewinn profitieren. So lag der Anteil der Erziehungsberechtigten, die angaben, dass ihre Kinder sich nach der Ausbildung sicherer im Straßenverkehr bewegen, bei gerade einmal 25 %.

Bewegt sich Ihr Kind nach der Ausbildung sicherer mit dem Fahrrad im Straßenverkehr? (n=84)



Bei der Vermittlung der praktischen Inhalte fällt auf, dass Personalmangel besteht. Lediglich 20 % aller Befragten stimmten wenigstens teilweise der Aussage zu, dass es genügend Übungspersonal gibt, wobei die Unsicherheit („weiß ich nicht“) mit 42 % recht hoch ist. Das Bild verfestigt sich jedoch, wenn man die Bewertung auf diejenigen eingrenzt, die wenigstens teilweise mit der praktischen Ausbildung betraut sind. Dazu gehören Polizei, Lehrkräfte und unterstützende Organisationen. Hier gaben 25 % der Befragte an, dass es genügend Personal gibt, wobei lediglich 21 % dazu keine Aussage treffen konnten. Aus den Kommentaren geht zudem hervor, dass nicht nur zu wenig, sondern auch nicht ausreichend geschultes Übungspersonal zur Verfügung steht. Kritisiert wird insbesondere, dass manche Kräfte nur sehr kurze Fortbildungen erhalten und dadurch wichtige praktische und pädagogische Kompetenzen fehlen. Die Ergebnisse deuten insgesamt auf einen spürbaren Mangel an qualifiziertem Übungspersonal hin, der Qualität und Umfang der praktischen Ausbildung erheblich einschränken dürfte.

**Wie sehr stimmen Sie folgender Aussage zu:
Es gibt genug ausgebildetes Übungspersonal? (nur Ausbilder, n=53)**



Die Rahmenbedingungen für die praktische Ausbildung müssen verbessert werden. Es muss stärker auf die individuellen Voraussetzungen der Kinder eingegangen und der Umfang des praktischen Teils erhöht werden. Beides erfordert mehr pädagogisch geschultes Personal. Erfahrene Ausbilder betonen, dass eine durchgehende praktische Vorbereitung bereits ab den frühen Schuljahren notwendig wäre. Wiederkehrende handlungsorientierte Übungen ab Klasse 1 sowie ein systematischer Vorbereitungskurs vor der eigentlichen Radfahrprüfung könnten aus ihrer Sicht dazu beitragen, die Belastung im Prüfungszeitraum zu reduzieren und Lernprozesse nachhaltiger zu gestalten.

8. Radverkehrsübungsplätze

Seit dem Schuljahr 2020/2021 darf die praktische Ausbildung nicht mehr im öffentlichen Verkehrsraum durchgeführt werden. Geübt werden darf nur noch auf geeigneten Übungsplätzen abseits des öffentlichen Verkehrs¹¹. Dafür eignen sich zum Beispiel Schulhöfe, Turnhallen oder speziell hergerichtete Trainingsflächen.

In Leipzig gibt es folgende Radverkehrsübungsplätze¹²:

- Gelände auf der **Alten Messe**,
Alte Messe 5, 04103 Leipzig
(öffentlich)
- an der **Außenstelle der 56. Schule** (vormals 120. Schule),
Martin-Herrmann-Straße 1, 04249 Leipzig
(gleichzeitig Pausenhof)
- an der **Ernst-Zinna-Schule**,
Wincklerstraße 3/5, 04279 Leipzig
(Förderschule) / 8. Schule (Grundschule; Dölitz-Dösen, nicht öffentlich, gleichzeitig Pausenhof)
- an der **Franz-Mehring-Schule**,
Gletschersteinstraße 9, 04299 Leipzig
(Grundschule; Stötteritz, nicht öffentlich, während der Hofpausen nutzbar)
- an der **Kurt-Masur-Schule**,
Scharnhorststraße 24, 04275 Leipzig
(Grundschule; Südvorstadt, nicht öffentlich, gleichzeitig Pausenhof)
- an der **Wilhelm-Hauff-Schule**,
Diderotstraße 37, 04159 Leipzig
(Grundschule; Möckern, nicht öffentlich, während der Hofpausen nutzbar)

11 vgl. Sächsische Staatskanzlei: VwV Radfahrausbildung, VIII. Durchführungsort, 25. Mai 2021, <https://www.revosax.sachsen.de/vorschrift/19216-VwV-Radfahrausbildung#romVIII>, abgerufen am 18.07.2025

12 vgl. Stadt Leipzig, Neuer öffentlicher Radübungsplatz auf der Alten Messe, 11.10.2023, <https://www.leipzig.de/newsarchiv/news/neuer-oeffentlicher-raduebungsplatz-auf-der-alten-messe>, abgerufen am 18.07.2025

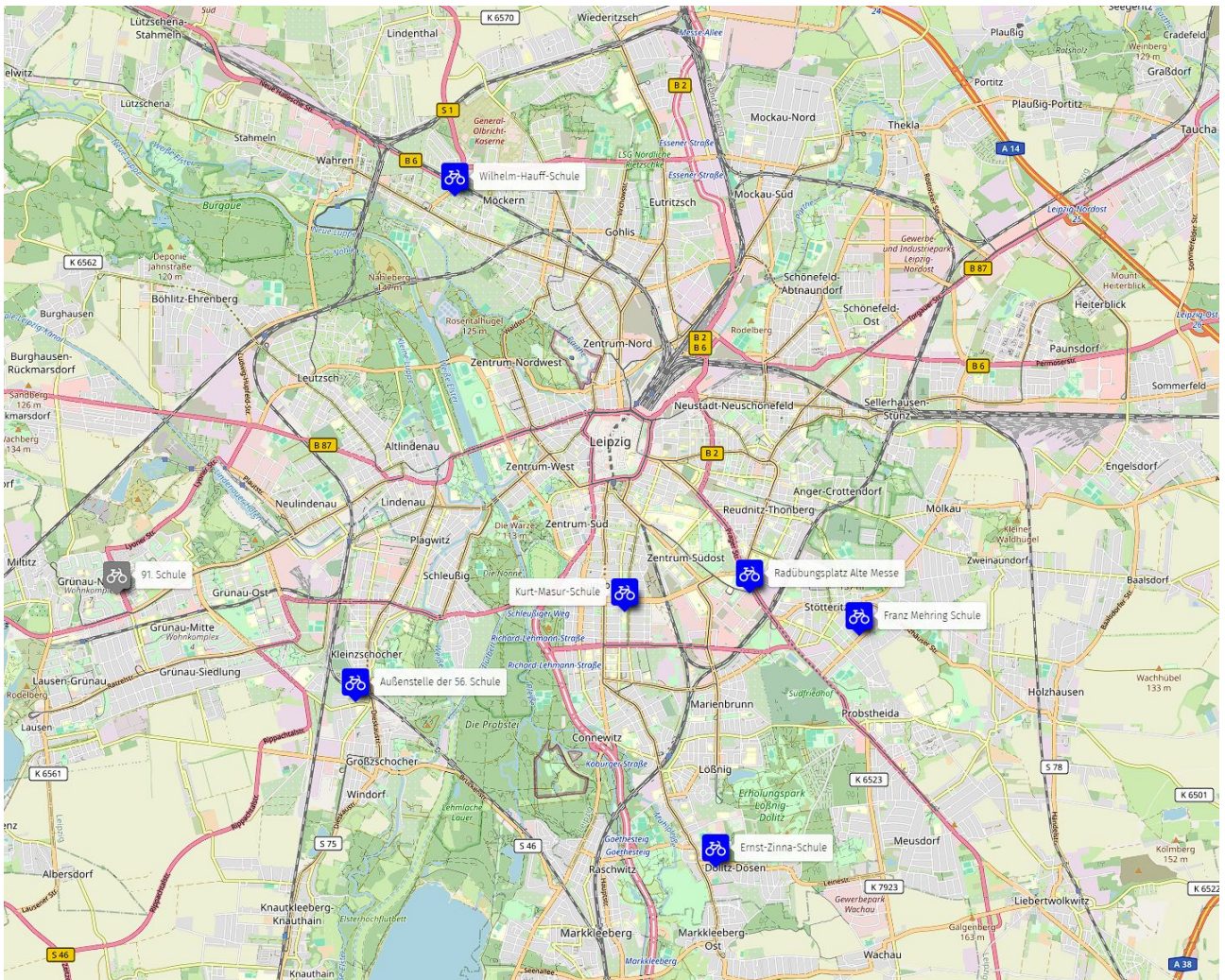


Abbildung 1: Standorte vorhandener (blau) und geplanter Radverkehrsübungsplätze (grau)

An den Standorten Franz-Mehring-Schule und Wilhelm-Hauff-Schule besteht derzeit dringender Sanierungsbedarf. Die Nutzung ist nur noch mit Einschränkungen möglich. An der 91. Schule in Leipzig-Grünau steht eine Fläche zur Verfügung, die als Fahrradübungsplatz hergerichtet werden soll. Der Platz an der Kurt-Masur-Schule ist gut ausgestattet. Die Schule hat sich für eine bessere Ausstattung eingesetzt: Die Verkehrsschilder hat die Ralf-Rangnick-Stiftung gespendet, die Flächen zwischen der Fahrbahn wurden über Fördermittel hergerichtet.



Abbildung 2: Radverkehrsübungsplatz mit Fahrbahnmarkierung und Verkehrsschildern an der Kurt-Masur-Schule

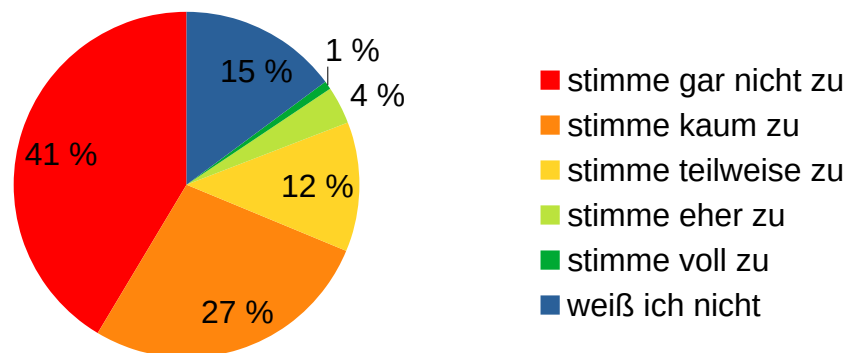


Abbildung 3: Blick auf den Radverkehrsübungsplatz der Kurt-Masur-Schule von der benachbarten Ida-Blum-Schule

Ist ein Fahrradübungsplatz Teil eines Schulhofes, muss die Radfahrausbildung während der Hofpausen unterbrochen werden, was für die zu prüfenden Kinder demotivierend wirken kann.

Zur Einordnung der Kapazitäten sei darauf hingewiesen, dass im Schuljahr 2023/24 rund 26.000 Kinder an insgesamt 103 Grund- und Förderschulen in Leipzig unterrichtet wurden. Im aktuellen Schulentwicklungsplan wird die Anzahl 2024/25 auf 21.396 geschätzt¹³. Angesichts der Tatsache, dass nur wenige Übungsplätze vorhanden und einige davon in schlechtem Zustand sind, ist es wenig überraschend, dass 69 % der Befragten einen Mangel an geeigneten Übungsflächen sehen. Betrachtet man ausschließlich die Einschätzungen jener Personen, die direkt mit der praktischen Ausbildung betraut sind, also Lehrkräfte, Polizei oder unterstützende Organisationen, fällt die Kritik noch deutlicher aus: 78 % von ihnen sehen einen Mangel an geeigneten Übungsflächen.

**Wie sehr stimmen Sie folgender Aussage zu:
Es gibt genügend Übungsplätze (n=256)**



„Eigentlich bräuchte es einen Radfahr-Übungsplatz der mit Straßenbahn, bei roter Ampel fahrenden Autos, drängelnden Radfahrern und pöbelnden Fußgängern das Verkehrsgeschehen in der Stadt annähernd realitätsnah simuliert, um die Kinder auf das hohe Stressniveau beim Radfahren einigermaßen vorzubereiten.“

13 Schulentwicklungsplan der Stadt Leipzig, Fortschreibung 2024, – Teil 1, Seite 41, https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.5_Dez5_Jugend_Soziales_Gesundheit_Schule/40_Amt_fuer_Schule/PDF/40.22.02.02-2024003430_-_Schulentwicklungsplan_2024_Leipzig_vorbehaltlichSMKZustimmung.pdf, abgerufen am 29.11.2025

In Leipzig wurden zwischen 1990 und 2023 keine Radverkehrsplätze mit Fördermitteln gebaut¹⁴. Im Juli 2022 beschloss die Ratsversammlung der Stadt Leipzig einstimmig, dass geprüft werden soll, wo und wie Fahrradübungsplätze geschaffen werden können.¹⁵ In der Darstellung des Sachverhaltes zum Beschluss heißt es: „Um eine Fahrradausbildung für alle GrundschülerInnen in Leipzig anbieten zu können, braucht es zu den zwei frei verfügbaren Fahrradplätzen an der Mehring- und an der Hauff-Grundschule zwei weitere Fahrradübungsplätze sowie eine Halle, die zur ganzjährigen Nutzung beheizt werden kann.“ Im Oktober 2023 konnte das öffentliche Übungsareal auf der Alten Messe geschaffen werden. Die Suche nach einer geeigneten Halle und der Bau von weiteren Übungsplätzen war bisher nicht erfolgreich (Stand 12/2025). Sollte keine geeignete Halle gefunden werden, soll ein Standort für den Bau einer Halle vorgeschlagen werden.¹⁶

Die Stadt Leipzig plant also, die bestehenden Radverkehrsübungsplätze sowohl qualitativ als auch quantitativ zu verbessern. Neben der Bereitstellung von ausreichend großen Flächen (mindestens 30 m x 40 m) sollen die Plätze überdacht sein, eine ganzjährige Nutzung ermöglichen und mit notwendigen Räumlichkeiten wie Sanitäranlagen, Aufenthaltsräumen, Fahrradabstellmöglichkeiten und Parkplätzen ausgestattet werden. Eine Öffnung der Übungsplätze für die Öffentlichkeit soll zudem sicher stellen, dass Kinder auch außerhalb der schulischen Radfahrausbildung die notwendigen Kompetenzen im Straßenverkehr unter sicheren Bedingungen erlernen können. Erfahrene Ausbilder betonen längst, dass regelmäßiges Üben entscheidend ist, um die Fahrfähigkeiten zu festigen und sich langfristig sicher im Straßenverkehr bewegen zu können.

Neben den stationären gibt es mobile Jugendverkehrsschulen, die direkt zu den Schulen fahren und dort vor Ort praktischen Fahrradunterricht anbieten. So stellte in den vergangenen Jahren die Ralf-Rangnick-Stiftung der Polizeidirektion Leipzig zwei mobile Jugendverkehrsschulen zur Verfügung. Hierfür erstattete die Stadt Leipzig der Ralf-Rangnick-Stiftung die Aufwendungen. Diese mobilen Einheiten halfen, die Deckungslücken durch fehlende Plätze zumindest teilweise zu kompensieren. Das Projekt lief bis Mai 2025¹⁷.

Erschwerend kommt hinzu, dass die bestehenden stationären Übungsplätze schlecht mit dem Fahrrad zu erreichen sind. Gerade ungeübte Kinder können nur überschaubare Strecken selbstständig mit dem Fahrrad bewältigen. Lediglich 7 % aller Befragten denken, dass die Fahrradübungsplätze gut mit dem Fahrrad zu erreichen sind, unter den Ausbil-

14 vgl. Stadt Leipzig: schriftliche Antwort zur Anfrage-Nr. VII-F-08812-AW-01, 20.09.2023, <https://www.l-iz.de/wp-content/uploads/2023/10/2023-09-15-VII-F-08812-AW-01-Verkehrserziehung-du-VO.pdf>, abgerufen am 18.07.2025

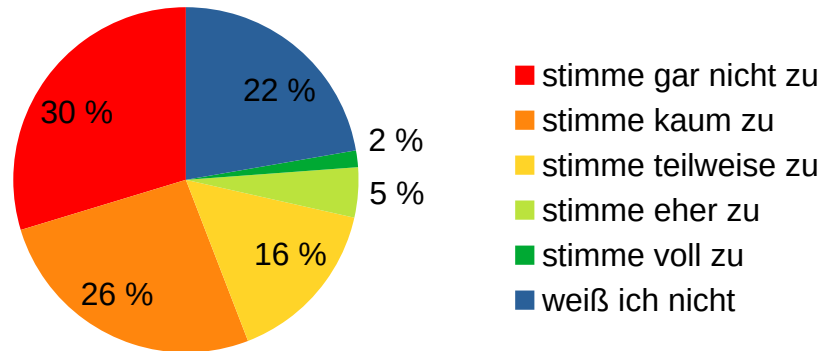
15 vgl. SPD Fraktion Stadt Leipzig: Antrag – VII-A-07027 „Mangelhafte Anzahl von Fahrradübungsplätzen – Leipzig muss Radfahrausbildung aller GrundschülerInnen gewährleisten“, https://ratsinformation.leipzig.de/allris_leipzig_public/vo020?VOLFDNR=2004087&refresh=false, abgerufen am 18.07.2025

16 Vgl. SPD Fraktion Stadt Leipzig: Antrag – VII-A-07027 „Mangelhafte Anzahl von Fahrradübungsplätzen – Leipzig muss Radfahrausbildung aller GrundschülerInnen gewährleisten“, https://ratsinformation.leipzig.de/allris_leipzig_public/to020?TOLFDNR=2044258, abgerufen am 18.07.2025

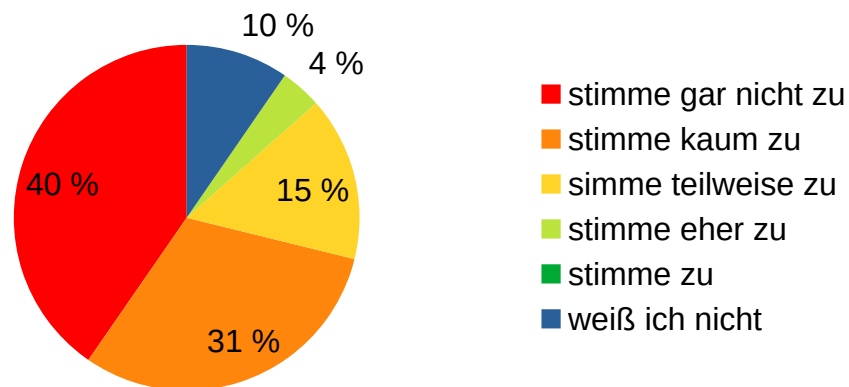
17 vgl. Ralf-Rangnick-Stiftung: Projekt „Sattelfest“, https://www.ralfrangnickstiftung.de/de/projekt.html/3_projekt-sattelfest-lizenz-zum-radeln, abgerufen am 10.10.2025

den sind es gar nur 4 %. Zwar ließe sich einwenden, dass auf den Übungsplätzen auch Fahrräder zur Verfügung gestellt werden könnten; jedoch gelingt das Training erfahrungsgemäß mit dem eigenen Fahrrad am besten. An dieses sind die Kinder in Größe und Handhabung gewöhnt.

**Wie sehr stimmen Sie folgender Aussage zu:
Die Übungsplätze sind gut mit dem Rad zu erreichen (n=256)**



**Wie sehr stimmen Sie folgender Aussage zu:
Die Übungsplätze sind gut mit dem Rad zu erreichen (nur Ausbilder, n=52)**



Ausbilder berichten zudem, dass der verpflichtende Transport zu entfernten Übungsplätzen in einigen Stadtteilen zu einem ungünstigen Verhältnis von Aufwand und Nutzen führt. Besonders widersprüchlich wirkt dies dort, wo viele Kinder ohnehin täglich schon mit dem Fahrrad zur Schule kommen, für die Ausbildung jedoch per ÖPNV zu einem Übungsplatz gefahren werden und anschließend wieder mit dem Rad nach Hause fahren.

Der ÖPNV kann die Erreichbarkeit von Übungsplätzen verbessern. Jedoch entstehen dabei finanzielle und zeitliche Zusatzaufwände, die insbesondere für Schulen und Familien mit begrenzten Ressourcen eine zusätzliche Belastung darstellen. Lediglich 19 % der Befragten sind der Meinung, dass Fahrradübungsplätze gut mit dem ÖPNV erreichbar sind. Eine kostenfreie Fahrradmitnahme bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr würde Familien entlasten.

Angesichts der geringen Anzahl der Fahrradübungsplätze und der schwierigen Erreichbarkeit ist es wenig verwunderlich, dass die Gruppe aller Befragten kaum Aussagen zu Qualität und Ausstattung der Plätze machen kann. Aus den Angaben aller Befragten lässt sich lediglich schließen, dass frei verfügbare Übungsplätze grundsätzlich geeignete Orte zum Üben sind.

9. Übungsmaterial

Die Mehrheit der Ausbilder bewertet die Ausstattung mit Übungsmaterialien insgesamt als ausreichend. Besonders die Verfügbarkeit von Fahrrädern, Helmen, Warnwesten sowie zusätzlichem Schulungsmaterial wie Verkehrsschildern oder Pylonen wird überwiegend positiv eingeschätzt. Je nach Material stimmt etwa die Hälfte der Befragten zu, dass die Ausstattung die Anforderungen erfüllt.

Dennoch ist die Einschätzung nicht uneingeschränkt positiv: In allen drei Bereichen äußert jeweils etwa ein Viertel der Befragten Zweifel an der Qualität oder Vollständigkeit der Ausstattung. Zudem fällt durchgängig auf, dass ein Fünftel der befragten Ausbilder keine Bewertung abgeben konnte („weiß ich nicht“) – ein deutlicher Hinweis darauf, dass viele nicht ausreichend Einblick in die tatsächlich verwendeten Materialien haben.

Insgesamt wird die Ausstattung als solide, aber ausbaufähig eingeschätzt.



Abbildung 4: Übungsmaterial einer mobilen Jugendverkehrsschule

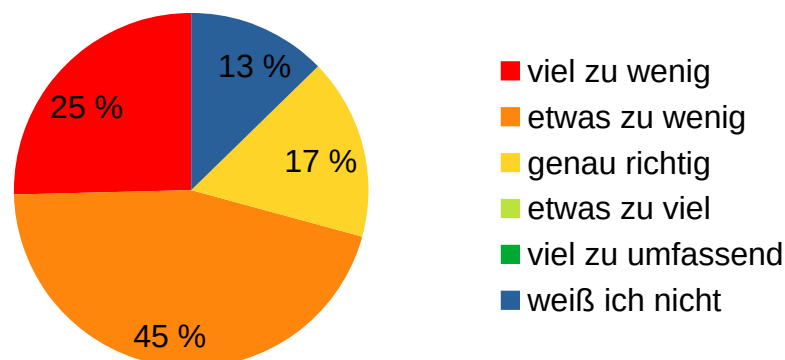
10. Kommunikation

Für eine erfolgreiche Radfahrausbildung spielt die Kommunikation eine wichtige Rolle. Besonders Erziehungsberechtigte sollten wissen, wie die Ausbildung aufgebaut ist und welche Inhalte in welchem Umfang vermittelt werden.

Die Befragung zeigt jedoch, dass dies häufig nicht der Fall ist: Knapp 71 % der Erziehungsberechtigten gaben an, viel zu wenig oder etwas zu wenig über Inhalt und Ablauf der Ausbildung erfahren zu haben. Nicht ein einziger Teilnehmer gab an, zu viel informiert worden zu sein. Zudem konnte fast ein Viertel der Befragten nicht angeben, wer die praktische Radfahrausbildung durchgeführt hat. Diese Ergebnisse weisen somit auf ein deutliches Informationsdefizit hin.

Aus diesem Mangel an Informationen resultieren spürbare Unsicherheiten bei den Erziehungsberechtigten: Wie aus den Kapiteln über die theoretische und praktische Ausbildung bereits hervorgeht, konnte jeweils gut ein Viertel der Befragten weder die Qualität noch den Umfang der Ausbildung einschätzen und antwortete daher mit „weiß ich nicht“.

Wird ausreichend über Inhalt und Ablauf der Ausbildung informiert? (n=260)



Die Zahlen spiegeln sich auch in den Kommentaren wieder:

„Es wird uns als Eltern überhaupt nicht genügend erklärt, dass es 1. eine verpflichtende Fahrradausbildung gibt und 2., dass es Übungsplätze gibt.“

„Wir fühlen uns schlecht über die Fahrradausbildung seitens der Schule informiert und haben den Kindern bereits eigenständig die Teilnahme am Straßenverkehr beigebracht.“

„Wenig Kommunikation generell über Inhalte der Fahrradprüfung“

„Zu wenig Informationen von der Schule über dieses Lernziel.“

"Wir als Eltern haben bisher keinen Einblick, wie solch eine Radfahrausbildung abläuft."

„Leider gibt es viel zu wenig Info für so ein wichtiges Thema in einer Großstadt heute, wenig offizielle Möglichkeiten - besonders auch für jüngere Kinder - zum Üben, für eine Stadt mit dieser bestehenden, aber leider zu selten sinnvoll ausgebauten Infrastruktur.“

Zwar stellt die Polizei Sachsen auf ihrer Webseite Informationen über die Radfahrausbildung¹⁸ bzw. die Jugendverkehrsschule¹⁹ zur Verfügung, doch es wäre besser, Erziehungsberechtigte aktiv über die Ausbildung in Kenntnis zu setzen und in diese einzubeziehen. Erziehungsberechtigte sollten frühzeitig, z. B. bei Elternabenden, per Rundschreiben der Schule oder auch in öffentlichen Kampagnen, über Umfang und Ablauf informiert werden.

18 vgl. Polizei Sachsen: Radfahrausbildung, <https://www.polizei.sachsen.de/de/4251.htm>, abgerufen am 18.07.2025

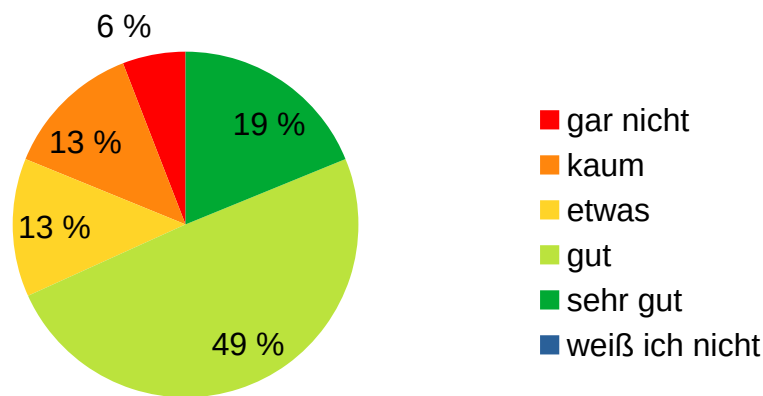
19 vgl. Polizei Sachsen: Jugendverkehrsschule, <https://www.polizei.sachsen.de/de/78566.htm>, abgerufen am 18.07.2025

11. Erfolge

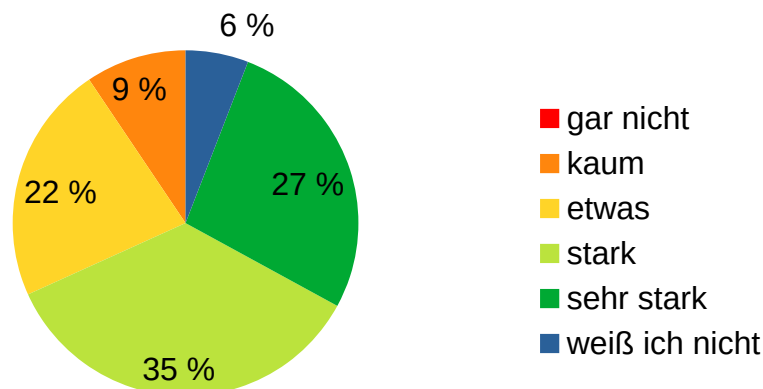
Unter den Erziehungsberechtigten wird der Wert der Radfahrausbildung deutlich erkannt: Gut 90 % der Kinder hatten Spaß an der Ausbildung und rund zwei Drittel der Eltern sind mit deren Qualität grundsätzlich zufrieden. Auch bei den Kindern zeigt sich eine hohe Motivation – die Mehrheit (68 %) hat angegeben, dass ihnen die Ausbildung gut oder sehr gut gefallen hat. Generell scheinen sie Freude am Fahrrad fahren sowie am Üben von Verhaltensweisen für den Straßenverkehr zu haben.

Diese positive Grundhaltung sollte genutzt werden, um allen Kindern frühzeitig die Vorteile des Radfahrens zu vermitteln. Gleichzeitig zeigt die Umfrage, dass viele Erziehungsberechtigte höhere Erwartungen haben: Etwa die Hälfte glaubt, dass ihre Kinder von einer umfangreicheren Ausbildung stark oder sehr stark profitiert hätten. Insgesamt befürwortet eine Mehrheit (62 %) eine intensivere Ausbildung, während nur ein kleiner Teil (9 %) der Meinung ist, dass zusätzliche Unterrichtsstunden wenig gebracht hätten.

Wie hat Ihrem Kind die Ausbildung gefallen? (n=85)



Glauben Sie, Ihr Kind hätte von einer umfangreicheren Ausbildung profitiert? (n=85)



12. Handlungsempfehlungen

Personelle Ressourcen sichern, Kooperationen stärken

- **Verbindlichkeit sicherstellen:** Die praktische Radfahrausbildung muss an allen Leipziger Grund- und Förderschulen verbindlich durchgeführt werden. Fehlende Kapazitäten oder Ressourcen dürfen nicht dazu führen, dass Kinder keine Ausbildung erhalten.
- **Personalaufbau:** Der erkennbare Mangel an geschultem Ausbildungspersonal erfordert die Aufstockung der polizeilichen Präventionsteams sowie Schulung von Lehrkräften für die Unterstützung im Praxisteil.
- **Ehrenamt und Kooperationen fördern:** Nichtstaatliche Organisationen und Initiativen sollten stärker eingebunden und finanziell unterstützt werden.

Kommunikation verbessern, Sichtbarkeit schaffen

- **Kommunikation stärken:** Schulen sollten Eltern frühzeitig und klar über Ablauf, Inhalte und Ziele der Radfahrausbildung informieren – z. B. über Elternabende, Flyer, Schulwebseiten oder bei Schulfesten.
- **Zentrale Informationsplattform:** Eine städtische oder schulübergreifende Webseite könnte gebündelt über Termine, Übungsorte und Ablauf informieren.
- **Öffentlichkeitsarbeit:** Durch gezielte Kampagnen sollten Eltern und Öffentlichkeit stärker für die Bedeutung der Radfahrausbildung sensibilisiert und gesellschaftliche Unterstützung und Akzeptanz gefördert werden.
- **Wirkung sichtbar machen:** Eine regelmäßige Evaluation durch Stadt, Polizei und Schulen kann Erfolge messbar machen und Weiterentwicklungen steuern.

Praxisanteil und Qualität der Ausbildung erhöhen

- **Mehr Übungszeit:** Der Umfang der praktischen Ausbildung sollte deutlich ausgeweitet werden, um einen größeren Erfahrungsgewinn bei den Kindern zu erzielen.
- **Praxisnähe steigern:** Übungen sollten Verkehrssituationen besser abbilden. Mobile Verkehrsschulen und realitätsnahe Übungsumgebungen können helfen.
- **Pädagogische Qualität sichern:** Ausbilder, insbesondere Polizeibeamte, sollten pädagogisch geschult werden, um den Unterricht kindgerecht und motivierend zu gestalten.
- **Radfahrkompetenz erhalten:** Schulen und Horte sollten nach Abschluss der Ausbildung regelmäßig Auffrischungsübungen und Fahrradaktionen anbieten, um das Gelernte zu festigen – z. B. als Ferienhortangebot auf dem Schulhof oder als Aktion einer nichtstaatlichen Organisation auf einem Radverkehrsübungsplatz, die über den Ferienpass beworben wird.

Mehr und besser ausgestattete Übungsplätze schaffen

- **Infrastruktur ausbauen:** Der bestehende Mangel an Übungsflächen muss durch den Bau zusätzlicher, ganzjährig nutzbarer Fahrradübungsplätze behoben werden. Ziel sollte mindestens ein Platz pro Stadtteil sein.
- **Sanierung und Instandhaltung:** Bestehende Plätze, insbesondere an der Franz-Mehring- und Wilhelm-Hauff-Schule, sollten kurzfristig saniert werden.
- **Erreichbarkeit verbessern:** Fahrradübungsplätze müssen für Schulen und Kinder einfach und sicher erreichbar sein. Neue Übungsflächen sind möglichst schul- und wohnortnah sowie öffentlich zugänglich zu errichten. Begleitmaßnahmen wie eine kostenlose Fahrradmitnahme im ÖPNV bis einschließlich zum 10. Lebensjahr sollten geprüft werden.

13. Methodik

Die Umfrage wurde von Mai bis Dezember 2024 als Online-Erhebung mit Google Forms auf freiwilliger Basis durchgeführt. Alle Leipziger Grund- und Förderschulen wurden per E-Mail zur Teilnahme eingeladen und gebeten, Erziehungsberechtigte über die Möglichkeit der Teilnahme zu informieren. Zudem wurden alle in der Umfrage genannten sowie an der Radfahrausbildung beteiligten Organisationen zur Teilnahme aufgefordert und die Umfrage in relevanten Interessenskreisen verbreitet. In der Umfrage wurde zwischen Erziehungsberechtigten und an der Radfahrausbildung beteiligten Organisationen unterschieden. Insgesamt beteiligten sich 260 Personen, wovon 207 sich der Gruppe der Erziehungsberechtigten zuordneten und 53 der Gruppe der an der Radfahrausbildung beteiligten Organisationen. Nicht jede Gruppe hat alle Fragen gesehen, sondern nur die für sie relevanten. Die Umfrage war anonym und es bestand die Möglichkeit, Fragen unbeantwortet zu überspringen.

14. Impressum

Herausgeber

Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Leipzig e.V. (ADFC Leipzig)
Ranstädter Steinweg 1
04109 Leipzig

Initiative Verkehrswende Leipzig als Projekt von
Changing Cities e. V.
Oberlandstraße 26-35
12099 Berlin

Autoren, Gestaltung, Layout

Juliana Klengel (ADFC Leipzig)
Daniel Obst (Verkehrswende Leipzig)

Fotonachweise

Titelfoto: ADFC
Abbildung 1: uMap, eigene Bearbeitung
Abbildung 2 bis 4: Daniel Obst
Grafiken: eigene Erstellung

Redaktionsschluss

09.12.2025