

Regionalkonferenz Süd 2026

Verkehrsunfallprävention durch Sport und Bewegung

Am 12. Juni 2026 fand im Stadthaus Cottbus die Regionalkonferenz Süd des Brandenburgischen Netzwerks für Verkehrssicherheit statt. Die Veranstaltung war dem Thema „Verkehrsunfallprävention durch Sport und Bewegung“ gewidmet und wies damit einen interdisziplinären Ansatz auf, der klassische Verkehrssicherheitsarbeit mit sport-, bewegungs- und bildungsbezogenen Fragestellungen verbindet.

Insgesamt nahmen rund 40 Personen an der Regionalkonferenz teil. Vertreten waren Akteure aus Verwaltung, Verkehrssicherheitsarbeit, Sport, Bildung, Polizei, Mobilitätsbildung sowie weitere Institutionen und Verbände. Als Gäste waren unter anderem Vertreterinnen und Vertreter der UKBB sowie des ADAC anwesend, die ihre fachlichen Perspektiven in den Austausch einbrachten.

Ziel der Veranstaltung war es, den Zusammenhang zwischen Bewegung, motorischen Fähigkeiten, Aufmerksamkeit, Wahrnehmung und sicherem Verhalten im Straßenverkehr stärker herauszuarbeiten. Zugleich bot die Konferenz den beteiligten Akteuren Raum, eigene Erfahrungen, Bedarfe und Perspektiven einzubringen. Damit diente die Regionalkonferenz nicht nur der fachlichen Information, sondern insbesondere auch der Vernetzung und der Weiterentwicklung künftiger Präventionsansätze im Süden Brandenburgs.

Eröffnung und fachlicher Auftakt

Die Veranstaltung wurde von Christian Bahrmann eröffnet. Bekannt durch den KiKA und seit vielen Jahren ein engagierter und leidenschaftlicher Unterstützer von Aktionen im Bereich der Verkehrsunfallprävention, führte er als Moderator in die Regionalkonferenz ein. Dabei stellte er den thematischen Rahmen der Veranstaltung vor und machte deutlich, dass Verkehrsunfallprävention dort besonders wirksam wird, wo sie lebensnah, verständlich und zielgruppengerecht vermittelt wird.

Im Anschluss richtete Manuel Helwig von der Stadt Cottbus freundliche und wertschätzende Grußworte an die Teilnehmenden. Er unterstrich die Bedeutung der Verkehrssicherheitsarbeit auf kommunaler Ebene und hob hervor, dass Prävention vor Ort vor allem dann erfolgreich sein kann, wenn unterschiedliche Akteure zusammenarbeiten und ihre jeweiligen fachlichen Stärken bündeln.

Sport und Prävention aus wissenschaftlicher Perspektive

Den ersten fachlichen Impuls setzte Daniel Eich, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung an der Universität Potsdam. Die zentrale Leitfrage seines Vortrags lautete: Welche körperlichen und kognitiven Fähigkeiten machen sichere Verkehrsteilnahme möglich?

Im Mittelpunkt stand die Erkenntnis, dass Verkehrssicherheit nicht ausschließlich über Regelwissen entsteht. Sichere Teilnahme am Straßenverkehr ist auch eine Bewegungs- und Wahrnehmungsleistung. Menschen müssen Reize aufnehmen und verarbeiten und häufig Entscheidungen unter Zeitdruck treffen, die dann in konkrete Bewegungen übersetzt werden müssen. Straßenverkehr ist damit eine komplexe Handlungssituation, in der Wahrnehmung, Reaktion, Koordination und Kontrolle ineinandergreifen.



© BNfVS

Der Vortragsinhalt machte deutlich, dass Sport und Bewegung genau an diesen Punkten ansetzen können. Besonders relevant sind Gleichgewicht, Aufmerksamkeit, Antizipationsfähigkeit, räumliche Verarbeitung sowie die Fähigkeit, Doppelaufgaben zu bewältigen. Diese Kompetenzen sind trainierbar und bilden eine wesentliche Grundlage für eine sichere Mobilität. Sportwissenschaftliche Ansätze können die klassische Verkehrsprävention daher sinnvoll ergänzen, indem sie die Vermittlung von Verkehrsregeln mit motorischen und kognitiven Lernprozessen verknüpfen.

Ein weiterer Schwerpunkt des Vortrags lag auf der Entwicklung verkehrsrelevanter Kompetenzen über die gesamte Lebensspanne. In der frühen Kindheit stehen Basismotorik, Balance, Impulskontrolle und visuell-motorische Orientierung im Vordergrund. Im Schulalter gewinnen Aufmerksamkeit, Handlungshemmung, flexible Reaktion und koordinative Fähigkeiten an Bedeutung. Bei Erwachsenen rücken Antizipation, Situationslesen und effiziente Wahrnehmung in dynamischen Situationen und unter Zeitdruck stärker in den Mittelpunkt. Im höheren Alter werden Gleichgewicht, sichere Straßenquerung, Reaktionsfähigkeit und Doppelaufgabenfähigkeit besonders bedeutsam.

Aus dieser Perspektive wurde deutlich: Verkehrsunfallprävention kann dort gestärkt werden, wo Bewegungsangebote gezielt mit Wahrnehmungs-, Aufmerksamkeits- und Entscheidungsübungen verbunden werden. Beispiele hierfür sind Balancier- und Reaktionsparcours, Stopp-Signal-Spiele, Übungen mit Richtungswechseln, Fahrrad- und Mobilitätstrainings sowie bewegte Aufgabenformate, bei denen Reize erkannt und Handlungen angepasst werden müssen.

Praxisperspektive BIKE-FIT

Herr Konstantin Henschen stellte den Praxisansatz von BIKE-FIT vor. Konstantin Henschen ist Sportpädagoge, Radsportler und Gründer von BIKE-FIT. Seit 2015 entwickelt er das Konzept aus der Praxis heraus – als Trainer, Coach-Ausbilder und Systemarchitekt.

BIKE-FIT setzt auf einen handlungsorientierten Zugang, bei dem Kinder und Jugendliche über Bewegung, Fahrradtraining und konkrete Übungssituationen an mehr Sicherheit im Straßenverkehr herangeführt werden. Dabei wurde deutlich, dass Radfahren mehr ist als eine Fortbewegungsform. Es ist zugleich ein Lernfeld für Gleichgewicht, Koordination, Bremsverhalten, Blickführung, Orientierung und situationsangemessenes Entscheiden.



© BNfVS

Der Praxisimpuls knüpfte damit unmittelbar an die wissenschaftliche Einführung an und zeigte, wie motorisch-kognitive Kompetenzen in konkreten Trainingssituationen gefördert werden können.

Mobilitätsbildung aus Sicht der ADAC Stiftung

Der Beitrag von Christine Evertz, Senior Projektmanagerin Mobilitätsbildung bei der ADAC Stiftung, stellte zentrale Erkenntnisse aus der Jugendstudie und aus der Arbeit der ADAC Stiftung vor. Im Mittelpunkt stand die Frage, wie junge Menschen Mobilität wahrnehmen, welche Erwartungen sie an zukünftige Mobilitätsformen haben und wie die Zielgruppe zum Zwecke einer sicheren, selbstständigen und verantwortungsvollen Verkehrsteilnahme erreicht werden kann.

Die vorgestellte Studie machte deutlich, dass Mobilität für Jugendliche eng mit Selbstständigkeit, gesellschaftlicher Teilhabe und Zukunftsorientierung verbunden ist. Für junge Menschen bildet Mobilität die Voraussetzung dafür, Alltag, Freizeit, Schule, Ausbildung und soziale Kontakte selbstständig gestalten zu können. Daraus ergibt sich für die Verkehrsunfallprävention die Aufgabe, Jugendliche nicht nur als Zielgruppe von Maßnahmen zu verstehen, sondern ihre Perspektiven stärker in die Entwicklung von Angeboten einzubeziehen.



© BNfVS

Der Beitrag zeigt zudem auf, dass Mobilitätsbildung lebensweltorientiert, praxisnah und anschlussfähig gestaltet werden muss. Präventionsangebote sollten die tatsächlichen Wege, Interessen und Kommunikationsformen junger Menschen berücksichtigen. Damit lieferte der Vortrag wichtige Impulse für die Fragen, wie Verkehrssicherheitsarbeit

Jugendliche künftig wirksamer erreichen und sie zugleich stärker an der Gestaltung sicherer Mobilität beteiligen kann.

Vereinslandschaft und Sportentwicklung in Cottbus

Herr Matthias Boddeutsch, Jugendsportkoordinator des Stadtsportbundes Cottbus, stellte die aktuelle Situation der Vereine und die Sportentwicklung in Cottbus dar. Dabei gab er einen Einblick in bestehende Strukturen, Herausforderungen und Potenziale des organisierten Sports vor Ort. Im Fokus standen die Lage der Sportvereine, die Entwicklung von Angeboten für Kinder und Jugendliche sowie die Frage, welche Rolle Sportvereine als Partner in der Präventionsarbeit spielen können.

In einer sich anschließenden Fragerunde wurde der Bezug zur Verkehrsunfallprävention noch einmal ausdrücklich hergestellt. Dabei zeigte sich, dass Sportvereine wichtige Anknüpfungspunkte für präventive Maßnahmen bieten. Sie erreichen Kinder, Jugendliche, Familien und ältere Menschen regelmäßig und niedrighschwellig. Zugleich bieten sie Räume, in denen Bewegung, Regelverständnis, Rücksichtnahme, Koordination, Fairness und soziale Verantwortung praktisch eingeübt werden können. Damit können Vereine dabei helfen, Verkehrssicherheitsarbeit stärker in bestehende Alltags- und Freizeitstrukturen zu integrieren.



© BNfVS

Arbeitsgruppenphase

Im Anschluss an die fachlichen Beiträge bildeten die Teilnehmenden vier Arbeitsgruppen. Diese setzten sich mit der Frage auseinander, welche Potenziale, Bedarfe und nächsten Schritte sich in Bezug auf das Thema „Verkehrsunfallprävention durch Sport und Bewegung“ ergeben. Die Arbeitsgruppen sollten ihre Diskussionspunkte und -ergebnisse digital auf den bereitgestellten iPads dokumentieren und anschließend kurz im Plenum vorstellen.



© BNfVS

Die Leitfrage der Arbeitsgruppen lautete: Was brauchen wir, damit Sport und Bewegung künftig noch stärker zur Verkehrsunfallprävention beitragen können?

Dabei wurden insbesondere folgende Teilfragen diskutiert:

- Wo liegen Potenziale und Chancen?
- Welche Bedarfe bestehen bei den Akteuren?
- Welche Themen sollten künftig vertieft werden?
- Welche Ideen gibt es für künftige Maßnahmen oder Veranstaltungen?
- Welche Herausforderungen bestehen bei der Verbindung von Verkehrsunfallprävention, Sport und Bewegung?

Auswertung der Arbeitsgruppen und Handlungsempfehlungen

Zentrale Erkenntnisse

Die Diskussionen zeigten deutlich, dass die Teilnehmenden ein großes Potenzial in der Verbindung von Sport, Bewegung und Verkehrssicherheit sehen. Besonders hervorgehoben wurden die Förderung motorischer Fähigkeiten, die Stärkung von Aufmerksamkeit und Reaktionsfähigkeit sowie die Vermittlung von Rücksichtnahme und Eigenverantwortung.

Gleichzeitig offenbarte sich, dass eine nachhaltige Umsetzung häufig an fehlenden Strukturen, begrenzten personellen Ressourcen, knappen Zeitfenstern und begrenzten finanziellen Mitteln scheitert. Mehrfach wurde darauf hingewiesen, dass Verkehrssicherheitsarbeit und Bewegungsförderung stärker in bestehende Bildungs- und Freizeitangebote eingebunden werden müssen.

Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen bewiesen zudem, dass es nicht an grundsätzlichen Ideen fehlt. Vielmehr besteht der zentrale Bedarf darin, vorhandene Ansätze besser zu strukturieren, Akteure gezielter miteinander zu verbinden, Zuständigkeiten zu klären und geeignete Rahmenbedingungen für eine dauerhafte Umsetzung zu schaffen.

Bedarfe der Akteure

1. Verankerung in Schule und Kita

Ein zentrales Ergebnis war der Wunsch nach einer stärkeren institutionellen Verankerung von Bewegung und Mobilitätsbildung. Genannt wurden insbesondere die Integration der Radfahrausbildung in den Sportunterricht, die Entwicklung verbindlicher Inhalte zur Mobilitätsbildung, die stärkere Einbindung von Kitas, der Ausbau praktischer Übungsanteile, die Nutzung von Hortangeboten für das Radfahrtraining sowie einheitliche Qualitätsstandards bei der Verkehrserziehung.

Die Teilnehmenden betonten, dass Verkehrssicherheitsarbeit früh beginnen müsse. Bereits im Kita- und Grundschulalter sollten motorische Grundlagen, Bewegungssicherheit, Aufmerksamkeit und erste Mobilitätskompetenzen gefördert werden. Schulen, Kitas und Horte benötigen dafür jedoch Unterstützung, geeignete Materialien und verlässliche Kooperationsstrukturen.

2. Stärkung motorischer Kompetenzen

Übereinstimmend wurde festgestellt, dass motorische Kompetenzen bei Kindern und Jugendlichen zunehmend gesondert gestärkt werden müssen, weil Bewegungsmangel, steigende Mediennutzung, fehlende Bewegungsräume und eine teilweise rückläufige Leistungsbereitschaft die Entwicklung grundlegender Kompetenzen erschweren. Daraus ergibt sich ein erhöhter Bedarf an Bewegungsangeboten mit direktem Bezug zur Verkehrssicherheit. Wer sich sicher bewegen, reagieren, orientieren und koordinieren kann, ist besser in der Lage, Verkehrssituationen einzuschätzen und angemessen zu handeln. Die Verbindung von Sport, Bewegung und Verkehrssicherheit wurde daher als besonders anschlussfähig bewertet.

3. Ressourcen und Rahmenbedingungen

Mehrfach wurden Personalmangel, fehlende Zeitfenster, unzureichende finanzielle Mittel, fehlendes Schulungs- und Unterrichtsmaterial sowie die Abwesenheit politischer Entscheidungsträger als Herausforderungen benannt.

Viele Akteure sind grundsätzlich bereit, sich stärker in die Verkehrsunfallprävention einzubringen. Gleichzeitig fehlen häufig die Ressourcen, um Angebote langfristig umzusetzen. Dazu zählen Personal, Finanzierung, Räume, Materialien und klare Zuständigkeiten.

Als weiterer relevanter Punkt wurde die Notwendigkeit der stärkeren Einbindung von Entscheidungsträgern genannt. Nachhaltige Veränderungen können nicht allein auf der operativen Ebene erreicht werden. Damit Bewegung und Mobilitätsbildung strukturell verankert werden, braucht es politische und institutionelle Unterstützung.

4. Kooperation und Vernetzung

Die Vernetzung von Schulen, Kitas, Sportvereinen, Stadtsportbünden, Polizei und weiteren Verkehrssicherheitsakteuren wurde als entscheidender Erfolgsfaktor hervorgehoben. Folgende Formate wurden als geeignet erachtet: Verkehrssicherheitstage mit Bewegungsanteilen, Kooperationen mit Sportvereinen, Kita-Sportspiele sowie gemeinsame Bewegungs- und Mobilitätsprojekte.

Die Arbeitsgruppen zeigten, dass Verkehrsunfallprävention durch Sport und Bewegung nur dann wirksam weiterentwickelt werden kann, wenn unterschiedliche Akteure ihre Kompetenzen bündeln. Schulen und Kitas erreichen Kinder und Jugendliche im Alltag. Sportvereine verfügen über Bewegungsangebote und pädagogische Erfahrungsräume. Polizei, ADAC, UKBB, Verkehrswachten und weitere Partner bringen fachliche Expertise in der Verkehrssicherheitsarbeit ein. Kommunen und Verwaltungen können die organisatorischen und strukturellen Rahmenbedingungen unterstützen. Gerade in dieser Verbindung liegt ein wesentliches Potenzial für künftige Maßnahmen.

Themen für eine Folgeveranstaltung

Aus den Diskussionen ergaben sich mehrere Themen, die von den Teilnehmenden vertieft werden sollten:

1. Mobilitätsbildung in Schule und Kita
2. Motorische Entwicklung von Kindern und deren Bedeutung für die Verkehrssicherheit
3. Bewegungsförderung als Präventionsinstrument
4. Radfahren als Schlüsselkompetenz für Verkehrssicherheit
5. Aufmerksamkeit, Ablenkung und Mediennutzung im Straßenverkehr
6. Kooperationen zwischen Verkehrssicherheitsarbeit und organisiertem Sport
7. Finanzierung und strukturelle Verankerung von Präventionsmaßnahmen
8. Verkehrssicherheit im Alter durch Bewegung und Sport

Diese Themen zeigen, dass die Regionalkonferenz einen wichtigen Auftakt gesetzt hat. Für eine nächste Veranstaltung bietet es sich an, die Ergebnisse der Arbeitsgruppen aufzugreifen und stärker in Richtung Umsetzung weiterzuentwickeln. Dabei sollte insbesondere die Frage im Mittelpunkt stehen, wie aus den identifizierten Bedarfen konkrete Maßnahmen, Kooperationen und verbindliche nächste Schritte abgeleitet werden können.

Handlungskatalog für das Brandenburgische Netzwerk für Verkehrssicherheit

Kurzfristige Aufgaben

- Sammlung und Veröffentlichung guter Praxisbeispiele
- Sichtung vorhandener Materialien zur Mobilitätsbildung und Bewegungsförderung sowie bestehender Bewegungs- und Verkehrssicherheitsangebote
- stärkere Einbindung von Sportvereinen in Verkehrssicherheitstage
- Entwicklung eines Austauschnetzwerks zwischen Sport- und Verkehrssicherheitsakteuren
- Identifikation von Akteuren, die bereits an der Schnittstelle von Sport, Bewegung und Verkehrssicherheit arbeiten

Mittelfristige Aufgaben

- Entwicklung eines Konzeptes „Sport und Verkehrssicherheit“
- Intensivierung der Zusammenarbeit mit MBJS, Stadtsportbünden, ADAC, UKBB und weiteren Partnern
- Erstellung von Materialien für Schulen, Kitas und Horte

- Ausbau von Bewegungs- und Radfahrangeboten im Kindesalter
- Prüfung möglicher Kooperationsformate mit Sportvereinen, Polizei, Kommunen und weiteren Verkehrssicherheitsakteuren
- Entwicklung von Bausteinen für Verkehrssicherheitstage mit stärkerem Bewegungsbezug

Langfristige Aufgaben

- Aufbau eines landesweiten Netzwerkes „Bewegung und Verkehrssicherheit“
- Entwicklung einheitlicher Qualitätsstandards für bewegungsorientierte Verkehrserziehung
- stärkere politische Verankerung des Themas
- regelmäßige Fachveranstaltungen zum Themenkomplex Sport, Bewegung und Verkehrssicherheit
- Verstetigung der Zusammenarbeit zwischen Verkehrssicherheitsakteuren, Bildungsinstitutionen und organisiertem Sport
- langfristige Integration bewegungsorientierter Präventionsansätze in die Verkehrssicherheitsarbeit des Landes Brandenburg

Netzwerken und fachlicher Austausch

Ein besonderer Mehrwert der Regionalkonferenz bestand in ihrer Funktion als Netzwerkveranstaltung. Die Kaffeepause und die Mittagspause wurden von den Teilnehmenden intensiv genutzt, um die fachlichen Impulse aufzugreifen, bestehende Kontakte zu vertiefen und neue Verbindungen zwischen den beteiligten Institutionen herzustellen.

Gerade die Verbindung unterschiedlicher Akteursgruppen machte den Charakter der Veranstaltung aus. Verwaltung, ADAC, UKBB, Polizei, Sportorganisationen, kommunale Vertreterinnen und Vertreter sowie weitere Fachakteure kamen miteinander ins Gespräch und konnten ihre jeweiligen Perspektiven einbringen. Dadurch wurde deutlich, dass das Thema „Verkehrsunfallprävention durch Sport und Bewegung“ viele Schnittstellen bietet und nicht auf einen einzelnen Zuständigkeitsbereich begrenzt ist.

Der informelle Austausch zeigte zudem, dass zahlreiche Akteure bereits an verwandten Themen arbeiten, dass diese teilweise jedoch noch nicht systematisch miteinander verknüpft sind. Die Regionalkonferenz bot deshalb nicht nur Raum für Information, sondern auch für Abstimmung, Ideensammlung und mögliche Kooperationen. Für die weitere Arbeit des Brandenburgischen Netzwerks für Verkehrssicherheit ergibt sich daraus die Chance, diese Kontakte aufzugreifen und in tragfähige Arbeitsbeziehungen zu überführen.

Einordnung der Regionalkonferenz Süd 2026 in das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Brandenburg 2034

Die Regionalkonferenz Süd 2026 wies klare Bezüge zum Verkehrssicherheitsprogramm (VSP) des Landes Brandenburg mit dem Zielhorizont 2034 auf. Mit dem Thema „Verkehrsunfallprävention durch Sport und Bewegung“ griff die Regionalkonferenz mehrere zentrale Maßnahmenbereiche des VSP auf. Besonders relevant sind dabei die Handlungsfelder „Mensch und Umfeld“, „Infrastruktur“, „Zukunftstechnologie“, „Automatisierung und Digitalisierung“, „Ressourcenoptimierung“ und „Vernetzung“ sowie „Umsetzung und Beteiligung“.

Bezug zum Handlungsfeld „Mensch und Umfeld“

Der stärkste Bezug bestand zum Handlungsfeld „Mensch und Umfeld“. Dieses Handlungsfeld umfasst insbesondere Mobilitätsbildung, lebenslanges Lernen, Regelkenntnis, Regelakzeptanz, Öffentlichkeitsarbeit und zielgruppengerechte Prävention. Die Regionalkonferenz setzte genau an dieser Stelle an, indem sie Verkehrssicherheit nicht nur als Frage von Regelwissen verstand, sondern als Zusammenspiel von Wahrnehmung, Bewegung, Aufmerksamkeit, Koordination, Antizipation und verantwortlichem Handeln.

Damit berührte die Veranstaltung insbesondere folgende Maßnahmen des VSP:

M.1 – Kommunikation aktueller Themen über unterschiedliche Kanäle

Die Regionalkonferenz diente als fachliches Kommunikationsformat, um aktuelle Fragen der Verkehrsunfallprävention, insbesondere Sport, Bewegung, Radfahren, Aufmerksamkeit und Mobilitätsbildung, mit unterschiedlichen Akteuren zu diskutieren.

M.2 – Fortführung der Verkehrssicherheitsarbeit bei Aus- und Fortbildung des pädagogischen Personals in Bildungseinrichtungen

Die Arbeitsgruppen machten deutlich, dass Schulen, Kitas und Horte stärker eingebunden werden müssen. Besonders die Forderung nach mehr praktischer Mobilitätsbildung, Radfahrtraining und Bewegungsangeboten verweist auf die Notwendigkeit, pädagogisches Personal fachlich zu unterstützen.

M.3 – Schulische Radfahrausbildung fortführen

Die Radfahrausbildung war ein zentrales Thema der Arbeitsgruppen. Genannt wurden die Integration der Radfahrausbildung in den Sportunterricht, mehr praktische Übungsanteile, einheitliche Standards und eine stärkere strukturelle Verankerung in Schule und Hort.

M.5 – Freiwillige Angebote für Seniorinnen und Senioren zum Kompetenzerhalt

Die Diskussionen griffen auch die Verkehrssicherheit älterer Menschen auf. Bewegungsangebote wie Gleichgewichtstraining, Reaktionstraining, Yoga, Stretching oder altersgerechte Kräftigung können dazu beitragen, Mobilität, Handlungssicherheit und Selbstständigkeit im Alter zu erhalten.

M.7 – Fokusthemen im Fußverkehr

Die wissenschaftliche Einordnung zeigte, dass sichere Verkehrsteilnahme auch von Aufmerksamkeit, räumlicher Verarbeitung und Reaktionsfähigkeit abhängt. Damit bestehen Bezüge zu Themen wie sichere Querungsstellen, Sichtbarkeit, Sichtverdeckung sowie Einschätzung von Geschwindigkeiten und Zeitlücken.

M.8 – Fokusthemen im Radverkehr, u. a. Pedelecs/E-Bikes und Sturzprävention

Die Regionalkonferenz griff Radverkehr nicht nur theoretisch, sondern durch den Praxisbeitrag von BIKE-FIT auch bewegungsbezogen auf. Gleichgewicht, Bremsverhalten, Blickführung und Reaktion wurden als zentrale Voraussetzungen sicherer Radmobilität herausgestellt.

M.9 – Erlernen notwendiger Fähigkeiten zum Radfahren

Diese Maßnahme passte besonders stark zum Thema der Regionalkonferenz. Die Arbeitsgruppen betonten, dass Kinder und Jugendliche mehr praktische Übungsräume, Verkehrsgärten, Hortangebote und strukturierte Trainings benötigen, um Radfahren sicher zu beherrschen.

M.10 – Fokusthemen im Fußverkehr, Radverkehr und motorisierten Verkehr

Die Veranstaltung stellte das Miteinander unterschiedlicher Verkehrsteilnehmender in den Mittelpunkt. Themen wie Rücksichtnahme, Partnerschaft im Verkehr, Gefahren an Knotenpunkten, Ablenkung, regelwidriges Verhalten und sichere Bewegung im Seitenraum wurden sowohl in den Vorträgen als auch in den Arbeitsgruppen angesprochen.

M.11 – Fokusthemen im motorisierten Verkehr, u. a. Geschwindigkeit, Ablenkung, Alkohol, Drogen und Medikamente

Auch wenn der Schwerpunkt der Regionalkonferenz auf Sport und Bewegung lag, wurde das Thema „Ablenkung“ ausdrücklich adressiert. Die Arbeitsgruppen benannten insbesondere Kopfhörer, Mediennutzung und fehlende Aufmerksamkeit als Herausforderungen. Damit besteht ein ergänzender Bezug zu dieser Maßnahme.

M.12 – Kommunikation relevanter Verkehrsregeln über verschiedene Kanäle

Die Veranstaltung zeigte, dass Regelwissen stärker mit praktischen Lerngelegenheiten verbunden werden sollte. Sport- und Bewegungsformate können Verkehrsregeln nicht nur erklären, sondern erfahrbar machen, etwa über Parcours, Reaktionsspiele, Roll- und Radfahrübungen oder im Rahmen von Verkehrssicherheitstagen.

M.13 – Fortführung und Ausbau von Verkehrsteilnehmerschulungen vor Ort

Die Regionalkonferenz bestätigte den Bedarf an lokalen und regionalen Schulungs-, Übungs- und Austauschformaten. Verkehrssicherheitstage mit Bewegungsanteilen, Radfahrtrainings, Kita-Sportspiele und Kooperationen mit Sportvereinen können solche Angebote vor Ort ergänzen.

M.17 – Fortführung und Modernisierung der Landeskampagne „Lieber sicher. Lieber leben.“

Sport und Bewegung bieten die Möglichkeit, Verkehrssicherheit positiv, aktiv und lebensnah zu kommunizieren. Der Ansatz kann die bestehende Kampagnenlogik ergänzen, weil er nicht nur Risiken in den Fokus rückt, sondern Kompetenzerleben, Fairness, Rücksichtnahme und Selbstwirksamkeit betont.

M.18 – Schwerpunktsetzung der Kampagnenarbeit ausgehend vom Unfallgeschehen

Die Konferenz eröffnete einen Zugang, um besonders gefährdete Gruppen wie Kinder, Jugendliche, Radfahrende, zu Fuß Gehende und ältere Menschen gezielt anzusprechen. Damit kann das Thema „Sport und Bewegung“ perspektivisch als kampagnenfähiger Präventionsansatz weiterentwickelt werden.

M.20 – Prüfung innovativer Kommunikationsformen von Ausbildungsinhalten

Die Arbeitsgruppen brachten unter anderem digitale Spieleevents, Podcasts und moderne Beteiligungsformate als innovative Varianten der Kommunikation ein. Diese Ideen passen zum Anliegen, neue Kommunikationsformen für Präventionsinhalte zu prüfen und zielgruppengerecht einzusetzen.

Bezug zum Handlungsfeld „Infrastruktur“

Auch wenn die Regionalkonferenz vorrangig das Verhalten, die Mobilitätsbildung und die Akteursvernetzung betraf, ergaben sich auch klare Bezüge zum Handlungsfeld „Infrastruktur“.

I.8 – Leitfäden, Handbücher und Musterbeispielsammlungen entwickeln und kommunizieren

Die Arbeitsgruppen machten betonen, dass Akteure praktische Materialien, Orientierung und Beispiele benötigen. Daraus ergibt sich der Bedarf, gute Praxisbeispiele, Bewegungsparcours, Radfahrübungen, Verkehrssicherheitstage und Kooperationsmodelle aufzubereiten und zugänglich zu machen.

I.12 – Gewährleistung sicherer und durchgängiger Radverkehrsrouten mit sicheren Querungsstellen

Die Diskussionen zeigten, dass Radfahren als Schlüsselkompetenz nur dann nachhaltig gestärkt werden kann, wenn auch sichere Räume zum Üben und sichere Radverkehrsverbindungen vorhanden sind. Damit besteht ein direkter Bezug zur sicheren Gestaltung von Radverkehrsrouten und Querungsstellen.

I.13 – Durchgängige, verkehrssichere und möglichst getrennte Radinfrastruktur mit Fokus auf Knotenpunkten

Die Arbeitsgruppen benannten den Ausbau des Radwegenetzes sowie Schutzräume zum Üben als relevante Rahmenbedingungen. Bewegungsorientierte

Verkehrssicherheitsarbeit benötigt daher nicht nur pädagogische Konzepte, sondern auch geeignete Infrastruktur.

Bezug zum Handlungsfeld „Zukunftstechnologie, Automatisierung und Digitalisierung“

Die Regionalkonferenz berührte auch das Handlungsfeld „Zukunftstechnologie, Automatisierung und Digitalisierung“ insbesondere dort, wo digitale Kommunikations- und Auswertungsformen eine Rolle spielen.

Z.5 – Angebote zur Aufklärung über sichere Fahrrad- und Pedelecausstattung sowie Helmtragen

Da Radfahren, Fahrradbeherrschung und Radverkehrssicherheit zentrale Themen der Veranstaltung waren, bietet sich hier ein unmittelbarer Anschluss an Aufklärungsangebote zu Fahrrad- und Pedelecausstattung, Helmtragen und Sturzprävention.

Z.11 – Kenntnis und Verfügbarkeit von Know-how und Daten verbessern

Die Regionalkonferenz zeigte auf, dass Wissen aus Wissenschaft, Praxis, Verwaltung, Sport und Präventionsarbeit stärker zusammengeführt werden sollte. Die Arbeitsgruppen lieferten konkrete Hinweise auf Bedarfe, Hemmnisse und Interessen der Akteure.

Z.12 – Prüfung von Grundlagen für verknüpfte Analysen

Für die weitere Arbeit könnte geprüft werden, wie Erkenntnisse aus Veranstaltungen, Arbeitsgruppen, Unfalllage, Zielgruppenanalysen und bestehenden Präventionsangeboten systematisch zusammengeführt werden können. Dadurch ließen sich zukünftige Maßnahmen noch gezielter planen.

Bezug zum Handlungsfeld „Ressourcenoptimierung und Vernetzung“

Der zentrale strategische Mehrwert der Regionalkonferenz lag im Handlungsfeld „Ressourcenoptimierung und Vernetzung“. Dieses Handlungsfeld bildet die organisatorische Klammer der Verkehrssicherheitsarbeit und passt besonders gut zu den Ergebnissen der Arbeitsgruppen.

R.1 – Kontinuierliche Erfassung und Bewertung des Fortschritts und der Ergebnisse der Verkehrssicherheitsarbeit

Die Arbeitsgruppen wurden dokumentiert und ausgewertet. Die Ergebnisse liefern Hinweise darauf, welche Themen weiterverfolgt, vertieft und in Folgeveranstaltungen aufgegriffen werden sollten.

R.3 – Transparente Kommunikation der Verkehrssicherheitsarbeit auf Landesebene nach außen, inklusive Fachtagungen MIL und MIK

Die Regionalkonferenz erfüllt eine vergleichbare Funktion auf regionaler Ebene. Sie macht Verkehrssicherheitsarbeit sichtbar, bringt Akteure zusammen und schafft einen fachlichen Rahmen für Austausch und Weiterentwicklung.

R.4 – Prüfung und Unterstützung der Etablierung von Formaten bzw. Austauschplattformen für Kommunen und Akteure

Die Veranstaltung stellte ein konkretes Austauschformat für regionale Akteure dar. Die positive Resonanz und die Ergebnisse der Arbeitsgruppen zeigten, dass solche Formate geeignet sind, Bedarfe sichtbar zu machen und Kooperationen anzustoßen.

R.5 – Anregen lokaler Kooperationen zur Verkehrssicherheit

Die Regionalkonferenz brachte Verwaltung, ADAC, UKBB, Polizei, Sport, Stadtsportbund, Mobilitätsbildung und weitere Präventionsakteure zusammen. Damit wurde genau jener lokale und regionale Kooperationsgedanke gestärkt, den das VSP vorsieht.

R.6 – Entwicklung eines Informationsangebots für Entscheidungsträger in der Verwaltung

Die Arbeitsgruppen stellten heraus, dass Entscheidungsträger stärker eingebunden werden müssen. In einem nächsten Schritt sollte daher geprüft werden, wie Verwaltungsspitzen, Schulträger, Kommunen und Fachverwaltungen gezielter über den Nutzen bewegungsorientierter Verkehrsunfallprävention informiert werden können.

R.7 – Informationsbereitstellung zur Nutzung von Fördertöpfen für die Verkehrssicherheitsarbeit

Ein wiederkehrendes Ergebnis der Arbeitsgruppen war der Bedarf an finanziellen Mitteln. Daraus ergibt sich ein klarer Auftrag, mögliche Förderzugänge, Finanzierungswege und Unterstützungsstrukturen für Bewegungs- und Mobilitätsprojekte transparenter zu machen.

R.8 – Stärkung des Ehrenamts in der Verkehrssicherheitsarbeit

Sportvereine, Verkehrswachten und lokale Initiativen sind häufig auf ehrenamtliches Engagement angewiesen. Die Einbindung des organisierten Sports kann daher auch zur Stärkung ehrenamtlicher Strukturen in der Verkehrssicherheitsarbeit beitragen.

R.9 – Unterstützung übergreifender Arbeitsgruppen und Nutzung von Fachmeinungen aus einem Expertenpool

Die Regionalkonferenz zeigte, dass das Thema „Sport, Bewegung und Verkehrssicherheit“ von einem fachübergreifenden Austausch profitiert. Für die Weiterentwicklung des Ansatzes könnten übergreifende Arbeitsgruppen oder ein Fachkreis mit Expertinnen und Experten aus Sportpädagogik, Verkehrssicherheit, Mobilitätsbildung, Verwaltung, Polizei, ADAC, UKBB und Wissenschaft eingerichtet werden.

Bezug zum Handlungsfeld „Umsetzung und Beteiligung“

Schließlich ergab sich ein Bezug zum Handlungsfeld „Umsetzung und Beteiligung“.

UB.1 – Regelmäßiges Monitoring der Maßnahmenumsetzung

Die Arbeitsgruppenergebnisse sollten nicht nur dokumentiert, sondern als

Ausgangspunkt für weitere Schritte genutzt werden. Dazu gehört, die identifizierten Bedarfe in konkrete Maßnahmen zu übersetzen und deren Umsetzung regelmäßig zu überprüfen.

UB.5 – Mitwirkung in Gremien zur Anpassung rechtlicher und struktureller Rahmenbedingungen im Sinne der Verkehrssicherheit

Die Arbeitsgruppen benannten unter anderem die stärkere Verankerung von Mobilitätsbildung im schulischen Kontext, die Einbindung von Horden und die Zusammenarbeit mit dem Bildungsbereich. Dort, wo strukturelle oder rechtliche Rahmenbedingungen berührt werden, sollten die Ergebnisse in geeignete Gremien und Abstimmungsprozesse eingebracht werden.

Fazit

Die Regionalkonferenz Süd hat eindrucksvoll verdeutlicht, dass Sport und Bewegung einen wertvollen Beitrag zur Verkehrsunfallprävention leisten können. Die unterschiedlichen fachlichen Perspektiven aus Wissenschaft, Mobilitätsbildung, Sportpraxis und Verkehrssicherheitsarbeit haben gezeigt, dass sichere Verkehrsteilnahme weit über die Vermittlung von Verkehrsregeln hinausgeht. Motorische Fähigkeiten, Wahrnehmung, Aufmerksamkeit, Antizipation sowie koordinative Kompetenzen bilden wesentliche Voraussetzungen für sicheres Verhalten im Straßenverkehr und können durch gezielte Bewegungsangebote nachhaltig gefördert werden.

Gleichzeitig wurde erkennbar, dass bereits zahlreiche Akteure in den Bereichen „Sport“, „Bildung“ und „Verkehrssicherheitsarbeit“ aktiv sind, dass sie jedoch nur teilweise miteinander vernetzt sind. Die Regionalkonferenz bot hierfür eine geeignete Plattform, um Erfahrungen auszutauschen, gemeinsame Bedarfe zu identifizieren und neue Kooperationen anzustoßen. Zudem ergab sich aus den Ergebnissen der Arbeitsgruppen der Wunsch nach einer stärkeren strukturellen Verankerung bewegungsorientierter Ansätze in Schulen, Kitas, Sportvereinen und kommunalen Präventionsstrukturen.

Mit ihrem interdisziplinären Ansatz setzte die Regionalkonferenz Süd einen wichtigen Impuls für die Weiterentwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg. Es wurde aufgezeigt, dass Sport und Bewegung künftig als ergänzender Baustein einer modernen, lebensweltorientierten Verkehrsunfallprävention verstanden und systematisch in bestehende Präventionskonzepte integriert werden sollten.

Ausblick

Die Ergebnisse der Regionalkonferenz bilden die Grundlage für die weitere Arbeit des Brandenburgischen Netzwerks für Verkehrssicherheit. Im Mittelpunkt steht nun die Aufgabe, die identifizierten Potenziale in konkrete Maßnahmen und dauerhaft tragfähige Kooperationsstrukturen zu überführen. Dazu zählen insbesondere die stärkere Vernetzung der Akteure, die Entwicklung praxisnaher Konzepte und Materialien sowie die Einbindung

von Schulen, Kitas, Sportvereinen und weiteren Partnern in bewegungsorientierte Präventionsangebote.

Die geplante Regionalkonferenz Nord soll diesen Prozess konsequent fortführen. Aufbauend auf den Erkenntnissen der Regionalkonferenz Süd wird der Fokus verstärkt auf die Umsetzung wissenschaftlicher Erkenntnisse in die Praxis gelegt. Ziel ist es, gemeinsam mit Expertinnen und Experten aus der Bewegungswissenschaft sowie Vertreterinnen und Vertretern aus Prävention, Bildung und Sport konkrete Handlungsempfehlungen, Modellprojekte und übertragbare Praxisansätze zu entwickeln. Dadurch soll der interdisziplinäre Austausch weiter vertieft und ein nachhaltiger Beitrag zur Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms Brandenburg 2034 geleistet werden.

Langfristig bietet der Ansatz „Verkehrsunfallprävention durch Sport und Bewegung“ die Chance, neue Zielgruppen zu erreichen, bestehende Präventionsmaßnahmen sinnvoll zu ergänzen und die Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg noch stärker an den Lebenswelten der Menschen auszurichten.