



# Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein- Westfalen im Regierungsbezirk Münster

Tagungsdokumentation der  
Auftaktveranstaltung am 20. Juni 2007



# Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen im Regierungsbezirk Münster

Tagungsdokumentation der

Auftaktveranstaltung am 20. Juni 2007







Dr. Peter Paziorek, Regierungspräsident	
<b>Grußwort</b>	<b>6</b>
<b>Einleitung</b>	<b>8</b>
Dieter Kleinpaß, Bezirksregierung Münster	
<b>Grundsätze der Netzwerkarbeit</b>	<b>10</b>
Peter P. Wagner, Ministerium für Bauen und Verkehr NRW	
<b>Was ist das Besondere an Netzwerken?</b>	<b>12</b>
Theo Jansen, Leiter der Koordinierungsstelle „Netzwerk Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Verkehrsverbund Rhein-Sieg“	
<b>Zwei Jahre Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Verkehrsverbund Rhein-Sieg“ – Möglichkeiten und Chancen zur Förderung der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit</b>	<b>15</b>
Wolfgang Blindenbacher, Innenministerium NRW	
<b>Interkommunale Vergleiche von Verkehrsunfallzahlen</b>	<b>22</b>
Ralf Kaulen, Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen Aachen	
<b>Kommunale „Runde Tische Verkehrssicherheit“ und regionales „Netzwerk verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen im Regierungsbezirk Münster“ – Ziele, Potentiale und Mehrwerte</b>	<b>28</b>
Wolfgang Friedrich, Bezirksregierung Münster	
<b>Wege zur Umsetzung der Netzwerkarbeit im Regierungsbezirk Münster</b>	<b>34</b>
<b>Anhang</b>	<b>39</b>
Verzeichnis der Referenten	40
Ansprechpartner der Schulbehörden	41
Ansprechpartner der Polizei	43
Karte des Regierungsbezirks Münster	44
Kontakt/Impressum	45



Sehr geehrte Damen und Herren,

jeder Unfall im Straßenverkehr ist einer zu viel. Leben und Gesundheit zu schützen und die Verkehrssicherheit nachhaltig zu verbessern – das ist eine große, kontinuierliche Herausforderung für alle lokalen und regionalen Aufgabenträger. Verkehrssicherheit ist auch ein Ausdruck der Lebensqualität in unseren Städten und Gemeinden.

Sie erweist sich täglich als ein umfangreiches und vielschichtiges Handlungsfeld. Vom Staat wird erwartet, dass er die bundesrechtlichen Vorschriften der Straßenverkehrsordnung möglichst einheitlich und widerspruchsfrei umsetzt – und das steht zuweilen in einem Spannungsverhältnis zu den örtlichen Besonderheiten und den Vorstellungen der Träger der Straßenbaulast.

Die Erfahrungen der Vergangenheit haben gezeigt, dass den örtlichen Belangen am besten mit präventiven, möglichst flächenhaften Konzepten zur Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung, zur Verkehrserziehung und zur Entschärfung von Nutzungskonflikten gedient ist. Der allseits beklagte „Schilderwald“ sollte einer innovativen Verkehrssicherheitsarbeit weichen, die auf einem breiten innerörtlichen Konsens sowie einem steten interkommunalen Erfahrungsaustausch beruht.

Daher freue ich mich über die große Zahl der Kommunen, die an der Auftaktveranstaltung zum regionalen „Netzwerk Verkehrssicherheit“ am 20. Juni 2007 mitgewirkt haben und damit ihr Interesse an einer noch effektiveren Verkehrssicherheitsarbeit gezeigt haben. Die Ergebnisse der Veranstaltung sind in der vorliegenden Broschüre dokumentiert.

Die Bildung des „Netzwerks Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen im Regierungsbezirk Münster“ stellt einen wichtigen Schritt auf dem Weg zu dem Ziel dar, die Zahl der Personenschäden im Straßenverkehr deutlich zu reduzieren. Dieses Ziel kann nur gemeinsam erreicht werden. Verkehrssicherheitsarbeit sollte dort ansetzen, wo die Einflussmög-

lichkeiten auf die Gefahren im Straßenverkehr am größten sind, also „vor Ort“ und damit bereits auf der lokalen Ebene.

Netzwerkarbeit bedeutet: Voneinander lernen, Erfahrungen sammeln und austauschen, gemeinsam Ideen entwickeln und Projekte umsetzen. Dabei ist mir wichtig, dass sich dieser Prozess dynamisch entwickelt und weitere Partner gewonnen werden. Innovative Lösungen, vor allem zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, müssen möglichst unbürokratisch und bürgernah in die Tat umgesetzt werden.

Ich möchte allen Beteiligten danken, die zum Gelingen der Auftaktveranstaltung beigetragen haben, insbesondere den Referenten. Den Netzwerkmitgliedern wünsche ich bei Ihrer künftigen Zusammenarbeit zu mehr Verkehrssicherheit viel Erfolg und einen stets guten Draht zu allen Akteuren sowie eine hohe Akzeptanz bei den als Verkehrsteilnehmer und Anlieger tangierten Bürgern.



Dr. Peter Paziorek  
Regierungspräsident

## Einleitung



Das integrierte organisierte Landverkehrsdezernat 65/66/67 der Bezirksregierung Münster hatte zum 20. Juni 2007 alle Kreise, Städte und Gemeinden sowie Vertreter von Polizei- und Schulbehörden des Regierungsbezirks zu einer gemeinsamen Veranstaltung in die Räumlichkeiten des Instituts für Aus- und Fortbildung der Polizei in NRW nach Münster eingeladen. Die als Fachtagung organisierte Veranstaltung beschäftigte sich ausschließlich mit aktuellen Problemen der Verkehrssicherheit und gab den Startschuss für die Bildung des „Netzwerkes Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen im Regierungsbezirk Münster“.

In der Veranstaltung, die der Leiter des Dezernates 65/66/67, Dieter Kleinpaß, moderierte, stellten fünf Referenten unterschiedlicher Institutionen fachliche, aber auch organisationsstrukturelle Möglichkeiten einer zukünftig optimierten Verkehrssicherheitsarbeit auf der Basis eines zu bildenden interkommunalen bzw. regionalen Netzwerkes vor. Die vorliegende Dokumentation fasst das Vorgetragene noch einmal in kompakter und – hoffentlich – anschaulicher Form zusammen. Sie wendet sich sowohl an die an der Netzwerkarbeit interessierten Kommunen als auch an diejenigen, die zukünftig als Partner für das Netzwerk gewonnen werden sollen.

Die im Anschluss an die Referate eröffnete Diskussion wurde lebhaft und engagiert geführt. Dabei zeichnete sich bereits deutlich ab, dass die Idee einer interkommunalen Zusammenarbeit grundsätzlich positiv gesehen wird. Diese Tendenz wurde zwischenzeitlich durch die positiven Rückmeldungen und die zahlreichen im Verkehrsdezernat eingegangenen Mitwirkungserklärungen bestätigt.

Insofern kann nunmehr unter der Schirmherrschaft des Regierungspräsidenten, Dr. Peter Paziorek, am 16. November 2007 die Gründung des Netzwerkes stattfinden.

Als nächster Schritt ist die Einrichtung einer Koordinierungsstelle für das regionale Netzwerk geplant, deren Aufgabe es

sein wird, die Mitgliedskommunen und die weiteren Träger der Verkehrssicherheitsarbeit bei der Zusammenarbeit und Entwicklung gemeinsamer Informations- und Arbeitsstrukturen zu unterstützen. Die Koordinierungsstelle soll – dem Netzwerkgedanken entsprechend – außerhalb bestehender hierarchischer Strukturen wirken. Zur Finanzierung der erforderlichen Personalkosten stellt das Land Nordrhein-Westfalen Fördermittel zur Verfügung.

Solange ein Geschäftsstellenleiter noch nicht vorhanden ist, stehen in der Aufbauphase Vertreter des Verkehrsdezernats der Bezirksregierung Münster beratend und koordinierend zur Verfügung.

Es bleibt zu hoffen, dass die Lektüre dieser Dokumentation dazu beiträgt, den Netzwerkgedanken im Rahmen einer innovativen Verkehrssicherheitsarbeit zu unterstützen und die Mitwirkung im Netzwerk noch weiter zu erhöhen bzw. zu festigen.

## Grundsätze der Netzwerkarbeit



Dieter Kleinpaß  
Bezirksregierung Münster,  
Dezernat 65 – Verkehr –

Netzwerkarbeit kann sich – wenn sie systematisch betrieben werden soll – nicht ohne Regeln, besser: Zielstellungen, vollziehen. Es bedarf einer Art Richtschnur, die den Weg zu einer effektiven und innovativen Kooperationsform weist. Dieter Kleinpaß stellte die dafür entwickelten „Grundsätze“ der Netzwerkarbeit im Regierungsbezirk Münster vor und erläuterte deren Bedeutung als Basis für die angestrebte Netzwerkgründung.

Er betonte, dass dieses Grundsätze-Papier keineswegs Initiativen behindern oder Arbeitsfelder einengen wolle. Es sollen vielmehr Wege zu einer optimierten interkommunalen Arbeitsweise aufgezeigt werden, die auf einen steten Erfahrungsaustausch und die Bündelung der vorhandenen Ressourcen ausgelegt ist.

### Grundsätze

**Das „Netzwerk verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen im Regierungsbezirk Münster“ wird mit dem Ziel einer interkommunalen Zusammenarbeit zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssicherheit gegründet. Insbesondere gilt es, die Zahl der Unfälle mit Getöteten und Verletzten im Straßenverkehr deutlich zu reduzieren. Dabei sollten die nachfolgenden Grundsätze von allen Netzwerkpartnern als Basis für eine Zusammenarbeit anerkannt und praktiziert werden.**

1. Die örtliche Verkehrssicherheitsarbeit der einzelnen Netzwerkkommunen sollte auf eine breitere Basis gestellt werden, indem neben den Straßenverkehrsbehörden, den Trägern der Straßenbaulast und des ÖPNV sowie der Polizei auch lokale Akteure aus anderen verkehrssicherheitsrelevanten Bereichen (z. B. Verkehrssicherheitsbeauftragte aus den Schulen, Vertreter von Verkehrsunternehmen, Senioren- und Behindertenvertreter, ADFC,

ADAC, VCD etc.) eingebunden werden.

Dabei kann eine Organisation in Form von „Runden Tischen Verkehrssicherheit“ hilfreich sein.

2. Zur Beratung, Unterstützung und Gewährleistung des Informationsaustausches zwischen den im Netzwerk kooperierenden Kommunen wird eine bezirkswweit agierende (vom Land personalkostenmäßig geförderte) Koordinierungsstelle bei einer „Gastgeberkommune“ organisatorisch angebunden.
3. Die Netzwerkkommunen arbeiten mit der Koordinierungsstelle eng zusammen, geben alle relevanten Informationen an diese weiter und unterstützen sie bei Konzeption und Vorbereitung übergreifender Veranstaltungen, insbesondere im Rahmen gemeinsamer Verkehrssicherheitsaktionen.
4. Die im Netzwerk mitarbeitenden Kommunen nutzen die Ergebnisse des interkommunalen Erfahrungsaustausches als wesentliche Grundlagen für objektive Entscheidungsfindungen hinsichtlich der Planung und Umsetzung eigener verkehrssicherheitsrelevanter Konzepte, Projekte und Maßnahmen.
5. Eine funktionierende regionale Zusammenarbeit - außerhalb der üblichen behördlichen und institutionellen Hierarchien - kann beachtliche Synergieeffekte haben. Mit dem interkommunalen Austausch der gewonnenen Erkenntnisse sollte ein wesentlicher Beitrag zur nachhaltigen Erhöhung der Verkehrssicherheit im gesamten Regierungsbezirk Münster leistbar sein.
6. Die im regionalen Netzwerk mitwirkenden Kommunen unterstützen die Zusammenführung und Multiplikation von „Best-practice-Lösungen“ zur Verkehrssicherheitsarbeit, unter anderem auf der Basis einer gemeinsamen Internet-Plattform auf Landesebene.

Münster, den 20. Juni 2007

## Was ist das Besondere an Netzwerken?



Peter P. Wagner  
Ministerium für Bauen  
und Verkehr NRW

Peter Wagner eröffnete die Vortragsreihe mit einer Betrachtung der Besonderheiten von Netzwerken.



Eine wichtige Eigenschaft von Netzwerken ist nach Peter Wagner die

- **Komplexität.**

Die vielen Komponenten, aus denen Netze bestehen, agieren und reagieren aufeinander. Impulse von außen werden vielfach wahrgenommen; die Reaktionen sind dann ebenso vielfach wie vielfältig. Die Reaktion und das Verhalten des Netzes sind dementsprechend nur schwer vorhersehbar und kontrollierbar.

Die Struktur innerhalb eines Netzwerks ist sehr inhomogen, die Vernetzungsgrade der einzelnen Netzknoten sind unterschiedlich. Die Funktionalität der Netze wird aber trotzdem aufrecht erhalten, da wegfallende Netzverbindungen durch andere „aufgefangen“ werden.

Innerhalb der Netze dominieren die langfristigen

- **Reziprozitätsbeziehungen (Gegenseitigkeit),**

die einer kooperativen Wechselwirkung, dem Geben und Nehmen der Partner, Rechnung tragen.

Das „Ganze (Netz) ist mehr als die Summe seiner Teile“. Durch das Zusammenwirken vieler einfacher Komponenten entstehen

- **neue Qualitäten**

auf einem höherem Niveau. Als weitere wichtige Netzeigenschaften wurden

- **Selbstorganisation,**

- **Lernfähigkeit** und

- **Robustheit**

hervorgehoben.

Nicht zuletzt aufgrund dieser neuen Qualitäten können sich Netze aus eigener Kraft strukturieren. Die inhaltliche Redundanz der unterschiedlichen Netzmaschen hält das Netz auch bei Wegfall einzelner Netzkomponenten arbeitsfähig, störende Einflüsse werden durch veränderte „Verschaltungen“ kompensiert.

Gleichwohl bewegen sich Netze stets im kritischen Bereich zwischen Chaos und Ordnung. Daraus resultiert im Regelfall ein

- **Optimum des Verhältnisses zwischen Kreativität und Stabilität.**

Die Motivation zur netzinternen Zusammenarbeit entsteht nicht zuletzt aus Eigeninteresse der einzelnen „Netzknoten“. Das Zusammenwirken erfolgt i. d. R. in Form von

- **Symbiosen,**

deren Sinn ein gegenseitiges Nehmen und Geben ist. Die Gefahr, dass einige Symbionten ausschließlich parasitäre Netzmitglieder sind, kann nicht ausgeschlossen werden, ist aber von starken Netzen leicht aufzufangen.

Als letzten Punkt nannte der Redner die

- **Verschiedenheit.**

Da Netzwerke die verschiedensten Varianten und Charaktere ohne deren Angleichung vereinen, entsteht eine große

Vielfalt, die wiederum ein Mehr an Möglichkeiten zum flexiblen Reagieren auf Änderungen erschafft.

Im Anschluss an diese Einführung in die „Welt der Netzwerke“ ging Peter Wagner auf die neuen Grundsätze der Verkehrssicherheitsarbeit im Land Nordrhein-Westfalen ein.

Er legte dar, dass die Bildung von Netzwerken zur Verkehrssicherheitsarbeit sowohl im kommunalen Bereich als auch in regionaler Dimension angestrebt und aktiv forciert wird. In jedem Regierungsbezirk des Landes soll ein regionales „Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“ entstehen, das den Kreisen, Städten und Gemeinden eine gemeinsame Plattform für die interkommunale Verkehrssicherheitsarbeit geben wird.

Die Organisationsstruktur soll dabei jeweils durch eine - vom Land personalkostenmäßig mit jährlich 30.000 Euro geförderte - Koordinierungsstelle aufgebaut werden, die dann auch über einen „Lenkungskreis“ die Verbindung zu Bezirksregierung und Landesverkehrsministerium aufrecht erhält (vgl. Vortrag Friedrich zu „Wegen der Umsetzung der Netzwerkarbeit ...“).

Auch die Fördermodalitäten für Verkehrssicherheitprojekte sind geändert:

- **Zwingende Voraussetzung für eine Projektförderung ist die Mitarbeit der antragstellenden Kommune im regionalen Netzwerk!**

Peter Wagner beendete seinen Vortrag mit einer nochmaligen Werbung für eine zahlreiche Mitwirkung in dem zu gründenden Netzwerk mit folgendem Wunsch:



## Möglichkeiten und Chancen zur Förderung der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit



Theo Jansen,  
Leiter der Koordinierungsstelle „Netzwerk  
Verkehrssichere Städte und Gemeinden im  
Verkehrsverbund Rhein-Sieg“

### Zwei Jahre Netzwerk „ Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Verkehrsverbund Rhein-Sieg“

Theo Jansen stellte in seinem Vortrag die Ergebnisse der Arbeit des bereits am 9. Juni 2005 im Rahmen einer Bürgermeisterkonferenz gegründeten ersten regionalen Netzwerks zur Verbesserung der kommunalen und interkommunalen Verkehrssicherheitsarbeit vor.



Der Beitritt der einzelnen Kommunen zum Netzwerk ist jeweils mit einer von den Kommunen abzugebenden Verpflichtungserklärung verknüpft, die die folgenden Punkte umfasst:

- **Reduzierung der Verkehrsunfälle bei gleichzeitiger Förderung der selbstständigen Mobilität (Qualitative Verkehrssicherheitsarbeit),**
- **Vernetzung der verwaltungsinternen und externen - außerhalb der Verwaltung stehenden - Akteure auf lokaler Ebene (Netzwerke auf lokaler Ebene),**

- **Beteiligung am VRS-weiten Erfahrungs- und Informationsaustausch (Netzwerk auf regionaler Ebene).**

Die Organisationsstruktur des Netzwerkes ist in der folgenden Folie dargestellt.



Unter Bezug auf das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen und die darin enthaltene „Vision Zero“ stellte der Redner klar,

- **ohne Unterstützung durch die Gemeinden ist das Verkehrssicherheitsprogramm nicht realisierbar.**

Die Bedeutung der kommunalen Verkehrssicherheit wurde mit den nachstehenden Argumenten belegt:

- **Ein bedeutender Teil des Unfallgeschehens ereignet sich innerorts, im Wirkungsbereich der Städte und Gemeinden.**
- **Die Unfallfolgen betreffen die Kommunen unmittelbar.**  
Das betrifft insbesondere die Inanspruchnahme kommunaler Einrichtungen und Ressourcen.
- **Die Kommunen sind Gestalter der lokalen Mobilitätsverhältnisse.**
- **Erfolgreiche kommunale Verkehrssicherheitsarbeit sowie Verkehrssicherheitsaktionen können vom Bürgermeister bzw. der Bürgermeisterin öffentlichkeitswirksam dargestellt werden.**

- **Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit fördern die Wohn- und Lebensqualität der ortsansässigen Bevölkerung. Eine qualifizierte Verkehrssicherheitsarbeit ist somit ein wesentlicher Standortvorteil für die Kommune.**

Insofern belegte Theo Jansen, dass mit einer qualifizierten Verkehrssicherheitsarbeit in der jeweiligen Kommune durchaus auch Standortvorteile einhergehen.

Im Folgenden ging der Redner auf die konkrete Verkehrssicherheitsarbeit ein. Er analysierte die Einflussfaktoren, die auf die Verkehrssicherheit wirken und ging auf die konkrete Arbeit innerhalb der kommunalen Netzwerke ein.



Als hauptsächliche Aufgabe der vom Referenten geleiteten Koordinierungsstelle des Netzwerkes im VRS wurde die Unterstützung der Kommunen bei der Verkehrssicherheitsarbeit herausgestellt.

**Man muss den Kommunen nicht nur sagen, dass sie es machen sollen, sondern auch in ihrer Arbeit vor Ort unterstützen. Gerade in Zeiten knapper kommunaler finanzieller und personeller Ressourcen ist dies notwendig.**

**Die Koordinierungsstelle kann hierbei eine wesentliche Unterstützung leisten.**

**Die Aufgaben der Koordinierungsstelle**

Erfahrungs- und Informationsaustausch	Qualifizierung	Beratung	Service
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Koordinierungstreffen</li> <li>→ Handbuch</li> <li>→ Newsletter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Jährliche Fachtagung</li> <li>→ Fachgruppen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Kommunale Vernetzung</li> <li>→ Zusammenarbeit mit Schulen</li> <li>→ Verkehrssicherheitsaktionen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ gemeinsame Aktionen</li> <li>→ Sponsorenakquisition</li> <li>→ Recherche</li> </ul>

Hierbei wurde als ganz wesentlicher Part der Erfahrungs- und Informationsaustausch hervorgehoben.

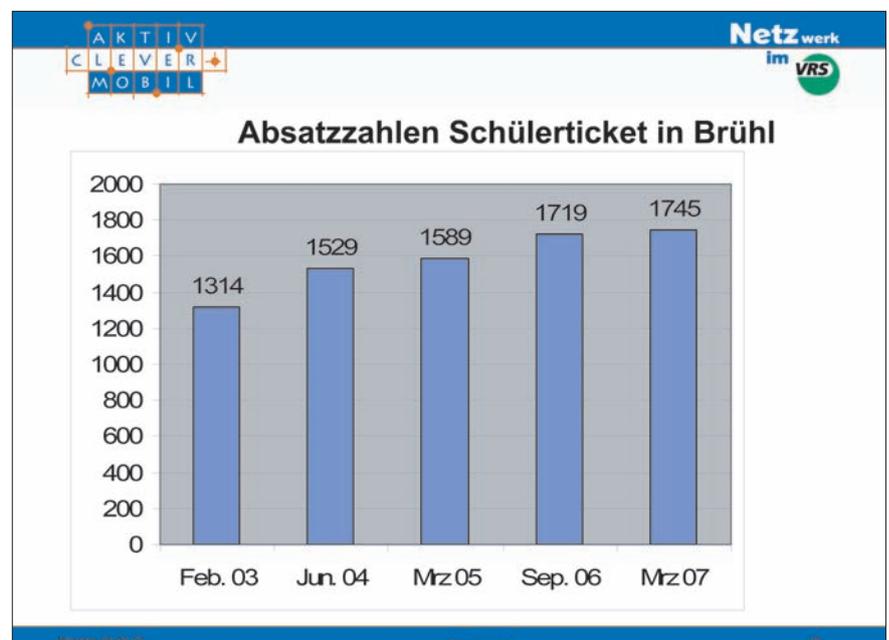
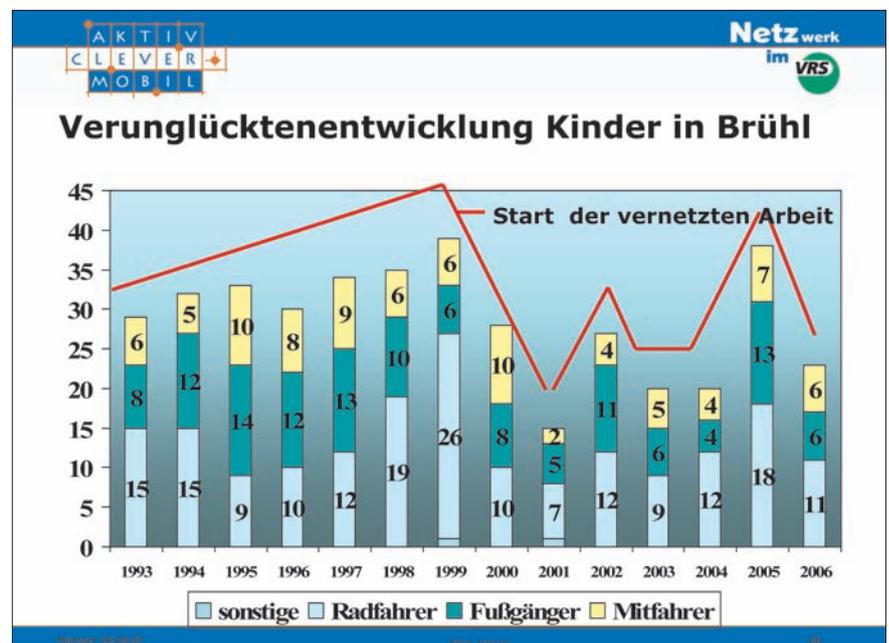
Theo Jansen stellte im Weiteren auch Details der Koordinierungsstellenarbeit vor. Beginnend im November 2006 organisiert die Koordinierungsstelle jährlich eine Fachtagung zu aktuellen Themenfeldern der Verkehrssicherheitsarbeit. In einem ständig fortgeschriebenen

- „Handbuch für Aktionen“

werden die wichtigsten Verkehrssicherheitsaktionen, die im Netzwerk realisiert wurden, detailliert dokumentiert und allen Netzwerkcommunen zur Verfügung gestellt. Dabei wurden beispielhaft folgende Projekte beschrieben:

- „Schulwegdetektive“,
- „Schulwegratgeber“,
- „Walking Bus“,
- „Kommunale Mobilitätszeitung“,
- „Wanderausstellung Sichere Nahmobilität“.

Die Ergebnisse dieser bisherigen Netzwerkarbeit wurden im Vortrag anhand konkreter Zahlen belegt.



Theo Jansen fasste darauf aufbauend die folgenden zehn Erkenntnisse der bisherigen Netzwerkarbeit zusammen.

1. **Das Potenzial der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit kann nur ausgeschöpft werden, wenn sie in einer systematischen, breiten und dauerhaften Anwendung institutionalisiert wird.**
2. **Eine eindeutige Aufgabenzuordnung mit Federführung der Koordinationstätigkeit innerhalb der Verwaltung ist notwendig.**  
Dies bietet die Möglichkeit, durch das Festlegen von Zielen, ein abgestimmtes und zielgerichtetes Handeln der einzelnen Akteure zu bewirken.
3. **Mit konkreten Projekten muss die Zusammenarbeit initiiert werden.**
4. **Ein gemeinsames Kommunikationskonzept schafft Öffentlichkeit.**
5. **Sponsoren lassen sich leichter durch ein gemeinsames Auftreten einbinden.**
6. **Nutzung gemeinsamer Ressourcen (Integration von ehrenamtlicher Arbeit).**
7. **Ideenvielfalt.**
8. **Bessere Einbeziehung der Schulen.**
9. **Ein intensiver Fachaustausch zwischen den Beteiligten auf regionaler Ebene wird als gewinnbringend angesehen.**
10. **Die Koordinierungsstelle wird als „Informationsbörse“ durch aktuelle Fragen und Probleme der Kommunen rege genutzt.**

Schlussfolgernd stellte der Redner heraus, dass eine Netzwerkarbeit die Chance bietet,

- **die Belange der Verkehrssicherheitsarbeit stärker als bisher in den Kommunalverwaltungen zu verankern,**
- **sich über eine qualitative Verkehrssicherheitsarbeit Standortvorteile zu verschaffen bzw. zu verbessern,**

- durch die Nutzung der Ressourcen verschiedener Partner vor Ort eine intensivere Öffentlichkeitsarbeit für Verkehrssicherheit zu realisieren,
- in Zeiten knapper Kassen finanzielle und personelle Ressourcen zu bündeln und
- über eine Zusammenarbeit mit den Schulen eine frühzeitige Mobilitätskompetenz zu vermitteln sowie für den ÖPNV eine frühzeitige Kundengewinnung und -bindung zu erreichen.

Diese Erkenntnisse wurden in der folgenden Grafik zusammengefasst:



Am Ende seines Vortrages hob Theo Jansen hervor, dass ein effektives Arbeiten nicht zwingend an ein Mehr von Zeit gebunden ist und trug folgendes Gleichnis vor:

**AKTIV  
CLEVER  
MOBIL**

**Netzwerk  
im  
VRS**

**Keine Zeit?**

**Ein Wanderer geht durch den Wald. Er trifft auf einen Waldarbeiter, der beschäftigt ist, mit seiner Axt einen Baum zu fällen. Interessiert schaut der Wanderer eine Weile zu. Da spricht er den Arbeiter an:**

**"Entschuldigung, aber ich habe den Eindruck, dass ihre Axt stumpf ist. Denken sie nicht auch, dass sie die Axt mal schleifen sollten?"**

**Der Arbeiter schaut den Wanderer an, überlegt kurz und antwortet dann: "Zum Schleifen habe ich keine Zeit, da ich bis zum Abend noch eine Menge Bäume zu schlagen habe."**

## Interkommunale Vergleiche von Verkehrsunfallzahlen



Wolfgang Blindenbacher  
Innenministerium NRW

Wolfgang Blindenbacher zog am Anfang seines Vortrages Bilanz hinsichtlich der Entwicklung der Anzahl von im Straßenverkehr Verunglückten in einem Vergleichszeitraum von 2006 bis 2007.

**Im Straßenverkehr Verunglückte  
im Vergleich Jan. – April 2006/2007**

	Jan.-April 2006	Jan.-April 2007	Veränderung absolut	Veränderung in Prozent
Getötete	193	235	+ 42	+ 21,8 %
Schwerverletzte	3.867	4.528	+ 661	+ 17,1 %
Leichtverletzte	18.209	21.217	+ 3.008	+ 16,6 %



Referat 41 2

Dabei wurde deutlich, dass – entgegen dem bisherigen Trend – eine negative Entwicklung zu verzeichnen ist, der es entgegen zu steuern gilt.

Wolfgang Blindenbacher ging in diesem Zusammenhang auf die

- **Neuausrichtung von Führung und Steuerung der Polizei Nordrhein-Westfalen**

ein, die auf eine Stärkung von Verantwortung und Verantwortlichkeit der Polizeibehörden und die Konzentration auf die eigentliche Polizeiarbeit, nämlich die Gefahrenabwehr und Einsatzbewältigung, die Kriminalitätsbekämpfung und die

- **Verkehrsunfallbekämpfung**

abzielt. In diesem Zusammenhang wurden die drei Erfolgsfaktoren bei der „Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung“ herausgestellt, die insbesondere repressive Maßnahmen zur

Verbesserung der Verkehrssicherheit umfassen:

1. **Konzentration auf die Ursachenbekämpfung bei Unfällen mit Personenschaden.**  
Hier bilden insbesondere Geschwindigkeit, Alkohol, Drogen und die Missachtung der Gurtpflicht die Hauptursachen.
2. **Stärkere polizeiliche Präsenz im Straßenverkehr und konsequenteres Einschreiten bei Verkehrsverstößen.**
3. **Qualifizierte Aufnahme und Bearbeitung von Verkehrsunfällen „Flucht mit Personenschaden“.**

Im Hauptteil des Vortrages stellte der Referent die vorhandenen statistischen Möglichkeiten bei der Auswertung von Unfalldaten vor.

So werden die Unfallzahlen z. B. im Rahmen einer

- **Vergleichsliste VHZ**  
(VHZ=VerunglücktenHäufigkeitsZahl je 100.000 EW)

in Relation zu den Einwohnerzahlen dargestellt:

Häufigkeitszahlen (pro 100.000 Einwohner)				Standardliste 10a		
Verunglücktenhäufigkeitszahlen nach Verkehrsteilnahme und Altersgruppen						
Berichtszeitraum: Jahresentwicklung bis April 2007 - verglichen mit dem gleichen Zeitraum des Vorjahres						
Auswertungsoptionen: Altersgruppe: alle (unbekannte Altersgruppen werden berücksichtigt)						
aktive (Beteiligte) und passive Teilnahme (Mitfahrer)						
KPB nach der größten Häufigkeit sortiert	Fallzahlen		Veränderung	Häufigkeit pro 100.000 Einwohner		Veränderung
	2006	2007	in %	2006	2007	in %
Land NRW	20.407	24.199	18,58	113,01	134,01	18,58
BR Arnsberg	3.749	4.462	19,02	99,70	118,66	19,02
BR Detmold	2.400	2.892	20,50	115,96	139,73	20,50
BR Düsseldorf	5.771	6.839	18,51	110,41	130,85	18,51
BR Köln	5.308	6.092	14,77	121,23	139,13	14,77
BR Münster	3.179	3.914	23,12	121,21	149,24	23,12
PP Bochum	543	622	14,55	82,80	94,81	14,55
PP Oberhausen	222	215	-3,15	101,42	98,22	-3,15
LR Ennepe-Ruhr-Kreis	188	248	31,91	77,73	102,54	31,91
LR Höxter	154	159	3,25	100,29	103,55	3,25
LR Unna	317	361	13,88	94,96	108,15	13,88
PP Duisburg	483	550	13,87	96,30	109,86	13,87
PP Wuppertal	604	703	16,39	94,57	110,07	16,39
LR Lippe	312	399	27,88	85,46	110,57	27,88
LR Rhein-Sieg-Kreis	342	415	21,35	92,26	111,96	21,35
LR Rhein-Kreis Neuss	463	504	8,86	103,99	113,19	8,86
LR Rhein-Erft-Kreis	451	536	18,85	97,44	115,80	18,85
LR Oberbergischer Kreis	348	339	-2,59	120,07	116,96	-2,59
LR Siegen-Wittgenstein	215	341	58,60	73,79	117,03	58,60
LR Hochsauerlandkreis	277	328	18,41	99,92	118,32	18,41
LR Mettmann	419	605	44,39	82,97	119,81	44,39
LR Olpe	146	175	19,86	102,98	123,43	19,86
LR Soest	360	383	6,39	116,56	124,01	6,39
LR Märkischer Kreis	447	558	24,63	99,60	124,33	24,63
PP Hagen	206	247	20,49	104,10	125,42	20,49
LR Rheinisch-Bergischer-Kreis	266	355	33,46	95,31	127,20	33,46
PP Bonn	632	695	9,97	117,04	128,71	9,97
PP Hamm	265	241	-9,06	143,83	130,81	-9,06
LR Herford	255	335	31,37	100,19	131,63	31,37

Außerdem wurde seitens des Innenministeriums die Möglichkeit eines

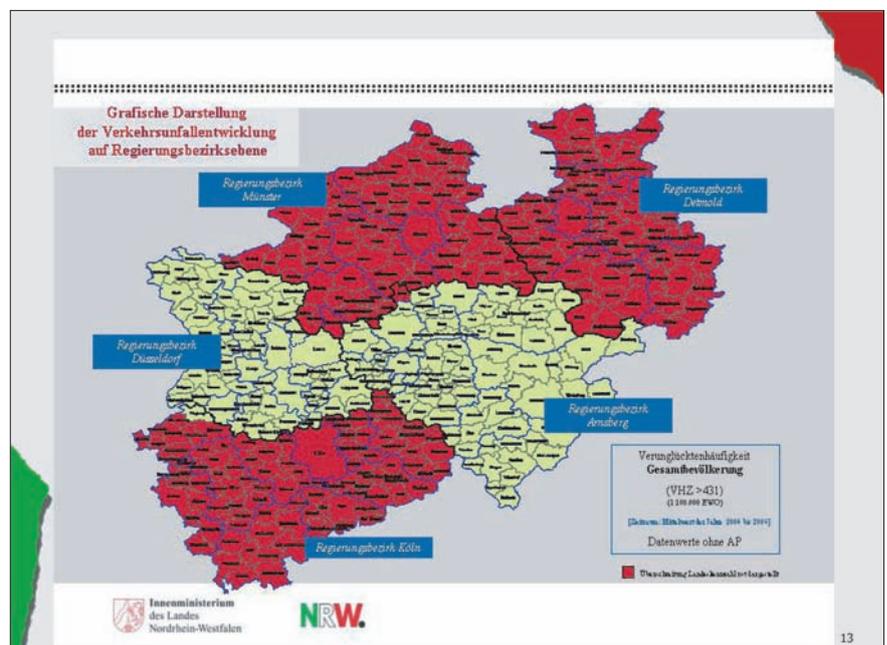
- **grafisch aufbereiteten Vergleichs**

entwickelt, die ein Herunterbrechen der grafischen Vergleichsinformationen von der Regierungsbezirksebene über die Situationsbeschreibung in den einzelnen Kreispolizeibehörden bzw. Polizeipräsidien bis zur einzelnen Kommune ermöglicht.

Diese Darstellungsform von Verkehrsunfallentwicklungen auf kommunaler Ebene, so wurde hervor gehoben, hat sich inzwischen als ein unverzichtbares Werkzeug der polizeilichen Analysearbeit entwickelt.

Gegenwärtig gibt es die nachfolgend genannten Vergleichslisten, die sämtlich auch grafisch aufbereitet werden können:

- **Vergleichsliste VHZ Gesamt;**
- **Vergleichsliste VHZ Kinder;**
- **Vergleichsliste VHZ Jugendliche;**
- **Vergleichsliste VHZ Junge Erwachsene;**
- **Vergleichsliste MVZ (Maßnahmenverhältniszahl);**
- **Vergleichsliste MHZ (Maßnahmenhäufigkeitszahl);**
- **Vergleichsliste VHZ Gesamt;**
- **Vergleichsliste AQ VUF-P**  
(Aufklärungsquote VU-Flucht mit Personenschaden).



Diese visualisierte Darstellung von Kennzahlen auf kommunaler Ebene ist – aus polizeilicher Sicht – insbesondere darauf ausgerichtet, dass

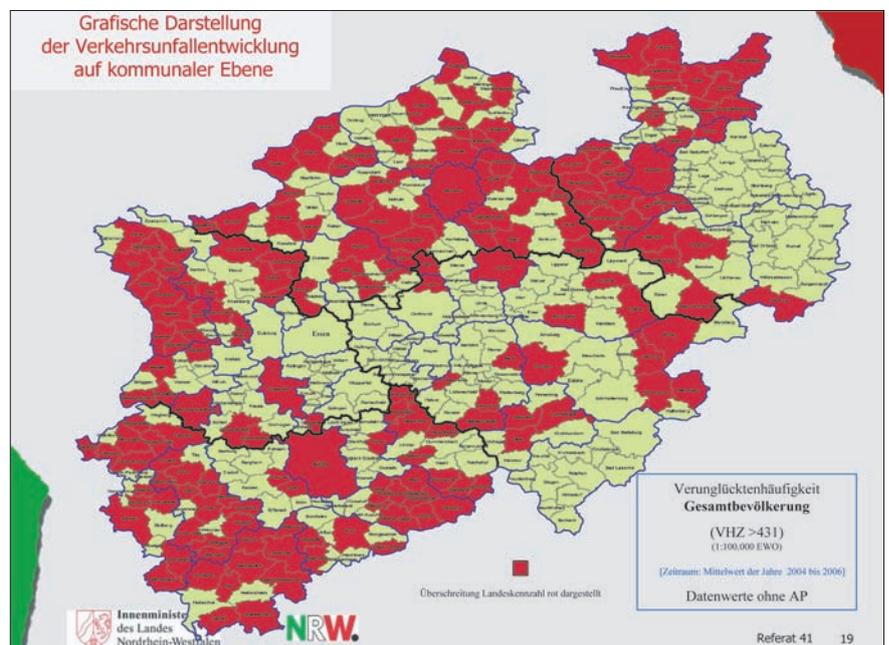
- **(Fehl-) Entwicklungen im Bereich der Verkehrsunfallbekämpfung frühzeitig erkannt,**
- **zeitnahe Interventionen durch die Behörden möglich,**

- **Wirkungszusammenhänge zwischen polizeilicher Arbeit und Verkehrsunfallgeschehen erkannt und**
- **Personaleinsatz und die Methoden zur Reduzierung von Verkehrsunfällen und Unfallfolgen reduziert**

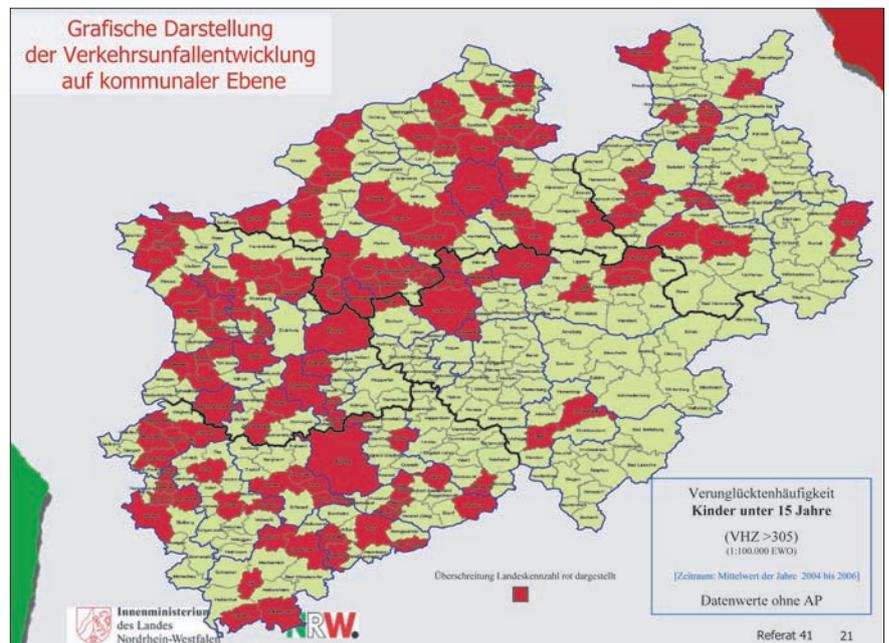
werden können.

Der Nutzen dieser grafischen Darstellungen wurde an einer Reihe von Beispielen erläutert.

Die rot eingefärbten Kommunen liegen in der vergleichbaren Verunglücktenhäufigkeitszahl über dem Landesdurchschnitt, d. h. eine Verbesserung der Verkehrssicherheitssituation ist dort anzustreben.



Verunglücktenhäufigkeit Gesamtbevölkerung

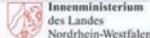


Verunglücktenhäufigkeit Kinder unter 15 Jahren

Diese Darstellung ist allerdings – so betonte Wolfgang Blindenbacher – gegenwärtig nur den Nutzern des Intranets der Polizei zugänglich.

### Grafische Darstellung von Unfallentwicklungen auf kommunaler Ebene

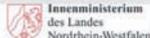
- Darstellung im Intranet Polizei seit März 2007
  - VHZ Gesamtbevölkerung (1:100.000 EWO)
    - Mehrjahresdarstellung (Mittelwert 2003 bis 2006)
    - Aktuelle Darstellung Verlaufsjaar (Quartalswerte)
  - GHZ Gesamtbevölkerung (1:100.000 EWO)
  - SHZ Gesamtbevölkerung (1:100.000 EWO)
  - LHZ Gesamtbevölkerung (1:100.000 EWO)



Referat 41 22

### Grafische Darstellung von Unfallentwicklungen auf kommunaler Ebene

- Altersgruppenspezifische Darstellung
  - VHZ Kinder bis 6 Jahre (1:100.000 EWO)
    - Mehrjahresdarstellung (Mittelwert 2003 bis 2006)
    - Aktuelle Darstellung Verlaufsjaar (Quartalswerte)
  - VHZ Kinder bis 15 Jahre (1:100.000 EWO)
  - VHZ Heranwachsende 15-17 Jahre (1:100.000 EWO)
  - VHZ Junge Erwachsene 18 – 24 Jahre (1:100.000 EWO)
  - VHZ Senioren > 65 Jahre (1:100.000 EWO)



Referat 41 23

Weitere Darstellungsformen, wie die

- **Abbildung von zielgruppenspezifischen Lagebildern unter Berücksichtigung einzelner Verkehrsbeteiligungsarten (z. B. Radfahrer),**

sind zur Zeit in Planung.

In diesem Zusammenhang wies der Redner darauf hin, dass Möglichkeiten der Einstellung dieser Dateien ins Internet bzw. erweiterte Zugriffsrechte auch für Straßenverkehrs-

oder Straßenbaubehörde gegenwärtig geprüft werden. Zwischen dem Innenministerium NRW und dem Landesverkehrsministerium finden bereits entsprechende Abstimmungsgespräche statt.

Abschließend betonte der Redner, dass seitens des Innenministeriums die Mitwirkung der Polizei sowohl im Rahmen der kommunalen „Runden Tische Verkehrssicherheit“ (vgl. Vortrag Kaulen) als auch innerhalb des regionalen „Netzwerkes verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“ in jeglicher Hinsicht begleitet und unterstützt werden wird.

## Ziele, Potentiale und Mehrwerte vernetzter Verkehrssicherheitsarbeit



Ralf Kaulen  
Stadt- und Verkehrspla-  
nungsbüro Kaulen, Aachen

### Kommunale „Runde Tische Verkehrssicherheit“ und regionales „Netzwerk verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen im Regierungsbezirk Münster“

An den Anfang seines Vortrages stellte Ralf Kaulen die grundlegenden Prämissen der Verkehrssicherheit, die im Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen 2004 fixiert sind, nämlich die

- **„Vision Zero“**,

die das programmatische Ziel der Halbierung der Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten in Nordrhein-Westfalen bis zum Jahr 2015 anvisiert, sowie die fünf Handlungsansätze der Verkehrssicherheitsarbeit

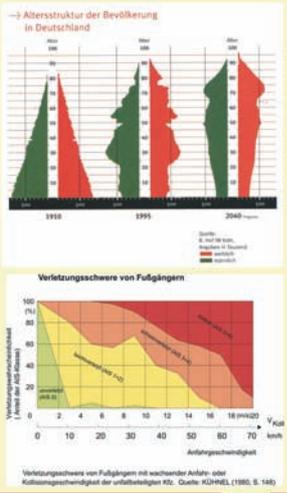
- **Faktor Mensch**,
- **Verkehrsmittelwahl**,
- **Infrastruktur**,
- **Technik**,
- **Rettungswesen**.

Ralf Kaulen analysierte dabei den Status quo bei den Handlungsansätzen „Mensch“, „Verkehrsmittelwahl“ und „Infrastruktur“, bevor er die Einflussfaktoren der Verkehrssicherheitsarbeit zusammenfasste.


Einflussfaktoren

### Einflussfaktoren der Verkehrssicherheitsarbeit

- soziodemografische Entwicklung
- technischer Fortschritt
- städtebauliche Leitbilder, wie z.B.
  - die kindgerechte Stadt
  - die Stadt der kurzen Wege
- verkehrliche Entwicklung aufgrund der Schwerpunkte des aktuellen Mobilitätsangebotes
- individuelles Mobilitätsverhalten
- individuelle Aufklärungsarbeit/ Engagement von Eltern, Experten, Vorbildern
- Zeitgeist



Verletzungsschwere von Fußgängern  
Verletzungsschwere von Fußgängern mit wachsender Anfahrgeschwindigkeit der unfallverursachenden Kfz. Quelle: KÜHNEL (1992, S. 148)

Netzwerk verkehrssicheres NRW im Regierungsbezirk Münster
- 14 -


Dabei wurde hervorgehoben, dass eine spezifische Ansprache der jeweiligen Zielgruppen - bei denen je nach Alter und Bevölkerungsgruppe unterschiedliche Ansätze erforderlich sind - besondere Bedeutung besitzt.

Favorisiert wurden beim „Handlungsansatz Mensch“ so genannte „weiche Faktoren“, wie

- **Verbesserung des Verkehrsklimas** und
- **Unterstützung des Sozialverhaltens.**

Für den „Handlungsansatz Verkehrsmittelwahl“ strich Ralf Kaulen insbesondere die Bedeutung von

- **Mobilitätserziehung** und
- **Mobilitätsbildung**

heraus.

Dabei sollte das Augenmerk nicht nur auf Kindergärten und Schulen sondern – und hier insbesondere hinsichtlich der Mobilitätsbildung – auch auf Erwachsene gerichtet werden.

Für das „Handlungsfeld Infrastruktur“ wurden die folgenden Hauptansätze dargestellt und erläutert:

- **Stadtplanung,**
- **Bauleitplanung,**
- **Verkehrskonzepte,**
- **Straßenraumaufteilung,**

- **Geschwindigkeitsniveau,**
- **Barrierefreiheit** und die
- **Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes.**

Hinsichtlich des „Handlungsfeldes Rettungswesen“ hob der Vortrag insbesondere die Notwendigkeit der Erhöhung der Zahl von zusätzlichen

- **Ersthelferinnen und Ersthelfern**

innerhalb der Kommunen hervor. Hinsichtlich der Erfordernisse für eine Qualifizierung von Verkehrssicherheitsarbeit zog Ralf Kaulen das nachfolgende Fazit:


Erfolgsfaktoren

### Fazit

- => eine verkehrssichere Stadt/Gemeinde muss **mehr tun**, als klassischerweise nur verkehrssichernde Infrastruktur bereitstellen, die auf bereits geschehene Unfälle reagiert
- => die fünf Handlungsansätze (Mensch, Verkehrsmittelwahl, Infrastruktur...) müssen **integriert** berücksichtigt werden
- => Kooperationen müssen verstärkt eingegangen werden, um diese Ansätze zu **vernetzen** und ein gesamtheitliches Konzept für die verkehrssichere Stadt/Gemeinde zu erstellen

Netzwerk verkehrssicheres NRW im Regierungsbezirk Münster
- 27 -



Ziel

### Verkehrssichere Städte

- schützen Leben und sind
- lärmärmere Städte
- emissionsärmere Städte
- Senioren / kindgerechtere Städte
- sozialere Städte
- lebenswertere Städte



Qualitätslabel: Die verkehrssichere Stadt!

Netzwerk verkehrssicheres NRW im Regierungsbezirk Münster
- 29 -


Der Redner warb in diesem Zusammenhang für ein neu zu schaffendes „Qualitätslabel“ der Verkehrssicherheit in den

Städten, das als zusätzlicher Anreiz für die Qualifizierung der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit wirken könnte. Analog der Auszeichnung „Fahrradfreundliche Stadt“ könnte es zu einem Pendant in puncto Verkehrssicherheit werden.

Im Folgenden ging der Vortrag konkret auf die Verkehrssicherheitsarbeit im Regierungsbezirk Münster ein. Als erster Schwerpunkt wurde dabei die Bildung

### ● „Runder Tische Verkehrssicherheit“

innerhalb der einzelnen Kommunen hervorgehoben, die ein effektiveres Miteinander aller Akteure und eine ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit gewährleisten sollen. Dabei strebte der Redner sowohl eine Institutionalisierung der kommunalen Zusammenarbeit als auch die Einbeziehung Dritter an.


*Regierungsbezirk Münster: Ziele*

### Runde Tische Regierungsbezirk Münster

**Ziel:**  
nicht nur originäre Verkehrssicherheitsarbeit, sondern **freiwillige Selbstverpflichtung** zu einem Mehr an Verkehrssicherheit

- eigene **Zielvorgabe**: Förderung der sicheren und eigenständigen Mobilität
- **Institutionalisierung** der lokalen Zusammenarbeit, Einbeziehung Dritter
- Teilnahme am **Informations- und Erfahrungsaustausch** im regionalen Netzwerk



*Netzwerk verkehrssicheres NRW im Regierungsbezirk Münster*
- 31 -



*Akteure*

### Akteure ganzheitlicher Verkehrssicherheitsarbeit

- Verwaltung
- Bildungsinstitutionen
- Mobilitätsdienstleistungsunternehmen
- Wirtschaft/Industrie
- Polizei
- Mobilitätsvereine/-verbände
- Eltern
- Bürgerschaft

=> Erweiterung der Zuständigkeit für Verkehrssicherheit  
=> Erhöhung der Sensibilität bei Planern und Nutzern  
=> Zusammenführung der Aktiven und Einladung zur Abstimmung und Zusammenarbeit  
=> nicht Kontrolle, sondern Angebot



*Netzwerk verkehrssicheres NRW im Regierungsbezirk Münster*
- 33 -


Diese Form der Zusammenarbeit der unterschiedlichen Akteure soll - wie aus den Abbildungen erkennbar - zu einer neuen Qualität der Verkehrssicherheitsarbeit führen.

Ralf Kaulen betonte in diesem Zusammenhang, dass es in den einzelnen Kommunen häufig spezifische Verkehrssicherheitsprobleme gibt bzw. unterschiedliche Schwerpunkte hinsichtlich des Handelns gesetzt werden. Deshalb sollen innerhalb der Kommunen von den „Runden Tischen“

- **individuelle Problemanalysen**

und daraus resultierend

- **individuelle Lösungsstrategien**

erarbeitet werden. Als denkbare Arbeitsschritte nannte der Referent u. a.:

- **Definition konkreter Aufgabenstellungen,**
- **Ermittlung und Einbindung möglicher Partner,**
- **Festlegung von Projektzielen und Handlungsfeldern,**
- **Detailplanungen für die Umsetzung konkreter Maßnahmen** und jeweilige
- **Erfolgskontrollen.**

Nach der Beschreibung dieses möglichen kommunalen Herangehens wandte sich der Vortrag dem

- **regionalen „Netzwerk verkehrssicheres NRW“**

zu, das aus einem Zusammenschluss der verschiedenen Kommunen des Regierungsbezirkes Münster entstehen soll. Dieses Netzwerk bzw. die im Netzwerk vereinten Kommunen sollen später von einer regierungsbezirkswweit agierenden

- **Koordinierungsstelle**

unterstützt und betreut werden. Hierfür steht dann auch eine vom Landesverkehrsministerium und dem Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen entwickelte Internetpräsentation mit der Adresse

- **[www.verkehrssicher.nrw.de](http://www.verkehrssicher.nrw.de)**

zur Verfügung.

Zum Abschluss seines Vortrages strich der Redner den Mehrwert der Netzwerkarbeit heraus, der sich letztlich aus der Umsetzung von Handlungskonzepten ergibt.


*Mehrwert der Netzwerkarbeit*

- Verkehrssicherheit ist **mehr als** nur **Unfallprävention**
- **Synergien** helfen effektiv zu arbeiten
- Intensiver Erfahrungsaustausch der Kommunen hilft **optimale Lösungen** zu finden
- Interdisziplinäre Arbeit erhöht die **Effizienz**
- Diskussion erfolgt auf dem **aktuellen Wissensstand**
- Systematische Kontrolle sichert **den Erfolg**
- Gezielte Kommunikation garantiert **Effektivität**
- Vorbildfunktion **motiviert**
- Wertvolle **finanzielle und zeitliche Ressourcen** werden **effektiv genutzt** und in ein räumliches Gesamtkonzept eingebettet

*Netzwerk verkehrssicheres NRW im Regierungsbezirk Münster*
- 48 -


Er malte dabei nochmals das Bild einer zertifizierten „Verkehrssicheren Stadt“ und betonte den damit erreichbaren Imagegewinn.


*Qualitätszertifikat „Die verkehrssichere Stadt“*

**Die verkehrssichere Stadt bedeutet**

<p><b>MEHR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutz des Lebens</li> <li>• Lebensqualität</li> <li>• soziales Miteinander</li> <li>• Aufenthaltsqualität</li> <li>• senioren-/kindgerechte Angebote</li> </ul>	<p><b>WENIGER</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gefahren</li> <li>• Lärm</li> <li>• Emissionen</li> <li>• Belastungen/Stress</li> </ul>
--	--



Qualitätslabel: Die verkehrssichere Stadt!

*Netzwerk verkehrssicheres NRW im Regierungsbezirk Münster*
- 50 -


## Wege zur Umsetzung der Netzwerkarbeit im Regierungsbezirk Münster



Wolfgang Friedrich  
Bezirksregierung Münster,  
Dezernat 65 – Verkehr –

Im Vordergrund des letzten Vortrages des Tages stand die Frage, mit welchen Mitteln, auf welchen Wegen und auf welcher organisatorischer Grundlage die Bildung des „Netzwerkes Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen im Regierungsbezirk Münster“ vollzogen werden kann und was zu tun ist, um dessen Wirken nachhaltig, wirkungsvoll und effizient zu gestalten.

Am Beginn seines Vortrages stellte Wolfgang Friedrich die Frage nach der gegenwärtigen Situation.

- **Wo stehen wir im Moment mit der Verkehrssicherheitsarbeit?**

Diese Frage wurde sehr offen und durchaus nicht unkritisch reflektiert. Wolfgang Friedrich stellte klar, dass insbesondere der Anteil der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit momentan oftmals einen zu geringen Umfang besitzt.

Viele gegenwärtige Handlungsinstrumente, wie z. B. die Unfallkommission, sind allenfalls geeignet, auf bereits eingetretenen Schaden zu reagieren und das erst dann, wenn es

- **eine signifikant große Anzahl von Unfällen mit**
- **einer „ausreichenden“ Anzahl von Toten, Verletzten bzw. Fahrzeugschrott**

gegeben hat. Und das ist, so stellte er fest, entschieden zu spät!

Auch die Wahl der Maßnahmen zur Verbesserung negativer Situationen sollte durchaus hinterfragt werden, denn in der Regel wird repressives Handeln einem vorbeugenden Agieren vorgezogen.

Auch die noch stärkere

- **Nutzung und Umsetzung von neuen, ungebräuchlichen, „anderen“ – ggf. auch unorthodoxen – Lösungsansätzen könnte – so stellte der Redner fest –**

**die Effektivität der Verkehrssicherheitsarbeit durch-  
aus erhöhen.**

Als weiterer wichtiger Punkt wurde die Bedeutung des

- **Miteinanders aller mit Verkehrssicherheitsarbeit betrauten Akteure**

herausgestellt, die gegenwärtig oftmals nur projektgebunden zusammenwirken. In diesem Zusammenhang wurde dargelegt, dass der Verkehrssicherheitsarbeit in vielen Fällen – sowohl personell als auch materiell – noch nicht der Stellenwert zugeordnet wird, der ihr de facto zustünde.

Sie wird zu häufig nach

- **reiner Kosten-Nutzen-Effizienz**

bewertet und muss oftmals

- **zusätzlich zum eigentlichen Arbeitspensum**

bewältigt werden. Das bedeutet wiederum, dass die Ressource Zeit knapp ist und - nicht zuletzt aus diesem Grund - eine fachübergreifende Kommunikation viel zu selten stattfindet. In diesem Zusammenhang wurde auf die sehr große

- **Bedeutung qualifizierter Kommunikationsbeziehungen**

und das

- **Erfordernis eines intensiven Erfahrungsaustausches untereinander**

hingewiesen, die Voraussetzung für die Erschließung und Nutzung vieler vorhandener, aber nicht bekannter Ressourcen sind.

Verkehrssicherheitsarbeit muss zukünftig als

- **ressortüberschreitendes, komplexes Aktionsfeld**

betrachtet und bewältigt werden. Betriebsblindheit und Alltagsroutine sind dabei schlechte Begleiter. Vielmehr bedarf es einer

- **spektralen, aber koordinierten Zusammenarbeit in allen Arbeitsebenen sowie einer**

- **Selbstöffnung nach außen.**

Sehr wichtig ist auch die Einbeziehung der politischen Ent-

scheidungsträger. Allerdings darf die Politik die objektiven Bedingungen und Erfordernisse nicht anderen Entscheidungskriterien nachordnen.

Hier zog der Redner das folgende Fazit:

1. **Der Weg zu objektiv mehr Verkehrssicherheit kann nur durch verstärkte Präventivarbeit erfolgreich begangen werden;**
  - **Agieren geht vor Reagieren,**
  - **Prävention vor Repression!**
2. **Ein stärkeres Miteinander in der Verkehrssicherheitsarbeit trägt wesentlich zur Erschließung vorhandener Ressourcen bei.**
3. **Verkehrssicherheitsarbeit kann nur als komplexes Aufgabengebiet betrachtet werden; eine Abgrenzung der einzelnen Fachressorts konterkariert eine effektive Arbeit.**
4. **Die Effizienz der Verkehrssicherheitsarbeit lässt sich nicht nach Kosten-Nutzen-Effekten ermitteln.**
5. **Die Einbeziehung der Politik ist in allen Phasen von erheblicher Bedeutung.**
6. **Ziel muss es sein, ein „Verkehrssicherheitsbewusstsein“ zu entwickeln, das zur Triebfeder des Handelns wird.**

Die Darstellung der einzelnen Schritte des praktischen Aufbaus eines Netzwerkes im Regierungsbezirk Münster entwickelte Wolfgang Friedrich anhand einer grafischen Darstellung.

Beginnend mit dem Istzustand, der letztlich die

- **vielfach unvernetzte Ad-hoc-Arbeit der Straßenverkehrsbehörden**

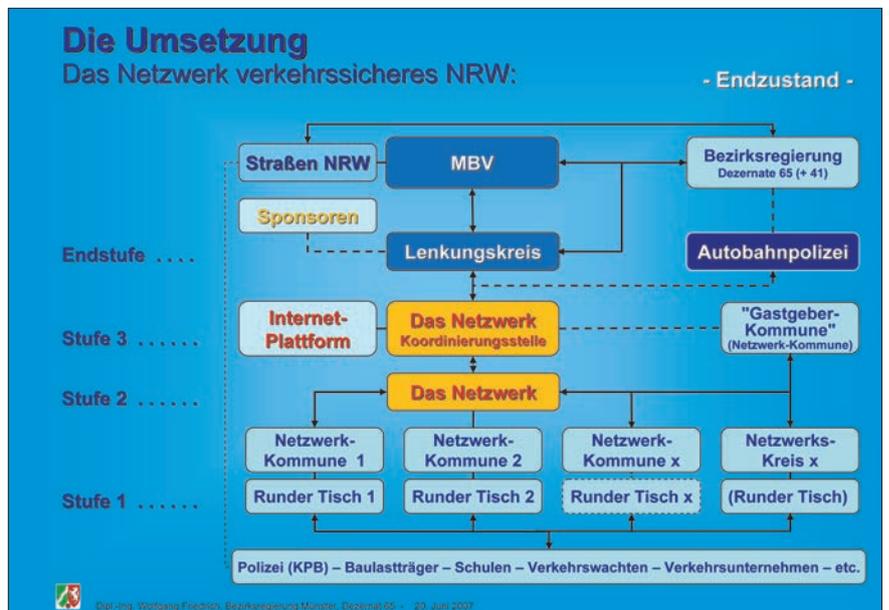
auf allen Ebenen widerspiegelt, wurde unter Bezug auf das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen der ursprüngliche Impuls für die Bildung von Netzwerken und die angestrebte Verkehrssicherheitsarbeit aufgegriffen, nämlich die

- **Selbstverpflichtung des Landes zur Netzwerkgründung .**



Insofern sollte sich der Aufbau des Netzwerkes in vier Schritten vollziehen:

1. **Bildung „Runder Tische Verkehrssicherheit“** innerhalb der Kommunen und Kreise;
2. **Vernetzung der Kommunen und Kreise** sowohl auf kommunikativer wie auch auf fachlicher Ebene im Rahmen eines weitestgehend unkoordinierten Netzwerkes;
3. **Koordinierung der Netzwerkkommunen und -kreise** durch eine zu schaffende Koordinierungsstelle, die vorzugsweise organisatorisch bei einer Gastgeber-Kommune angesiedelt wird;
4. **Zwischenschaltung eines Lenkungsreiches**, dem das Landesverkehrsministerium, die Bezirksregierung sowie mögliche Hauptsponsoren angehören und dem gegenüber die Koordinierungsstelle rechenschaftspflichtig ist.



Die Aufgaben dieser Koordinierungsstelle bestehen insbesondere in:

- **Gewinnung von Städten und Kreisen für die Mitarbeit im Netzwerk;**
- **Unterstützung der Netzwerk-Kommunen in ihrer kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit;**
- **Initiierung, Planung und Unterstützung und ggf. Umsetzung von verkehrssicherheitsrelevanten Projekten und Aktionen;**
- **Akquisition von Sponsorenmitteln für die Verkehrssicherheitsarbeit;**
- **Beschaffung und Verwaltung von Arbeits- und Hilfsmitteln für verkehrssicherheitsrelevante Aktionen;**
- **Organisation von Erfahrungsaustauschen und Fortbildungsmaßnahmen im Regierungsbezirk;**
- **Publikation von 'Best-Practice-Lösungen' u. a. im Internet.**

Zum Abschluss stellte Wolfgang Friedrich die kurz vor der Freischaltung stehende Internet-Seite des Landesverkehrsministeriums vor und entwarf eine

- **neue Definition der zukünftigen Verkehrssicherheitsarbeit:**

### **Vision**

Die Verkehrssicherheit sollte zukünftig als Komplex betrachtet und im Rahmen der aktiven wie auch passiven Verkehrssicherheitsarbeit als "Philosophie" verinnerlicht werden, nämlich als die ...

***Summe aller Möglichkeiten aller Fachressorts und Gremien zur direkten und indirekten, koordinierten Einflussnahme auf ein möglichst harmonisches, reibungsloses und gefähderungsfreies Mit- und Nebeneinander aller Teilnehmer am Straßenverkehr.***



## Anhang



Verzeichnis der Referenten

Ansprechpartner der Schulbehörden

Ansprechpartner der Polizei

Karte des Regierungsbezirks Münster

Kontakt/Impressum

## Verzeichnis der Referenten

**LPD Wolfgang Blindenbacher**

Innenministerium NRW  
Haroldstraße 5, 40190 Düsseldorf  
Tel.: 0211-871-01  
E-Mail: [poststelle@im.nrw.de](mailto:poststelle@im.nrw.de)

**Dipl.-Ing. Wolfgang Friedrich**

Bezirksregierung Münster  
Domplatz 6-7, 48143 Münster  
Tel.: 0251-411-0  
E-Mail: [poststelle@brms.nrw.de](mailto:poststelle@brms.nrw.de)

**Dipl.-Ing. Ralf Kaulen**

Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen  
Deliusstraße 2, 52064 Aachen  
Tel.: 0241-33444  
E-Mail: [info@svk-kaulen.de](mailto:info@svk-kaulen.de)

**Dipl.-Päd. Theo Jansen**

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH  
Kordinierungsstelle für Verkehrssicherheitsarbeit  
Krebsgasse 5-11, 50667 Köln  
Tel.: 0221-20808-730  
E-Mail: [verkehrssicherheitsarbeit@vrsinfo.de](mailto:verkehrssicherheitsarbeit@vrsinfo.de)

**LRD Dieter Kleinpaß**

Bezirksregierung Münster  
Domplatz 6-7, 48143 Münster  
Tel.: 0251-411-0  
E-Mail: [poststelle@brms.nrw.de](mailto:poststelle@brms.nrw.de)

**Dipl.-Biol. Peter P. Wagner**

Ministerium für Bauen und Verkehr NRW  
Jürgensplatz 1, 40219 Düsseldorf  
Tel.: 0211-3843-0  
E-Mail: [poststelle@mbv.nrw.de](mailto:poststelle@mbv.nrw.de)

## Ansprechpartner der Schulbehörden im Regierungsbezirk Münster:

### 1. Fachberater im Regierungsbezirk Münster

Karl-Heinz Kliegel  
Tel.: 02309–920294  
Fax: 02309–75681  
E-Mail: [Staedtische\\_Realschule\\_Waltrop@t-online.de](mailto:Staedtische_Realschule_Waltrop@t-online.de)

Peter Vinke (Sprecher der Fachberater bei den Schulämtern)  
Tel.: 02865–10037  
Fax: 02865–10072  
E-Mail: [alexanderschule@raesfeld.de](mailto:alexanderschule@raesfeld.de)

Peter Dammann  
Tel.: 02366–303720  
Fax: 02366–88321  
E-Mail: [info@gesamtschule-herten.de](mailto:info@gesamtschule-herten.de)

Paul Lensing  
Tel.: 02861–932811  
Fax: 02861–932820  
E-Mail: [Info@nrs.borken.de](mailto:Info@nrs.borken.de)

### 2. Generalisten für „Verkehrs- und Mobilitäts- erziehung in den Schulämtern

Stadt Bottrop  
Wilhelm Stegemann, SAD  
Tel.: 02041–70–30  
Fax: 02041–70–3879  
E-Mail: [schulamt@bottrop.de](mailto:schulamt@bottrop.de)

Stadt Gelsenkirchen  
Wilhelm Stegemann, SAD  
Tel.: 0209–169–0  
Fax: 0209–169–3516  
E-Mail: [schulamt@gelsenkirchen.de](mailto:schulamt@gelsenkirchen.de)  
Stadt Münster

Martin Büchler, SAD  
Tel.: 0251-492-0  
Fax: 0251-492-79 56  
E-Mail: [schulaufs@stadt-muenster.de](mailto:schulaufs@stadt-muenster.de)

Kreis Borken  
Erhard Marder, SR  
Tel.: 02861-82-0  
Fax: 02861-82-1375  
E-Mail: [schulamt@kreis-borken.de](mailto:schulamt@kreis-borken.de)

Kreis Coesfeld  
Ulrich Fischer, SAD  
Tel.: 02541-18-0  
Fax: 02541-18-4299  
E-Mail: [schulamt@kreis-coesfeld.de](mailto:schulamt@kreis-coesfeld.de)

Kreis Recklinghausen  
Marita Wrocklage, SR'in  
Tel.: 02361-53-1  
Fax: 02361-53-3221  
[schulamt@kreis-recklinghausen.de](mailto:schulamt@kreis-recklinghausen.de)

Kreis Steinfurt  
Heinz Heidbrink, SAD  
Tel.: 02551-69-0  
Fax: 02551-69-2400  
E-Mail: [schulkulturamt.st@kreis-steinfurt.de](mailto:schulkulturamt.st@kreis-steinfurt.de)

Kreis Warendorf  
Ingeborg Teiner, SAD'in  
Tel.: 02581-53-0  
Fax: 02581-53-2626  
E-Mail: [600570@schule.nrw.de](mailto:600570@schule.nrw.de)

## Ansprechpartner der Polizei im Regierungsbezirk Münster:

Kreispolizeibehörde Borken  
PHK Franz Menker  
Tel.: 02861-900-0  
E-Mail: [poststelle.borken@polizei.nrw.de](mailto:poststelle.borken@polizei.nrw.de)

Kreispolizeibehörde Coesfeld  
EPHK Wolfgang Oster  
Tel.: 02541-14-0  
E-Mail: [poststelle.coesfeld@polizei.nrw.de](mailto:poststelle.coesfeld@polizei.nrw.de)

Polizeipräsidium Gelsenkirchen  
EPHK Ludger Hölscher  
Tel.: 0209-365-0  
E-Mail: [poststelle.gelsenkirchen@polizei.nrw.de](mailto:poststelle.gelsenkirchen@polizei.nrw.de)

Polizeipräsidium Münster  
PR Paul Albers  
Tel.: 0251-275-0  
E-Mail: [poststelle.muenster@polizei.nrw.de](mailto:poststelle.muenster@polizei.nrw.de)

Polizeipräsidium Recklinghausen  
(zuständig auch für Stadt Bottrop)  
Wolfgang Klatta  
Tel.: 02361-55-0  
E-Mail: [poststelle.recklinghausen@polizei.nrw.de](mailto:poststelle.recklinghausen@polizei.nrw.de)

Kreispolizeibehörde Steinfurt  
EPHK Ludwig Schnell  
Tel.: 02551-15-0  
E-Mail: [poststelle.steinfurt@polizei.nrw.de](mailto:poststelle.steinfurt@polizei.nrw.de)

Kreispolizeibehörde Warendorf  
GS 3  
Tel.: 02581-600-0  
E-Mail: [poststelle.warendorf@polizei.nrw.de](mailto:poststelle.warendorf@polizei.nrw.de)



## Kontakt/Impressum

Bei Fragen helfen wir Ihnen gerne weiter

Bezirksregierung Münster  
Dezernat 65 – Verkehr  
Dipl.-Ing. Wolfgang Friedrich  
Domplatz 6-7, 48143 Münster  
Telefon: 0251-411-1483  
Telefax: 0251-411-81483

Eine Veröffentlichung der Bezirksregierung Münster,  
Dezernat 65 (Verkehr) und  
Dezernat für Presse- und  
Öffentlichkeitsarbeit  
48128 Münster  
Telefon: 0251-411-0  
Telefax: 0251-411-2525

Internet: [www.bezirksregierung-muenster.de](http://www.bezirksregierung-muenster.de)  
E-Mail: [poststelle@brms.nrw.de](mailto:poststelle@brms.nrw.de)

Gestaltung: Marion Kunze,  
Dezernat für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.  
Druck: Druckerei der Bezirksregierung Münster.

Diese Broschüre steht zum kostenlosen Download im Internet unter  
[http://www.brms.nrw.de/service/Download\\_Publikationen/index.html](http://www.brms.nrw.de/service/Download_Publikationen/index.html) und unter  
<http://www.verkehrssicher.nrw.de>  
bereit.

Bezirksregierung Münster

Domplatz 1-3, 48301 Münster

Telefon 0251-411-0

Telefax 0251-411-2525

poststelle@brms.nrw.de

[www.brms.nrw.de](http://www.brms.nrw.de)

