



ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW

Handlungsempfehlungen
Kinderunfallkommissionen

Handlungsempfehlungen Einrichtung von kommunalen „Kinderunfallkommissionen“

Geschäftsstelle
Zukunftsnetz Mobilität NRW
c/o Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

Glockengasse 37-39 | 50667 Köln
Tel.: 0221-20808-730 | Fax: -8730
kinderunfallkommissionen@vrsinfo.de

Mit freundlicher
Unterstützung von:

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



UK NRW
Unfallkommission
Nordrhein-Westfalen



Warum diese Handlungsempfehlungen?¹

In den einzelnen Gesprächen mit den Kommunen hat sich der Bedarf nach Empfehlungen bzw. Hilfestellungen für die Institutionalisierung der vernetzten Arbeit herausgestellt. Mit diesen Handlungsempfehlungen möchten wir diesem Wunsch nachkommen. Die Handlungsempfehlungen beziehen sich auf die Installierung einer Organisationsstruktur zur vernetzten Arbeit. Eine vernetzte Arbeit ist die wesentliche Voraussetzung, um Maßnahmen und Aktionen erfolgversprechend umzusetzen.

Diese Empfehlungen beruhen auf den Erfahrungen der Kommunen, die bereits mit einer vernetzten Arbeit begonnen haben. Alle, die sich mit den verkehrlichen Aspekten von Kindern und Jugendlichen auseinandersetzen, sollen durch eine Zusammenarbeit zu einer sicheren und selbstständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen beitragen. Dabei ist das Zentralstück die Institutionalisierung dieses Vorhabens in einem Arbeitskreis. Die geschäftsführende Leitung muss eindeutig durch eine Dienstanweisung geregelt sein.

Eine Erfahrung der Kommunen, die bereits eine Vernetzung realisiert haben ist, dass sich diese Vernetzung nur schrittweise aufbauen lässt und nur über einen längeren Zeitraum realisiert werden kann. In diesem Sinne sind auch diese Handlungsempfehlungen zu verstehen. Vorgestellt wird das Gesamtkonzept, jedoch soll dies schrittweise aufgebaut werden. Wichtig ist, dass mit der Umsetzung begonnen wird. Wie heißt es so schön: „Auch der längste Weg beginnt mit dem ersten Schritt“. Werden erste Erfolge der Zusammenarbeit sichtbar, werden auch andere potenzielle Partner mit ins Boot kommen.

Die Ansprüche an die Handlungsempfehlungen sind von Kommune zu Kommune unterschiedlich. Daran angepasst ist der Aufbau der Handlungsempfehlungen. So können Nutzer, die bereits das Konzept kennen, die ersten Teile überspringen und zielgerichtet die für sie interessanten Kapitel ansteuern. Die Schautafel auf der nächsten Seite hilft bei der Orientierung.

Bei den einzelnen Kapiteln sind die Unterstützungsmöglichkeiten durch die bundesweite Geschäftsstelle besonders vermerkt. Ebenso sind Checklisten zur besseren Übersicht über die anstehenden Aufgaben beigefügt. Diese Handlungsempfehlungen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sollten Sie Anmerkungen oder Ergänzungen haben, so würden wir uns über eine entsprechende Rückmeldung freuen. Verbesserungsvorschläge sind besonders willkommen.

Für Fragen und zur Beratung für die Vernetzung vor Ort stehen wir Ihnen selbstverständlich zur Verfügung und wünschen Ihnen eine erfolgreiche Arbeit.

Annegret Neumann (Kinderunfallkommission Brühl; DKB e.V.)
Theo Jansen (VRS GmbH)

¹ Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird nur die männliche Anredeform benutzt.

Orientierungshilfe

Nutzerprofil

Empfohlene Einstiegskapitel

Konzepterläuterung
(Grundlagen)



Kapitel 1., 2., 3, und .4.
Ziele, Erlasslage, Konzepte, Vorteile

Aufgaben für Kommunen



Kapitel 5
Aufgaben für die Kommunen

Detaillierte Information für
Anwender



Kapitel 6
Die Organisationsstruktur



Kapitel 7
Leitfaden zur Umsetzung



Checklisten und Praxishilfen

Inhalt

1. Zielrichtung des Projekts.....	5
2. Erlasslage.....	6
3. Das Konzept der vernetzten Zusammenarbeit auf kommunaler Ebene.....	8
3.1. Kooperationsfelder und -partner	8
3.2. Die Vorteile der vernetzten Arbeit	10
4. Die Vorteile für die Beteiligten.....	10
4.1. Die Vorteile für die Kommune	10
4.1.1. Erhöhung der Lebens- und Wohnortsqualität für Familien	11
4.1.2. Kosteneffizienz	11
4.2. Die Vorteile für die Verkehrsunternehmen und andere Mobilitätsdienstleister	11
4.3. Die Vorteile für die Schulen	12
4.4. Die Vorteile für die anderen Träger der Verkehrssicherheitsarbeit	12
5. Die Aufgaben der Kommunen	12
6. Die Organisationsstruktur	13
7. Empfehlungen zur Umsetzung	14
7.1. Gewinnung von Partnern	16
7.2. Absicherung durch die Behördenleitung	16
7.3. Festlegung der Zuständigkeiten	17
7.4. Gründung eines kommunalen Arbeitskreises	17
7.4.1. Verwaltungsinterne Vernetzung	18
7.4.2. Kommunaler Arbeitskreis	19
7.4.3. Mögliche erste Handlungsfelder der Zusammenarbeit auf Kommunaler Ebene	20
7.5. Einbindung der Schulen	20
7.5.1. Arbeitskreis mit Schulen	21
7.5.2. Schulische Verkehrssicherheitsarbeit (Schulisches Mobilitätsmanagement)	21
8. Checklisten	23
9. Mustervorlagen	29

1. Zielrichtung des Projekts

Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) hat im Rahmen des Mobilitätsmanagements in Zusammenarbeit mit dem Rheinischen Gemeindeunfallversicherungsverband, der Bezirksregierung Köln und dem Land Nordrhein Westfalen eine institutionelle und inhaltliche Vernetzung der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche und der Mobilitätserziehung auf kommunaler Ebene institutionalisiert. Dazu wurde beim VRS mit der Unterstützung der genannten Partner eine Koordinierungsstelle geschaffen. Inzwischen ist diese Koordinierungsstelle in das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ übergegangen und Sitz der bundesweiten Geschäftsstelle für Kinderunfallkommissionen.

Folgende Ziele wurden und werden mit dem Projekt angestrebt:

- Reduzierung der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Kindern und Jugendlichen
- Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen
- Förderung situationsadäquater intermodaler Mobilitätsentscheidungen
- Effiziente und effektive Mittelverwendung

Die Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung müssen reduziert werden, ohne den Freiraum für Kinder im Straßenraum einzuschränken. Kinder dürfen nicht aus dem Straßenraum verdrängt werden, sondern sie müssen vielmehr geschützt werden. Es gilt, die Kinder in ihrer Entwicklung zur selbstständigen Mobilität zu unterstützen. Dazu wird ein institutionsübergreifender, kooperativer und ortsnaher Präventionsansatz verfolgt:

1. Auf kommunaler Ebene sollen sich sowohl die verwaltungsinternen Stellen als auch die vor Ort tätigen Institutionen zu einem Netzwerk zur Förderung der sicheren und selbstständigen Mobilität zusammenschließen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW berät und unterstützt die Kommunen beim Aufbau der verwaltungsinternen und lokalen Vernetzung.
2. Auf Ebene des Zukunftsnetz Mobilität NRW sollen diese Kommunen ein Netzwerk verkehrssicherer Städte und Gemeinde bilden. Das Zukunftsnetz organisiert den Erfahrungs- und Informationsaustausch.

Die Erfahrungen haben gezeigt, dass isolierte Maßnahmen in den einzelnen Dimensionen der Verkehrssicherheitsarbeit häufig nur geringe Erfolge zeigen. Eine erfolgversprechende Verkehrssicherheitsarbeit muss verschiedene Aspekte berücksichtigen und kann sich nicht nur auf die Vermittlung von Regelkunde für Kinder beschränken. Eine Vernetzung der Träger der örtlichen Verkehrssicherheitsarbeit setzt Synergieeffekte frei, die sich positiv auf das Unfallgeschehen und die Förderung der selbstständigen Mobilität der Kinder und Jugendlichen auswirken. Notwendig sind nicht spektakuläre Einzelaktionen. Eine kontinuierliche und langfristige Arbeit ist sinnvoller. Es ist nur dann eine dauerhafte Wirkung zu erzielen, wenn Maßnahmen systematisch und konsequent umgesetzt werden.²

² Dies ist durch folgende Untersuchung belegt worden: Innenministerium des Landes NRW: Wirksamkeitsuntersuchungen polizeilicher Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit. Abschlussbericht September 2003.

2. Erlasslage

Verschiedene Erlasse aus dem Innen-, Verkehrs- und Schulministerium stellen die Notwendigkeit der Zusammenarbeit für eine effiziente und erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit heraus. Soll ein effektiver Beitrag zu einer nachhaltigen Verbesserung geleistet werden, müssen Anstrengungen in den verschiedenen Bereichen unternommen werden:

1. Der Runderlass des Innenministeriums stellt die Notwendigkeit der Zusammenarbeit heraus:

„Unter Auswertung der Erkenntnisse aus der Unfallentwicklung und der Verkehrsüberwachung hat die Polizei gemeinsam mit anderen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit Programme für die spezifische Ansprache bestimmter Zielgruppen zu erstellen. In Arbeitskreisen für Verkehrssicherheitsfragen, die in der Regel von der Straßenverkehrsbehörde geleitet werden, wirkt die Polizei mit, indem sie ihre Erfahrung einbringt.“ (RdErl. D. Innenministeriums v. 22.5.1996 –IV C 4 – 6210)

2. Das Verkehrssicherheitsprogramm 2006 des Landes NRW stellt die Notwendigkeit der Zusammenarbeit der verschiedensten Bereiche heraus:

„Ablauf und Gestaltung des Verkehrs müssen sich an den Grenzen der Leistungsfähigkeit von Menschen orientieren, die nicht nur individuell variieren, sondern ganz erheblich auch altersspezifisch bestimmt sind. Eine solche Perspektive beinhaltet die Einsicht, dass Menschen im Straßenverkehr Fehler machen. Nicht zuletzt deshalb zielt das Verkehrssicherheitsprogramm stärker als bisher darauf ab, Verkehrssicherheitsarbeit zu einer Gesamtstrategie zusammenzubinden – und das in dreifachem Sinne: Zum einen dadurch, dass es Unfallursachenforschung auf der Ebene der Systemgestalter initiiert, zum zweiten dadurch, dass es auf eine Zusammenführung der verschiedenen Maßnahmen auf der örtlichen Ebene setzt und zum dritten dadurch, dass es die „klassischen“ Tätigkeitsfelder der Verkehrssicherheitsarbeit – Verkehrserziehung, Verkehrsüberwachung und Verkehrsraumgestaltung – einbezieht.“
(Verkehrssicherheitsprogramm des Landes NRW 2006, Seite 8)

Weiter heißt es:

„Die ...notwendige situationsangepasste Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel kann ohne eine entsprechende Verkehrs- bzw. Mobilitäts-erziehung in der Schule und ohne eine umfassende Verkehrsaufklärung der Erwachsenen nicht gelingen.“

(Verkehrssicherheitsprogramm des Landes NRW 2004, Seite 10)

3. Die **KMK-Empfehlungen** zur Verkehrserziehung in den Schulen vom 10.05.2012 stellen die besondere Bedeutung der schulischen Mobilitätserziehung heraus. Hier heißt es:

„Mobilitäts- und Verkehrserziehung ist eine übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgabe der Schule. Sie umfasst Aspekte von Sicherheits- und Sozialerziehung sowie von Umweltbildung und Gesundheitsförderung für eine verantwortungsvolle Teilnahme am Straßenverkehr. Sie setzt sich zudem mit Fragen einer zukunftsfähigen Mobilität als Teil einer Bildung für nachhaltige Entwicklung auseinander.“(KMK-Empfehlungen zur Verkehrserziehung in der Schule. Bekanntmachung vom 10.05.2012)

4. Die **Rahmenvorgaben zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung** in Nordrhein-Westfalen vom 02.09.2003 sind diese Vorgaben präzisiert worden, indem für jede Jahrgangsstufe von der Primar- bis zur Sekundarstufe II Ziele und Inhalte vorgegeben werden. Zu den allgemeinen Aufgaben heißt es:

„Es ist Aufgabe schulischer Verkehrs- und Mobilitätserziehung, Kenntnisse zu vermitteln und für die für eine verantwortliche Teilnahme am Straßenverkehr erforderlichen Fähigkeiten und Haltungen zu fördern. Die Schule soll die Schülerinnen und Schüler dadurch zu einer reflektierten Mitverantwortung am Straßenverkehr befähigen.“

(RdErl. D. Ministeriums für Schule, Jugend und Kinder v. 02.09.2003 – 513-6.08.03.01-798, S. 7)

3. Das Konzept der vernetzten Zusammenarbeit auf kommunaler Ebene

Die Wirksamkeit der Verkehrssicherheitsarbeit und Mobilitätserziehung hängt entscheidend davon ab, dass auf lokaler Ebene gute und umfassende Arbeit geleistet wird. Dazu soll auf kommunaler Ebene ein Netzwerk zur Verkehrsicherheitsarbeit installiert werden.

3.1. Kooperationsfelder und -partner

Die inhaltliche Ausrichtung der Förderung der sicheren und selbstständigen Mobilität erfordert die organisatorische und inhaltliche Vernetzung der Bereiche Verkehrssicherheitsarbeit, Mobilitätserziehung, Wohnumfeld- und Verkehrsraumgestaltung sowie den verkehrspädagogischen Maßnahmen der Verkehrsunternehmen. Hierzu bietet sich das Mobilitätsmanagement an.

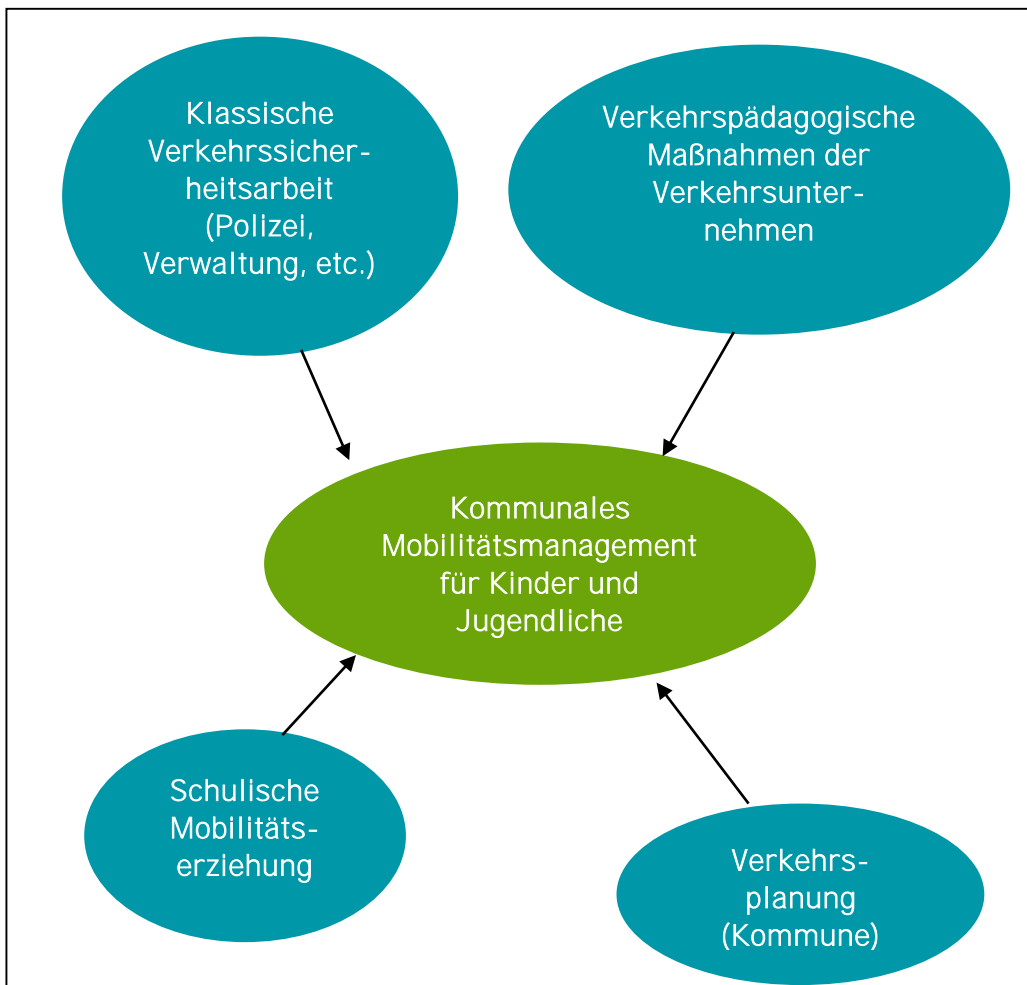
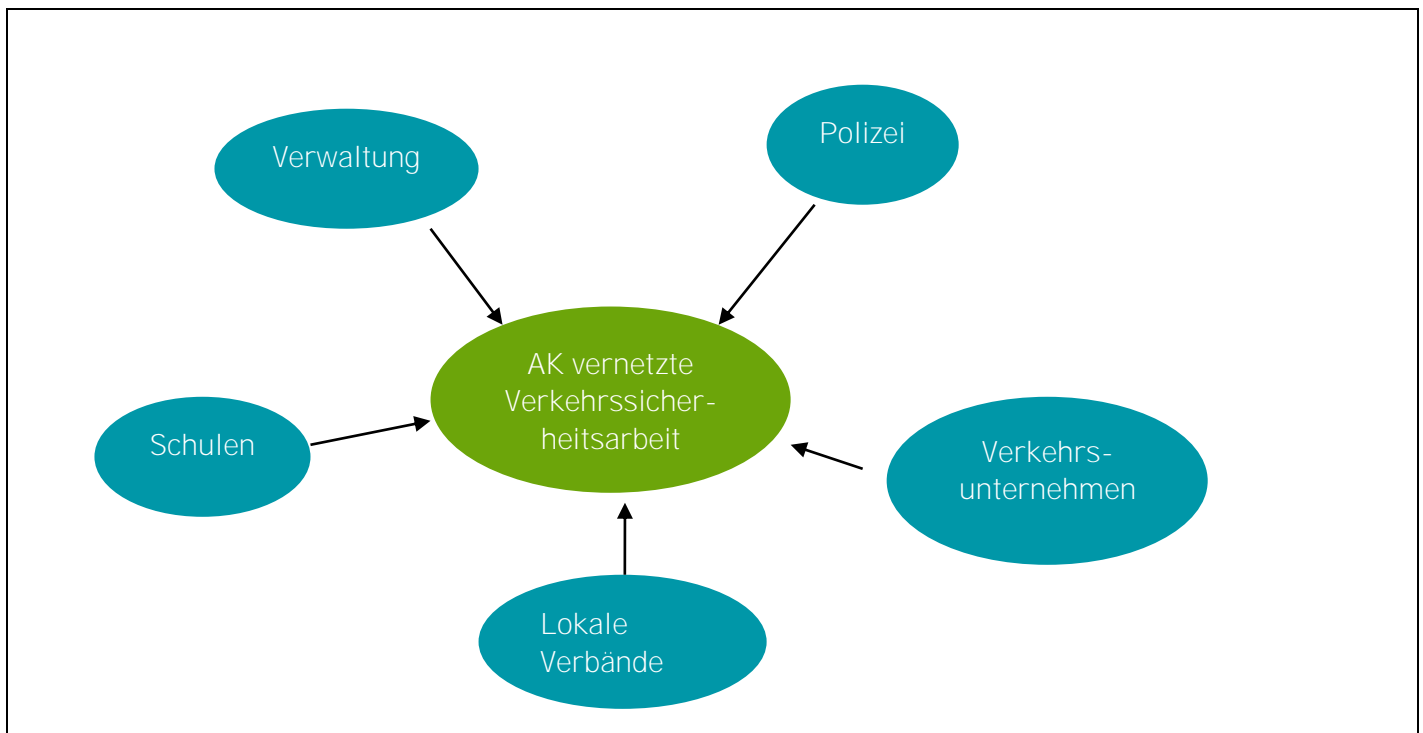


Schaubild: Vernetztes System Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche

Diese inhaltliche Vernetzung erfordert die Zusammenarbeit der für die einzelnen Bereiche zuständigen Stellen – sowohl verwaltungsintern als auch extern mit lokalen Institutionen und Organisationen. Die Polizei, die Schulen, die Verkehrsunternehmen, die lokalen Verbände (ADFC, Kinderschutzbund, ADAC, Verkehrswacht, VCD u.a.) sind in die kommunale Vernetzung zu integrieren. Die verschiedenen Mobilitätsdienstleistungsangebote müssen den Kindern und Jugendlichen bekannt gemacht werden. Somit ist eine Verknüpfung der schulischen Mobilitäts-erziehung mit den kommunalen Mobilitätsdienstleistern zielführend. Die Verkehrsunternehmen sind hier stärker einzubeziehen.



Akteure der vernetzten kommunalen Zusammenarbeit

3.2 Die Vorteile der Vernetzung der Arbeit

Diese oben genannten Ziele können bei funktionierender Information und Koordination zwischen den Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit und der Mobilitätserziehung realisiert werden. Dadurch können die einzelnen Maßnahmen optimiert, besser bekannt gemacht, weiter verbreitet und finanziell besser abgesichert werden. Es können Arbeitsschwerpunkte mit dem Ziel gesetzt werden, Überschneidungen oder Ausgrenzungen von Themen zu vermeiden.

Die Vorteile der institutionellen Vernetzung liegen in folgenden Punkten:

- Bündelung der bisher z.T. isolierten Maßnahmen zu einem abgestimmten Konzept
- Der Informationsstand aller Beteiligten wird angeglichen
- Gemeinsame Nutzung der finanziellen Ressourcen
- Intensivere Einbeziehung der Schulen und Kindergärten
- Ideenvielfalt
- Nutzbarmachung möglichst vieler Erfahrungen für die kommunale Arbeit
- Bewusstseinsbildung bei Planern und Politikern für eine integrierte Verkehrssicherheitsarbeit
- Interessensausgleich und Sachverstandsbeteiligung aller Bereiche führen zu einem ergebnisorientierten Arbeiten.
- Die fach- und institutionsübergreifende Vorbereitung von Projekten erhöht deren Akzeptanz um ein Vielfaches.

Eine effiziente Mittelverwendung erfordert diese systematische Herangehensweise.

4. Die Vorteile für die Beteiligten

Die Vorteile für die einzelnen Beteiligten lassen sich wie folgt benennen:

4.1. Die Vorteile für die Kommunen:

Zwei wesentliche Vorteile ergeben sich für die Kommunen:

- Erhöhung der Lebens- und Wohnortsqualität für Familien
- Kosteneffizienz

4.1.1. Erhöhung der Lebens- und Wohnortsqualität für Familien

Ein wichtiger Standortfaktor für Kommunen ist die Familienfreundlichkeit. Gerade im Zuge der demographischen Entwicklung rückt das Thema Familienfreundlichkeit immer mehr ins Zentrum der Diskussion. Wer langfristig die Potenziale von Familien erschließen will, ist gut beraten, sich um die Lebens- und Wohnortqualitäten von Kindern und Jugendlichen zu kümmern. Ein wesentliches Handlungsfeld ist hierbei die sichere und selbstständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Dabei spielt nicht nur die Verminderung der Angst vor Unfällen bei den Eltern eine Rolle. Auch die selbstständige Mobilität der Kinder und Jugendlichen befreit die Eltern von „Bringdiensten“ und schafft somit Zeitbudgets für die Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

4.1.2. Kosteneffizienz

Ebenso ist der Kostenaspekt zu betonen. Und das in mehrfacher Hinsicht:

Durch eine Zusammenarbeit können in Zeiten der knappen Mittel Synergieeffekte erzielt werden. Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche ist somit besser abgesichert. Beispiel: Die Integration der ehrenamtlichen Arbeit einzelner Verbände (Kinderschutzbund, ADFC, Verkehrswacht etc.) ermöglicht Projekte, die sonst aufgrund fehlender Personalressourcen nicht möglich sind.

Durch Hinzugewinnung neuer ÖPNV-Kunden und der Reduzierung der Vandalismusschäden verringern sich die Defizite bei den Verkehrsunternehmen. Infolge dessen senkt sich der Defizitausgleich, den die Kommune direkt oder indirekt an die Verkehrsunternehmen zu leisten hat (siehe Punkt 3.2.).

4.2. Die Vorteile für die Verkehrsunternehmen und andere Mobilitätsdienstleister

Die VU erreichen durch verkehrspädagogische Maßnahmen eine Imageverbesserung bei Kindern und Jugendlichen. Dadurch kann eine frühzeitige Kundenbindung erreicht werden. Somit können sich entsprechende Aktivitäten kurz-, mittel- und langfristig auszahlen, d.h. sie haben einen betriebswirtschaftlichen Nutzen.

Eine andere mögliche betriebswirtschaftliche Auswirkung des Projekts könnte die gemeinsame Planung und Umsetzung von verkehrspädagogischen Maßnahmen sein. Hierbei sind vor allem die Busbegleiterprojekte der Verkehrsunternehmen zu nennen. Dadurch konnten in einigen Bereichen die Vandalismusschäden um 40% reduziert werden. Dies hat nicht nur finanzielle Vorteile für die Unternehmen, sondern wirkt sich auch positiv auf den Defizitausgleich der Kommunen für den ÖPNV an das Verkehrsunternehmen aus.

4.3. Die Vorteile für die Schulen

Die Schulen werden in ihrer Arbeit im Rahmen der Mobilitätserziehung unterstützt und somit in die Lage versetzt, die neuen Rahmenvorgaben des Landes zur Mobilitätserziehung mit Leben zu füllen.

4.4. Die Vorteile für die anderen Träger der Verkehrssicherheitsarbeit

Durch gemeinsame Aktionen und Maßnahmen lassen sich Kosten minimieren. Ebenso besteht eine bessere Wirkungskontrolle über die Verwendung der Mittel und die Umsetzung der Maßnahmen vor Ort. Die Einbindung der ehrenamtlich tätigen Vereine und Träger der Verkehrssicherheitsarbeit wird institutionalisiert. Die Verbände profitieren von der Öffentlichkeitswirksamkeit des Projekts, erfahren eine Aufwertung eigener Projekte und haben hier die Möglichkeit der aktiven Mitgestaltung. Dies sichert auch die Kontinuität der ehrenamtlichen (Lobby-) Arbeit.

5. Die Aufgaben für die Kommunen

Vor Ort werden die einzelnen Maßnahmen in Zusammenarbeit mit den örtlichen Institutionen umgesetzt. Für die Kommunen könnten sich folgende Aufgaben ergeben:

- Bestandsaufnahme der Träger von Verkehrssicherheitsarbeit und Mobilitätserziehung
- Koordination der Informations- und Maßnahmenangebote aller Träger der Verkehrssicherheits- und Mobilitätserziehungsarbeit in der Kommune
- Örtliche Untersuchung der Kinderunfälle und Erarbeitung von Vorschlägen zur Beseitigung von unfallbegünstigenden Faktoren im Verkehrsumfeld
- Beratung zur Verkehrssicherheit und Mobilität bzw. Verkehrsmittelnutzung
- Kommunikation und Initiierung von „Aktionen“
- Öffentlichkeitsarbeit (v.a. Presse)
- Kontrolle der Maßnahmen (inhaltlich und finanziell)
- Lobbyarbeit für die Förderung der Mobilitätsbelange von Kindern und Jugendlichen
- Finanzmittelakquirierung/Sponsoringkonzepte für einzelne Aktivitäten
- Wirkungskontrolle der Verkehrssicherheitsarbeit

6. Die Organisationsstruktur

Sowohl die inhaltliche Ausgestaltung als auch die strukturelle Umsetzung innerhalb der einzelnen Kommunen ist von den jeweiligen Bedingungen und der Bereitschaft zur Mitarbeit abhängig. Daher soll die Umsetzung der Aktivitäten in den einzelnen Kommunen im kooperativen Beteiligungsverfahren mit den dort ansässigen verschiedenen Institutionen im Bereich der Mobilitätserziehung und Verkehrssicherheit realisiert werden.

Um die Projektaufgaben zu realisieren, bedarf es eines integrierten Managements.

Folgende Organisationsstruktur ist vorgesehen:

▪ **Verwaltungsebene**

In der Verwaltung wird der Aufgabenbereich institutionalisiert, d.h. die einzelnen Fachbereiche vernetzen sich. Ein entsprechender Koordinator (Verkehrssicherheitsbeauftragter) wird benannt. Er hat die Aufgabe, die Vernetzung zu initiieren und strategisch zu steuern. Die Einbeziehung der Polizei ist empfehlenswert.

• **Kooperationsebene**

In einem Arbeitskreis werden die vor Ort tätigen Institutionen, Organisationen und Vereine eingebunden. Ebenso sollen die Schulen integriert werden. Dies kann in Form von Arbeitskreisen geschehen.

▪ **Operative Ebene**

Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen wird von den einzelnen beteiligten Fachbereichen bzw. Institutionen je nach Projekt eigenständig oder in Zusammenarbeit durchgeführt.

Das folgende Schaubild stellt eine mögliche Organisationsform der Vernetzung dar:

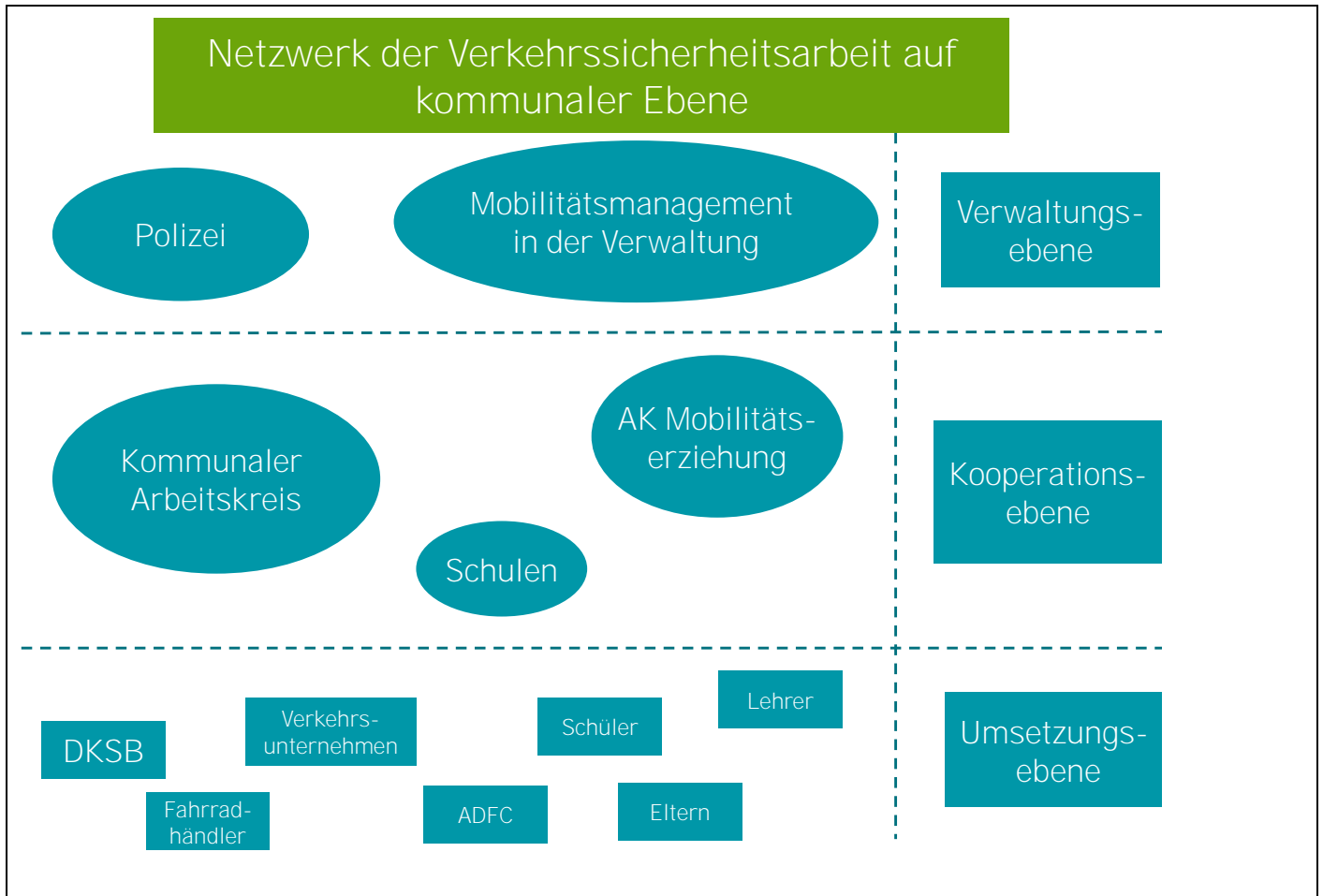
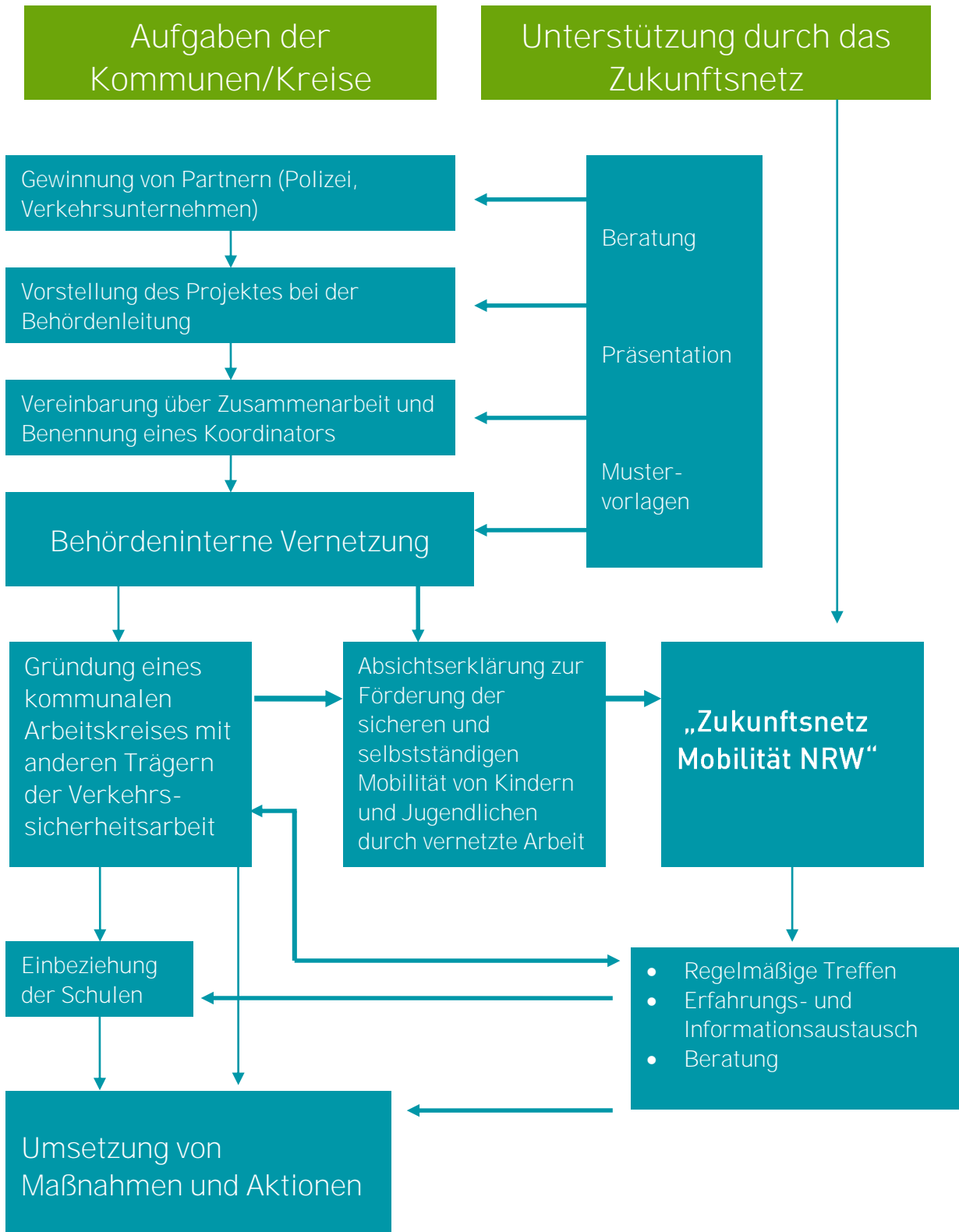


Schaubild: Netzwerk der Verkehrssicherheitsarbeit auf kommunaler Ebene

7. Empfehlungen für die Umsetzung

Der wesentliche Punkt des gesamten Projekts ist die Organisation der Zusammenarbeit auf kommunaler Ebene. Dazu bedarf es verschiedener Schritte. Das folgende Schaubild führt die mögliche Abfolge der Umsetzung auf kommunaler Ebene und die Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW dar. In der Anlage finden Sie Checklisten zur Unterstützung der Vernetzung.

Schaubild: Unterstützung der Koordinierungsstelle für die kommunale Vernetzung



7.1. Gewinnung von Partnern

Zur Erhöhung der Akzeptanz des Projekts kann es ratsam sein, sich im Vorfeld Partner zu suchen. Dies sollte insbesondere die Polizei sein. Potenzielle Partner sind auch Verkehrsunternehmen, die Interesse haben, die Absatzzahlen der Schülertickets zu erhöhen und Vandalismusschäden zu reduzieren.

7.2. Absicherung durch die Behördenleitung

Die Unterstützung der Behördenleitung für das Projekt ist aus folgenden Gründen eine wesentliche Voraussetzung für eine Erfolg versprechende Arbeit:

- Der Stellenwert in der Öffentlichkeit ist ungleich höher, wenn sich die Behördenspitze mit dem Projekt identifiziert.
- Die Querschnittsaufgabe Verkehrssicherheitsarbeit erfordert fachbereichübergreifendes Arbeiten. Dies kann zu internen Abstimmungsproblemen führen. Eine eindeutige Dienstanweisung kann hier Klarheit schaffen und damit Reibungsverluste verhindern bzw. verringern.

Als Argumentationshilfe zur Förderung des Projekts durch die Behördenleitung bieten die im 3. Kapitel beschriebenen Vorteile die Grundlage. Folgende Aspekte sind besonders hervor zu heben:

- Der Erfolg der Kommunen, die eine vernetzte Arbeit durchführen (Rückgang der Unfallzahlen)
- Die Förderung der Kinder- und Familienfreundlichkeit als Standortfaktor
- Imagegewinn durch Mitarbeit beim „Zukunftsnetz Mobilität NRW“
- Kosteneffizienz (siehe oben)

Unterstützung durch die Geschäftsstelle:

- Kurzzusammenstellung des Projekts in einer Power Point Präsentation
- Vorstellung des Projekts durch die Vertreter der Koordinierungsstelle
- Datenmaterial über den Rückgang von Unfällen in Kommunen mit vernetzter Verkehrssicherheitsarbeit und die Reduzierung von Vandalismusschäden
- Absatzzahlen Schülerticket

7.3. Festlegung der Zuständigkeiten

Sollte die Behörde das Projekt umsetzen wollen, so ist eine Vereinbarung über die hausinterne Zusammenarbeit zu treffen und ein Koordinator für die anstehenden Arbeiten zu benennen. Dies sollte durch eine Dienstanweisung geschehen.

Ein wesentlicher Punkt ist die Klärung der Federführung der kommunalen Arbeit. Im Hinblick auf die bei den Kommunen komplex angesiedelten Zuständigkeiten in Verkehrsfragen ist es eine der vordringlichen Aufgaben, hier einen Ressort übergreifend denkenden Koordinator und Initiator für Verkehrssicherheitsaktionen zu finden. Aus welchem Fachbereich dieser oder diese kommen soll, lässt sich nicht generell festlegen. Dies ist abhängig von den jeweiligen kommunalen Gegebenheiten. Jedoch ist erstrebenswert, dass die Aufgabe durch einen Mitarbeiter wahrgenommen wird, der ein Engagement für die Sache mitbringt.

Welche Bezeichnung diese Funktion bekommt ist auch abhängig von den örtlichen Gegebenheiten. Sowohl ‚Verkehrssicherheitsbeauftragter‘ als auch ‚Mobilitätsbeauftragter‘ sind denkbare Bezeichnungen. Im Folgenden wird die Bezeichnung „Verkehrssicherheitsbeauftragter“ verwendet.

Unterstützung durch die Geschäftsstelle:
- Muster einer Dienstanweisung (siehe Mustervorlagen)

7.4. Gründung eines Arbeitskreises

Das Kernstück des Projekts ist die Zusammenarbeit der verschiedenen Stellen in einem Arbeitskreis. Je nach örtlicher Situation sollte ein Kerngremium aus den vor Ort tätigen Verkehrsverbänden, den Sicherheitsorganisationen, der Polizei und engagierten Institutionen (z.B. Kinderschutzbund, ADFC, Verkehrswacht, ADAC, VCD) bestehen. Zusätzliche Interessenvertreter und Betroffene können je nach Thema das Gremium ergänzen.

Der Verkehrssicherheitsbeauftragte soll federführend die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Akteuren (verwaltungsimern und extern) der Verkehrssicherheitsarbeit und der Mobilitätserziehung organisieren. Dies kann in verschiedenen Formen geschehen - ob Runde Tische, Verkehrsbeirat oder Kinderunfallkommissionen. Welchen Name dieser Arbeitskreis haben soll, ist jeweils vor Ort am sinnvollsten zu entscheiden. Ob Kinderunfallkommission oder Arbeitskreis Kind und Verkehr oder Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche – wichtig ist, dass möglichst alle Beteiligten ihre einzelnen Aktivitäten zu einem gemeinsamen Konzept zusammenschüren und nach außen gemeinsam auftreten.

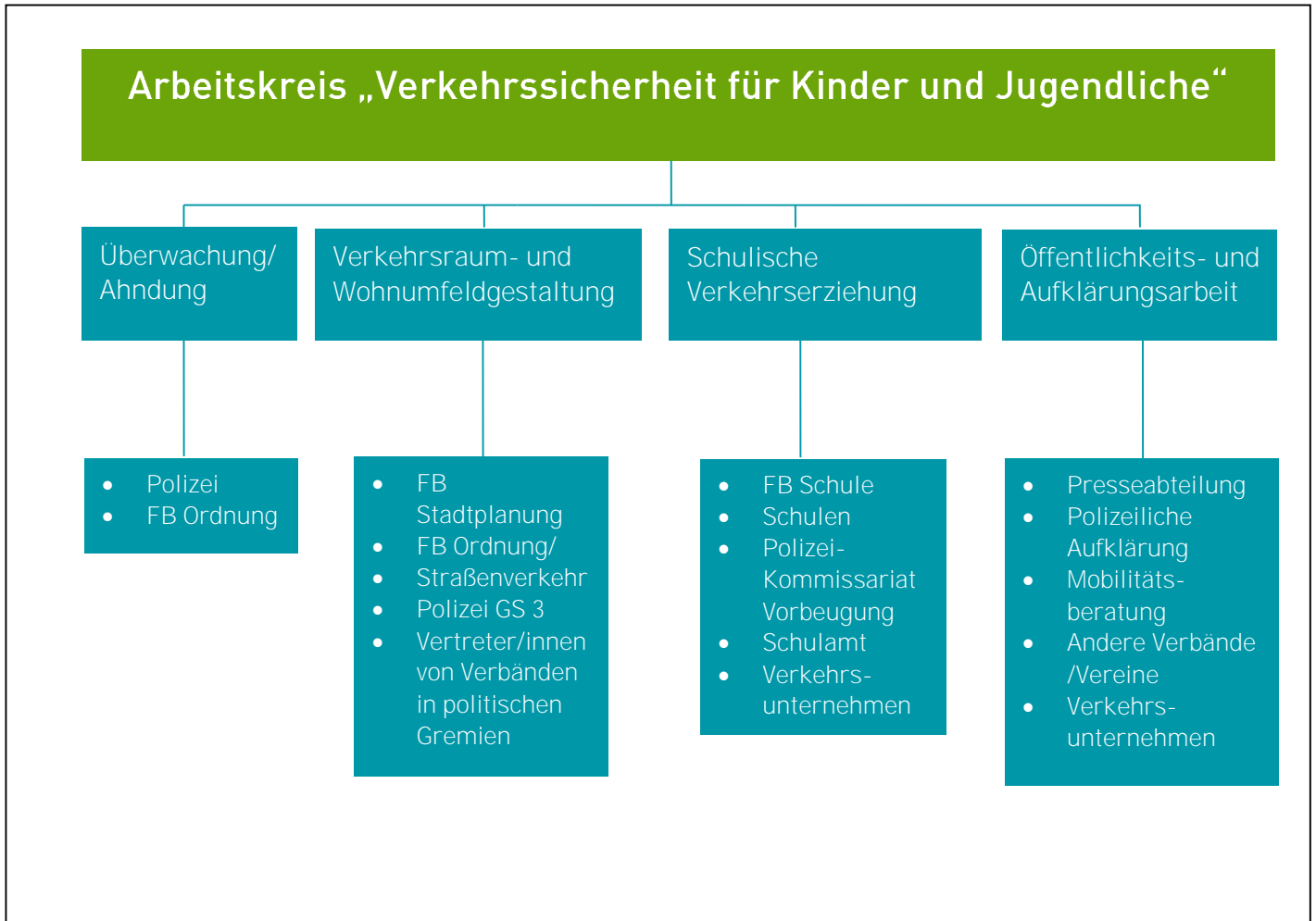


Schaubild: Das Zusammenwirken der verschiedenen Bereiche im Arbeitskreis Verkehrssicherheitsarbeit

7.4.1. Verwaltungsinterne Vernetzung

Zunächst ist die verwaltungsinterne Vernetzung zu initiieren. Die Art und Weise der Zusammenarbeit sollte in der Dienstanweisung des „Verkehrssicherheitsbeauftragten“ geregelt sein. Die Polizei ist von vornherein in die Zusammenarbeit einzubinden.

Eine erste gemeinsame Sitzung sollte einen Überblick über die Aufgabenbereiche der einzelnen Fachbereiche im Themenbereich Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche schaffen. Im Vorfeld der Sitzung ist es ratsam, mit den einzelnen Fachbereichen Einzelgespräche zu führen. Der Sinn und Zweck des Projekts kann somit besser erörtert werden. Der Fachbereich verschafft sich einen Überblick über das Projekt und der Verkehrssicherheitsbeauftragte bekommt einen besseren Einblick in die Zuständigkeit des Fachbereiches für Fragen der Verkehrssicherheitsarbeit. Widerstände oder

Ressentiments gegenüber der „Querschnittsarbeit“ können so im Vorfeld abgebaut oder zumindest vermindert werden. Es ist abzustimmen, welche Person den Fachbereich bei den Sitzungen vertritt. Ebenso soll geklärt werden, welche Daten der Fachbereich zur Klärung der Bedarfsanalyse bzw. des Ist-Zustands beitragen kann.

Für die erste verwaltungsinterne Sitzung ergeben sich folgende Inhalte:

- **Vorstellung des Projekts**

Obwohl in Einzelgesprächen das Projekt vorgestellt worden ist, sollte hier eine Kurzzusammenfassung gegeben werden.

- **Abstimmung über die Zusammenarbeit (Dienstanweisung)**

Die Dienstanweisung sollte als Entwurf vorgelegt und gemeinsam abgestimmt werden. Eine von möglichst vielen getragene Geschäftsgrundlage ist eine wesentliche Voraussetzung für eine kooperative Zusammenarbeit.

- **Ermittlung des Ist-Zustands (siehe Anhang: Checkliste 1)**

Eine Tagesordnung für die erste Sitzung könnte folgendermaßen aussehen:

1. Vorstellung der Vorhabens
2. Darstellung der Zuständigkeiten der einzelnen Bereiche
3. Darstellung des Ist-Zustands und der schon laufenden Aktionen und Maßnahmen
4. Vereinbarung über die weitere Zusammenarbeit
5. Klärung über die Einbeziehung der lokalen Verbände
6. Name des Arbeitskreises

Unterstützung durch die Geschäftsstelle

- Musterdienstanweisung (siehe Mustervorlagen)
- Präsentation des Projekts durch einen Vertreter der Koordinierungsstelle
- Power Point Präsentation (kann angefordert werden)

7.4.2. Kommunalen Arbeitskreis zur Verkehrssicherheitsarbeit

In einem zweiten Schritt ist gemeinsam mit den engagierten, vor Ort tätigen Institutionen ein Arbeitskreis „Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche“ zu gründen. Über die zu beteiligenden Institutionen soll in dem verwaltungsinternen Arbeitskreis eine Abstimmung erfolgen. Es empfiehlt sich, im Vorfeld der konstituierenden Sitzung mit den in Frage kommenden Institutionen Einzelgespräche zu führen, um ihre Mitwirkungsmöglichkeiten bzw. -wünsche abzuklären.

Die konstituierende Sitzung des kommunalen Arbeitskreises könnte folgende Tagesordnung haben:

1. Begrüßung durch den Bürgermeister
2. Vorstellung der Vorhabens
3. Darstellung der laufenden Aktionen und Maßnahmen
4. Vereinbarung über die weitere Zusammenarbeit
5. Name des Arbeitskreises

Die Gründung des Arbeitskreises sollte auch öffentlich dargestellt werden (Pressekonferenz bzw. Pressemitteilung).

Unterstützung durch die Geschäftsstelle

- Präsentation des Projektes durch einen Vertreter der Koordinierungsstelle
- Power Point Präsentation (kann angefordert werden)
- Muster einer Pressemitteilung (kann angefordert werden)

7.4.3. Mögliche erste Handlungsfelder der Zusammenarbeit auf kommunaler Ebene

Erste gemeinsame Maßnahmen wären z.B.:

- Systematische Analysen der Kinderunfallorte (Bereisung)
- Darstellung des Projektes in der Öffentlichkeit
- Erstellung von Informationen zur Erreichbarkeit der Schulen (Erweiterung der Schulwegepläne)
- Gemeinsame Verkehrssicherheitsveranstaltung
- Kinder-Stadtpläne

Unterstützung durch die Geschäftsstelle:

- Informationen und Materialien zu den einzelnen Maßnahmen

7.5. Einbindung der Schulen

Die oben genannten Rahmenvorgaben des Landes NRW zur Mobilitätsbildung geben vor, dass eine Zusammenarbeit der Schule mit außerschulischen Einrichtungen grundsätzlich anzustreben ist und in allen Schulstufen und Schularten zu pflegen und auszubauen ist.

Die Schulaufsicht (Schulämter bzw. Bezirksregierung) ist in das VRS-Projekt eingebunden und unterstützt dieses. Es empfiehlt sich, die Schulleiter/innen rechtzeitig über das Vorhaben zu informieren. Dies kann bei einer Dienstbesprechung geschehen oder/und in persönlichen Gesprächen.

7.5.1. Arbeitskreise mit Schulen

Die Schulen sollten über gesonderte Arbeitskreise eingebunden werden. Jede Schule sollte einen Vertreter in den Arbeitskreis senden. Laut den Rahmenvorgaben des Landes NRW zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule obliegt die „Koordinierung und die Durchführung der Verkehrs- und Mobilitätserziehung“ der Schulleiterin oder dem Schulleiter, die oder der diese Aufgabe auch einer Lehrerin oder einem Lehrer übertragen kann“. Es bietet sich an, dass die „Koordinatoren“ zu den Arbeitskreissitzungen eingeladen werden.

Es ist empfehlenswert zwei Arbeitskreise zu installieren, einen für die Grundschulen und einen für die weiterführenden Schulen. Die Leitung dieser Arbeitskreise gehört zum Aufgabenbereich des Verkehrssicherheitsbeauftragten. Möglich ist aber auch, dass diese Aufgabe durch das Schulamt bzw. Schulverwaltungsamt ausgeübt wird. Der Verkehrssicherheitsbeauftragte ist aber dann zu den Sitzungen einzuladen.

Die Arbeitskreise dienen auch hier dem Informations- und Erfahrungsaustausch und der Vorbereitung von gemeinsamen Projekten. Den Schulen soll bei der Umsetzung der Rahmenvorgaben konkrete ortsbezogene Hilfe angeboten werden. Es ergeben sich folgende Themen:

- Erfahrungsaustausch
- Anbindung der Schulen an den ÖPNV und an das Fuß- und Radwegenetz
- Abstimmung einzelner Aktionen (z.B. Werbeaktion zum Schülerticket, Fahrradsicherheitschecks)
- Kooperationen im Rahmen von Projekten
- Radfahrausbildung
- Elternarbeit
- Kontakt zu den außerschulischen Institutionen der Verkehrssicherheitsarbeit

7.5.2. Schulische Verkehrssicherheitsarbeit (Schulisches Mobilitätsmanagement)

Kooperationskonzepte müssen ortspezifisch sein. Eine Möglichkeit der ersten Zusammenarbeit bietet sich im Primarbereich an. Nach den Rahmenvorgaben ist es für die Grundschulen verpflichtend, Schulwegepläne zu erarbeiten. Hier bietet sich gerade die Zusammenarbeit zwischen Schule, Verwaltung und Polizei an.

Bei den ÖPNV-bezogenen Themenstellungen der Rahmenvorgaben sind die Schulen auf die Mitarbeit und Unterstützung durch die Verkehrsunternehmen angewiesen. Neben den Informationen über Angebote und Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV stehen umweltorientiertes Verhalten und Handeln sowie die Möglichkeiten der Einflussnahme auf Gestaltung im ortsnahen und regionalen Bereich auf dem Lehrplan. Wenn die Verkehrsunternehmen hierzu Angebote und Unterrichtsmaterialien für die Schule entwickeln und bekannt machen, erhöht sich die Chance, dass diese Themen auch wirklich im Unterricht behandelt werden. Gleichzeitig wird die Grundlage für eine frühzeitige Kundenbindung für die Unternehmen geschaffen.

Dem Themenfeld Mobilität müssen sich die Schulen nicht nur im Unterricht stellen, sondern die gesamte Schulöffentlichkeit ist in die Arbeiten zu integrieren. Es geht um die Institutionalisierung eines schulischen Mobilitätsmanagement. Dies kann im Schulprogramm verankert werden. In diesem Kontext ergeben sich neben der unterrichtlichen Tätigkeit folgende Handlungsfelder für die schulische Verkehrssicherheitsarbeit:

ÖPNV

- Optimierung der Anbindung der Schule an den ÖPNV
- Abstimmung der Schulanfangszeiten mit dem ÖPNV
- Schülerticket
- Job-Ticket für Lehrer
- Informationen über ÖPNV

Radverkehr

- Erreichbarkeit der Schule
- Radfahrausbildung
- Gefahrensituationen
- Fahrradabstellanlagen
- Verkehrssicheres Fahrrad

Fußgängerverkehr

- Erreichbarkeit des Schulgeländes
- Werbung für den Fußweg zur Schule
- Schulwegsicherung

Kfz-Verkehr

- Hol- und Bringdienste
- Ruhender Verkehr im Umfeld der Schule
- Tempolimits auf schulnahen Straßen
- Parkraumbewirtschaftung

Die Zuständigkeit für die Umsetzung dieser Punkte müssen dem schulischen Koordinator für Mobilitätserziehung zugewiesen werden. Damit die Schulöffentlichkeit einbezogen wird, ist die Gründung eines Verkehrsausschusses an der Schule sinnvoll, in dem Lehrer, Schüler und Eltern zusammenarbeiten. Hierfür gibt es konkrete Beispiele.

Unterstützung durch die Geschäftsstelle

- Anschreiben an Schulen zur Abfrage des zuständigen Koordinators für Mobilitätserziehung gem. Rahmenvorgaben (siehe Mustervorlagen)
- Präsentation des Vorhabens durch einen Vertreter der Koordinierungsstelle in einer Schulleiterdienstbesprechung und/oder der konstituierenden Sitzung des Arbeitskreises
- Kontakt zur Schulaufsicht (Bezirksregierung) und zu den zuständigen Fachberatern
- Vorstellung von möglichen gemeinsamen Aktionen (Radfahrausbildung)
- Modell für einen schulischen Verkehrsausschuss (auf Anfrage)
- Informationen über Unterrichtsmaterialien

8. Checklisten

Checkliste 1: Analyse des Ist-Zustandes

Checkliste 2: Interne Vernetzung

Checkliste 3: Externe Vernetzung

Checkliste 4: Einbindung Schulen



Arbeitshilfen für Kommunen
Checkliste **1**

Analyse des Ist-Zustands

Interne Zuständigkeiten im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit/Mobilitätsbildung

Bereich	Aufgabe	Ansprechpartner	Anmerkungen
Planungsamt			
Ordnungsamt			
Straßenverkehrsbehörde			
Kinderbüro			
Jugendamt			
Grünflächenamt			
Tiefbauamt			
Schulverwaltungsamt/ Schulamt			
Umweltamt			
Lokale Agenda			
ÖPNV (Aufgabenträger)			
Sonstige			

Bestandsaufnahme der Grundlagen/Daten

- Politische Beschlüsse zur Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche (zuständiger Ausschuss)
- Zielvereinbarung zur Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche
- Kinderunfallzahlen 2000 bis 2004
 - Differenziert nach Verkehrsteilnahme bzw. -mittel, Unfallschwere und Alter
 - Verursacher, Uhrzeit (Schulwegeunfälle)
- Modal Split (Kenngröße über das Verhältnis der Verkehrsmittelnutzung)
- Absatzzahlen Schülerticket
- Regelung des Schulbusverkehr
- Schulwegepläne
- Kinderstadtplan

Aktivitäten

- Verkehrssicherheitsaktionen/ -tag der Verwaltung
- Aktivitäten der Polizei im Bereich Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche

Arbeitshilfe für Kommunen
Checkliste 2

Interne Vernetzung

Aufgabe	Umsetzungsmöglichkeit Teilaufgaben	Die Geschäftsstelle „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ bietet an
Vorstellung des Projekts bei der Behördenleitung bzw. Dezernenten	<ul style="list-style-type: none"> • Hausintern • Präsentation durch Geschäftsstelle „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ 	Präsentation des Projekts
Bestimmung der Federführung	<ul style="list-style-type: none"> • Durch Bgm oder Dez. 	Muster einer Dienstanweisung
Hausinterne Vernetzung	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelgespräche • Konstituierende Sitzung des hausinternen AK 	Vorstellung des Projekts Vermittlung von Referenten zu Fachthemen
Vereinbarung über hausinterne Zusammenarbeit	<ul style="list-style-type: none"> • Dienstanweisung • Aufnahme im Geschäftsverteilungsplan 	Muster einer Dienstanweisung
Gründung des kommunalen Arbeitskreises	<ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung des Projektes bei potenziellen Mitgliedern • Konstituierende Sitzung 	<ul style="list-style-type: none"> • Informationen über Aktivitäten in anderen Kommunen • Vorstellung von Maßnahmen zur Verkehrssicherheitsarbeit (Bausteine) • Materialien • Referentenvermittlung zu Fachthemen

Arbeitshilfe für Kommunen
Checkliste 3

Externe Vernetzung

Aufgabe	Umsetzungsmöglichkeit Teilaufgaben	Die Geschäftsstelle „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ bietet an
Konzeptentwurf	Ausarbeitung einer Rahmenvorgabe	<ul style="list-style-type: none"> • Handlungsempfehlungen zur Einrichtung einer vernetzten Arbeit • Erlasse • Beispiele für eine vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit
Einbindung der Polizei	Vorstellung des Projektes (Polizeiwache, Verkehrsdezernat, Kommissariat Vorbeugung)	Ansprechpartner bei der Bezirksregierung und anderen Polizeidienststellen
Bestandsaufnahme der Institutionen vor Ort	Abfrage Kontaktaufnahme <ul style="list-style-type: none"> • Mündlich • Schriftlich 	Kontaktvermittlung Anschreiben Fragebogen Rückmeldebogen
Konstituierende Sitzung	<ul style="list-style-type: none"> • Einladung • Veranstaltung • Vereinbarung über die Zusammenarbeit • Pressekonferenz 	<ul style="list-style-type: none"> • Präsentation des VRS-Projektes • Beratung für den Sitzungsablauf • Referentenvermittlung zu speziellen Fachthemen
Regelmäßige Sitzungen des AK		<ul style="list-style-type: none"> • Referentenvermittlung • Informationen über andere lokale Erfahrungen • Vorstellung von Maßnahmen • Materialien

Arbeitshilfe für Kommunen
Checkliste 4

Einbindung der Schulen

Zu beteiligende Fachbereiche bzw. Institutionen	Kontakt mit Schulen	Die Geschäftsstelle „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ bietet an
Absprache mit Schulverwaltungsamt	Anschreiben an Schulleiter über Projektvorhaben	<ul style="list-style-type: none"> • Entwurf eines Anschreibens • KMK-Beschluss 1994 • Rahmenvorgaben 2004
Absprache mit Schulverwaltungsamt bzw. Schulamt	Tagesordnungspunkt bei Schulleiterbesprechung	Präsentation des Projektes
<ul style="list-style-type: none"> • Beteiligung Schulverwaltungsamt • Beteiligung Verkehrsunternehmen 	Einladung zum Abstimmungstreffen	<ul style="list-style-type: none"> • Einladungsschreiben • Ablaufplanung • Referentenvermittlung • Kontakt zur Schulaufsicht



9. Mustervorlagen

1. Muster einer Dienstanweisung
2. Anschreiben an Schulen zur Abfrage des zuständigen Mobilitätskoordinators gemäß Rahmenvorgaben

Dienstanweisung für den Verkehrssicherheitsbeauftragten Entwurf

1. Geltungsbereich

Mit dieser Dienstanweisung werden die Aufgaben, Befugnisse und Verantwortlichkeiten des Verkehrssicherheitsbeauftragten zur Förderung einer sicheren und selbständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen geregelt.

2. Verantwortlichkeiten

Der Verkehrssicherheitsbeauftragte wird vom Bürgermeister bestellt und ist organisatorisch diesem zugeordnet. Der Behördenleiter unterstützt den Verkehrssicherheitsbeauftragten bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben im Rahmen dieser Dienstanweisung.

3. Ziele

Er/sie baut eine vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche mit folgenden Zielen auf:

- Reduzierung der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Kinder und Jugendlichen
- Förderung einer eigenständigen und sicheren Mobilität der Kinder und Jugendlichen

4. Aufgaben/Verantwortlichkeiten

Der Verkehrssicherheitsbeauftragte hat die Aufgabe, eine kommunal vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche zu initiieren und zu koordinieren.

Hierzu zählen insbesondere:

- Der Verkehrssicherheitsbeauftragte ist verantwortlich für die Entwicklung und Umsetzung eines Handlungskonzeptes zur Verbesserung der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche auf kommunaler Ebene.
- Die geschäftsführende Leitung eines Arbeitskreises unter Einbeziehung der verschiedensten hausinternen Dienststellen und der Institutionen, die sich auf kommunaler Ebene mit dem Themenbereich beschäftigen. In dem Arbeitskreis werden die einzelnen Maßnahmen und Aktionen beraten und abgestimmt.
- Der Verkehrssicherheitsbeauftragte ist verantwortlich dafür, dass die Behördenleitung in allen grundsätzlichen und wichtigen Fragen der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche informiert und beraten wird.
- Der Verkehrssicherheitsbeauftragte erstellt einmal jährlich einen Bericht über den Stand der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche, der der Behördenleitung und dem zuständigen Ausschuss vorzulegen ist.

- Die Funktion als Ansprechpartner für die Bürger in Verkehrssicherheitsfragen. Gehört eine konkret zu veranlassende Maßnahme nicht zu seinem dienstlichen Aufgabenbereich, so sorgt er für die Weiterleitung des Vorgangs an die zuständige Stelle.
- Die verstärkte Einbeziehung der Schulen in die Verkehrssicherheitsarbeit bzw. die Unterstützung der Schulen bei der Umsetzung der Rahmenvorgaben zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule. Hierzu kann der Verkehrssicherheitsbeauftragte die schulischen Koordinatoren für Mobilitätserziehung zu Arbeitstreffen einladen.
- Koordinierung der Mitwirkung mit überörtlichen Behörden und Kommunen.
- Zusammenarbeit mit fachlich zuständigen Verbänden, Interessenvertretungen und Institutionen.
- Der Verkehrssicherheitsbeauftragte verwaltet die für die Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche zur Verfügung stehende Haushaltsstelle.
- Stellungnahmen zu wesentlichen verkehrssicherheitsrelevanten Planungen (infrastrukturelle Maßnahmen) und Handlungen (Öffentlichkeitsarbeit) der Verwaltung, die Kinder und Jugendliche betreffen.

5. Beteiligung und Mitwirkung der Fachämter

- Der Verkehrssicherheitsbeauftragte ist in dieser Funktion direkt dem Dezernenten Bgm Fachbereichsleiter unterstellt. Maßnahmen, die er veranlasst, verantwortet er gegenüber der diesem.
- Der Verkehrssicherheitsbeauftragte ist berechtigt, fachbereichsübergreifend zu Arbeitssitzungen einzuladen. Dieser Arbeitskreis hat die Aufgabe, die einzelnen Maßnahmen zu einem abgestimmten Konzept zu bündeln. Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen obliegt den jeweilig zuständigen Stellen.
- Die Planungen der Fachämter, die verkehrsrelevante Themenbereiche für Kinder und Jugendliche betreffen, sind mit dem Verkehrssicherheitsbeauftragten bzw. im oben erwähnten Arbeitskreis abzustimmen. Die Federführung der Fachämter bleibt jedoch unberührt.
- Der Verkehrssicherheitsbeauftragte hat bei Initiativen und Maßnahmen, die andere Fachbereiche betreffen, diese bei der Konzeption zu beteiligen und deren Zustimmung einzuholen. Bei Abstimmungsproblemen ist der/die Verkehrssicherheitsbeauftragte berechtigt, den Behördenleiter – Dezernenten- Fachbereichsleiter einzuschalten.
- Auf Anforderung haben die Fachbereiche die erforderlichen Unterlagen der/dem Verkehrssicherheitsbeauftragten zur Verfügung zu stellen bzw. dieser/diesem Akteneinsicht zu gewähren und notwendige Auskünfte zu erteilen.

Anschreiben an Schulen zur Abfrage des zuständigen Mobilitätskoordinators

Runderlass zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung Möglichkeiten der Zusammenarbeit

Sehr geehrte

mit dem RdErl. des Ministeriums für Schule, Jugend und Kinder sind die neuen Rahmenvorgaben für die schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung veröffentlicht worden. Bei der Umsetzung der neuen Rahmenvorgaben möchten wir Sie im Rahmen unserer Möglichkeiten unterstützen.

Die Zusammenarbeit soll zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit für Schüler und der Förderung der selbstständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen führen. Die Erfahrungen zeigen, dass diese Ziele v.a. dann zu erreichen sind, wenn ein institutionsübergreifender, kooperativer und ortsnaher Präventionsansatz gewählt wird. Um die Möglichkeiten der Zusammenarbeit zu erörtern, würde ich gerne zu einem Gespräch mit den Vertretern aller Schulen einladen.

Die oben genannten Rahmenvorgaben sehen vor, dass die „Koordination und die Durchführung der Verkehrs- und Mobilitätserziehung der Schulleiterin oder dem Schulleiter (obliegt), die oder der diese Aufgabe auch einer Lehrerin oder einem Lehrer übertragen kann“. Zur Terminkoordination möchte ich Sie bitten, mir die zuständige Kollegin oder den zuständigen Kollegen zu benennen.

Ich bedanke mich für Ihre Mühe und stehe Ihnen für Fragen selbstverständlich zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW

Handlungsempfehlungen Kinderunfallkommissionen

Mit freundlicher
Unterstützung von:

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



UK NRW
Unfallkommission
Nordrhein-Westfalen

