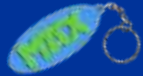




Polizeipräsidium
Nordhessen

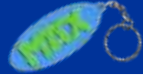


MAXimal

mobil bleiben –
mit Verantwortung



Ein Verkehrspräventionskonzept
der hessischen Polizei für
Seniorinnen und Senioren



Historie



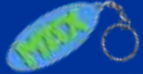
Die Aktion „**MAX**imal mobil bleiben - mit Verantwortung“, Kurzform „**Aktion MAX**“, wurde im Mai 2012 durch eine Initiative des Polizeipräsidiums Mittelhessen im Rahmen des Programms „Verkehrssicher-in-Mittelhessen“ und des örtlich ansässigen Präventionsrates der Stadt und des Landkreises Gießen ins Leben gerufen.

Anlass: Die damalige Bevölkerungs- und Verkehrsunfallentwicklung.

Die Inhalte der „**Aktion MAX**“ richteten sich an alle Personen der Zielgruppe **Generation 65Plus**¹⁾, die am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, gleich ob

- als Kraftfahrer/-in
- mittels ÖPNV
- mit dem Fahrrad
- oder zu Fuß.

¹⁾ Konzeptioneller Eigenname



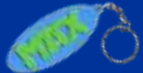
Ziel



Im Rahmen der Verkehrspräventionsarbeit sollte insbesondere der Zielgruppe Generation 65plus vermittelt werden, wie

- maximale Mobilität bei
- größtmöglicher Verkehrssicherheit
- verantwortungsvoll

zu erreichen ist.



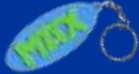
Wie soll die Verkehrssicherheit für die Seniorinnen und Senioren erhöht werden ?

Entwickeln einer Verkehrspräventionsaktion

- Verhaltenshinweise / Empfehlungen
- Vorträge / Informationsveranstaltungen
- Workshops / Schulungen
- Simulationen / Mitmach-Aktionen

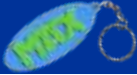
Prävention
(Vorbeugung)



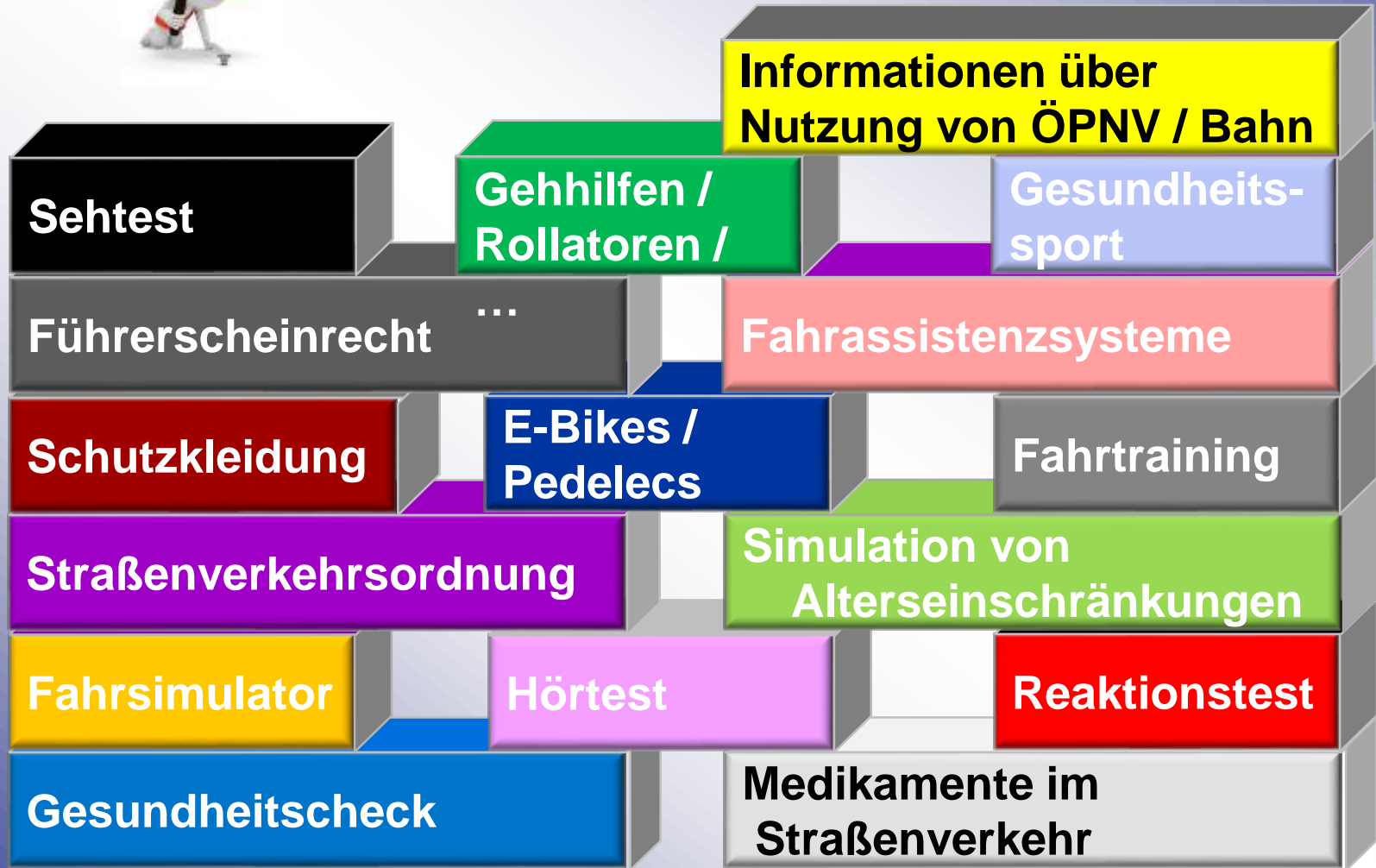


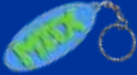
Aufbau





Themenbaukasten

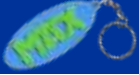




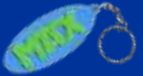
Problemfelder



| | |
|--|---|
| Geeignetheit | (körperlich, geistig, charakterlich) |
| Selbsterkenntnis | (Eigene Mängel oder Erkrankungen erkennen) |
| Selbstüberschätzung | (Eigene Fähigkeiten falsch bewerten) |
| Einschätzungsprobleme | (Entfernungen und Geschwindigkeiten) |
| Biologische Faktoren | (Hörmängel, Sehschwächen) |
| Beweglichkeit | (Anfahren, Ausfahren, Abbiegen, Wenden, Fahrstreifenwechsel) |
| Reaktionsfähigkeit/ Medikamenteneinnahme | (Risiken, Neben- / Wechselwirkungen) |
| Orientierungsschwierigkeiten Unsicherheiten allgemein | |
| Aktualität der Verkehrsregeln | (Unkenntnis über neue Verkehrsvorschriften) |
| Bekleidung | (Erkennbarkeit) |



- **Kreuzungen / Einmündungen / Verkehrsdichte**
- **Wetterlagen / Witterung**
- **(Breite) Fahrbahnen mit Querungshilfen**
 - Fußgängerüberwege
 - Fußgängerfurten
- **Überqueren der Fahrbahn ohne Querungshilfen**
- **Sichthindernisse (z. B. parkende Fahrzeuge)**
- **Toter Winkel**



Senioren aus der Sicht anderer Verkehrsteilnehmer

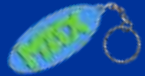


Jeder kann für sich eine Vielzahl an Maßnahmen ergreifen, um möglichst sicher und unbeschadet durch den Straßenverkehr zu gelangen.

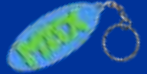
Unzulänglichkeiten Anderer und / oder widrige Einflüsse sollten jedoch jederzeit mit ins Kalkül geschlossen werden (Antizipation).

Nicht abschließend nachfolgend eine beispielhafte Auflistung etlicher Negativ-Faktoren:

- Eingeschränktes Sichtfeld durch die Windschutzscheibe (Pkw) oder das Helmvisier (Motorradfahrer)
- Kratzer, Schmutz
- Lichtreflexionen, tief stehende Sonne
- Blendung durch Entgegenkommende
- Lichtverhältnisse (Dämmerung, Dunkelheit)
- Toter Winkel

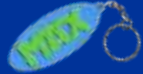


- **Helle, kontrastreiche (evtl. reflektierende) Kleidung tragen**
- **Reflektierende Accessoires mitführen**
- **Reflektierende Gehstöcke**
- **Signale zur Selbstkritik erkennen, z. B. wenn ...**
 - das Autofahren als immer anstrengender empfunden wird
 - man überholt wird, ohne den Überholer gesehen zu haben
 - man beim Anfahren einen Bevorrechtigten wieder übersehen hat
 - man häufig der „Anführer“ einer Autoschlange ist
 - man ...



Selbsterkenntnisse:

- Dynamische Sehschärfe (sehen bewegter Objekte)
- Akkommodationsfähigkeit (nah / fern)
- Adaptionsfähigkeit (hell / dunkel)
- Dämmerungssehschärfe geht zurück
- Blendempfindlichkeit nimmt zu
- Das Gesichtsfeld engt sich ein (Sichtwinkel)
- Regelmäßige ärztliche Überprüfung der Augen und des Gehörs!



Unfallverhütung / Abhilfe durch Selbsthilfe III



- Biologische, physiologische und psychologische Faktoren beachten (z. B. Wetterfühligkeit, Herz- / Kreislauf, Gemüt, Aufgeregtheit, Zeitdruck)
- Möglichst unnötige Fahrten, Nachtfahrten und Fahrten während der Hauptverkehrszeiten vermeiden
- Witterungslagen berücksichtigen
- Nicht durch reichhaltige Assistenzsysteme ablenken lassen (z. B. Navigationsgerät, Bordcomputer, Geschwindigkeitsregelanlage)
- Risiken, Neben- und Wechselwirkungen von Medikamenten bedenken
- Keinen Alkohol- oder gar Drogenkonsum
- Besondere Empfehlung: Fahrtüchtigkeit in einer Fahrschule überprüfen lassen!

Der Anteil der Menschen im Alter von 65 Jahren und älter beträgt zurzeit etwa 21,4 Prozent*) an der Gesamtbevölkerung (2011: 16,9%).

Der ältere Mensch als Kraftfahrer ist besser als sein Ruf.

Mit 12,6*) Prozent der Verkehrsunfallbeteiligung ist ihr Anteil bundesweit unterdurchschnittlich (für den Bereich PP Nordhessen: 10,5%). Allerdings ist eine höhere Unfallbeteiligung in Relation zur Fahrleistung festgestellt.

Deshalb ist es u. a. von Bedeutung, die (zumindest wichtigsten) gesetzlichen Regelungen zu kennen, sie auf einem aktuellen Stand zu halten und sie auch richtig zu interpretieren.

*)Quelle: DESTATIS; Stand: 2019

So die Regelung der Vorfahrt durch:

- Die Grundregel: „rechts vor links“
- Verkehrszeichen: Zeichen 205 u. 206, Zeichen 301 und 306
- Lichtzeichenanlage: Volles Signalbild („Scheibengrün“), „Pfeilgrün“
- Polizeibeamte/Innen
- Das Linksabbiegen (tangential seit 19.03.1992)

Die Geschwindigkeit:

- Häufig falsches Einschätzen von Entfernungen und Geschwindigkeiten
- Überholmanöver

Das Reißverschlussystem

Senioren als Fußgänger



Ältere Menschen gehören u. a. zu der Gruppierung, die als Fußgänger mit am meisten als Opfer von Verkehrsunfällen zu beklagen sind.

Eine Gefährdung geht häufig von überhöhten Geschwindigkeiten anderer Kraftfahrzeuge aus.

Als Hauptunfallursache jedoch wurde im Bereich PP Nordhessen in 2018 (2017) von 522 (438) Verkehrsunfällen 180 (277) mal falsches Verhalten der Fußgänger als Unfallursache registriert.

Besondere Gefahren sind aber auch in zu breiten Fahrbahnen und hier fehlenden Querungshilfen ebenso zu sehen wie in zum Teil gar nicht vorhandener oder mangelhaft ausgebauter Gehwege.

Risikofaktor ist insbesondere das Überqueren der Fahrbahn.

Besonderen Schutz bieten hier Fußgängern ...

- **der Zebrastreifen**
 - nur betreten, wenn sich keine Fahrzeuge bedrohlich nähern
 - möglichst nur in Gruppen überqueren
 - Blickkontakt aufnehmen und halten
 - ggf. Handzeichen geben

Besonderen Schutz bieten hier Fußgängern ...

▪ Die Fußgängerfurt

- nur bei **GRÜN** die Fahrbahn betreten
- Fahrbahn/Fahrzeugverkehr beobachten
- Wenn die Ampel auf **ROT** schaltet, nicht umkehren oder gar stehen bleiben

Auf dem Fahrrad sind ältere Menschen hinsichtlich der besonders hohen Verletzungsgefahr besonders gefährdet.

Im Jahr 2017 verunglückten bundesweit 13.787*) Fahrradfahrer der über 65jährigen. 224*) wurden dabei tödlich verletzt.

Zum Vergleich:

Im Bereich des Polizeipräsidiums Nordhessen gab es im Jahr 2018 41**) von insgesamt 445 Verkehrsunfällen dieser Art.**)

Leider wurde dabei eine Person tödlich verletzt!

Als Hauptunfallursachen haben sich falsche Fahrbahnbenutzung, nicht angepasste Geschwindigkeit gefolgt von Nichtbeachten der Vorfahrt herauskristallisiert.

Verkehrsgerechtes Verhalten und Wissen um die Benutzung sicherer Wege verringert das Risiko eines Unfalles!

*) Quelle: DESTATIS; Stand: 2017

**) Quelle: Verkehrsunfalllagebild 2018; Polizeipräsidium Nordhessen

- Richtige Fahrbahn- / Radwegbenutzung
- Vorfahrt
- Richtiges Abbiegen (alternatives Linksabbiegen)
- Rechtzeitig deutlich Handzeichen geben
- Umschau Pflicht
- Plötzlich geöffnete Kraftfahrzeugtüren
- Toter Winkel

Helmpflicht

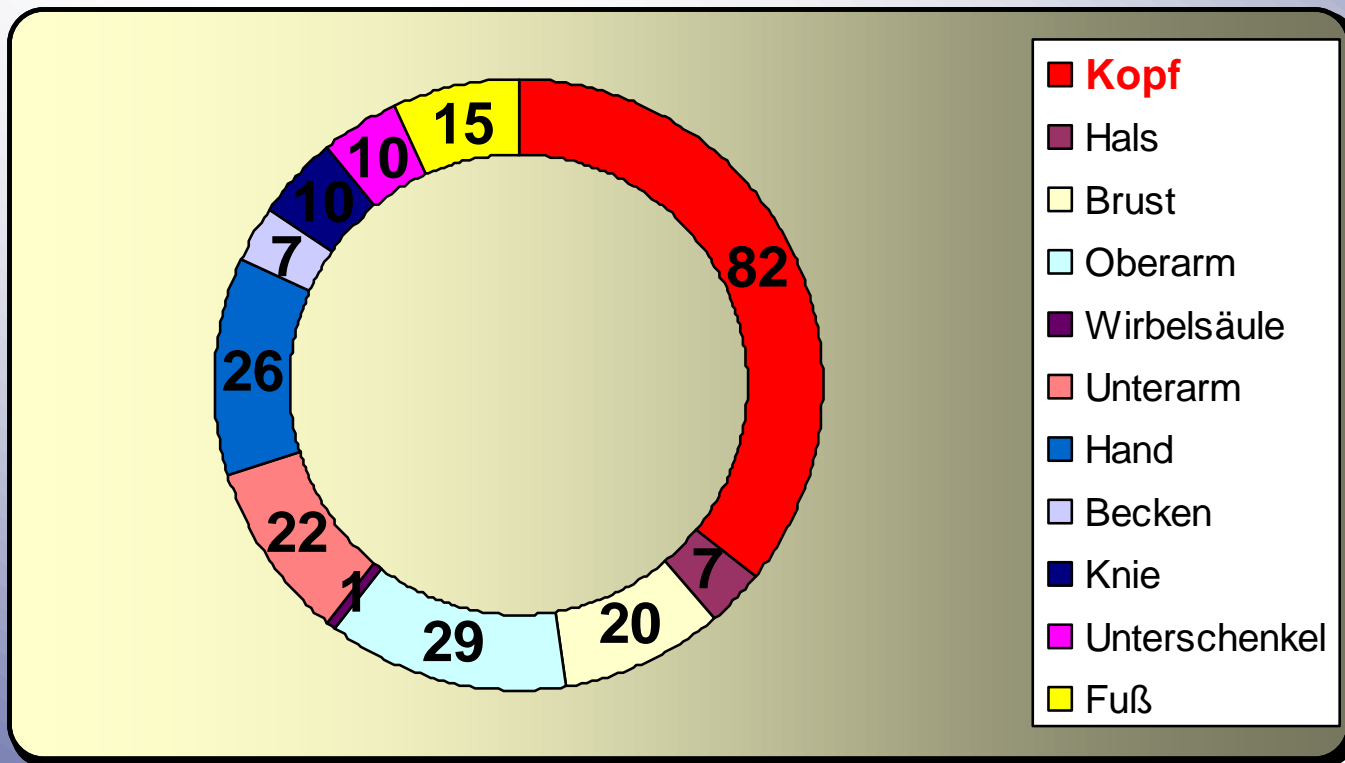


Gemäß § 21 a II StVO besteht eine Helmtragepflicht nur für Fahrer motorisierter Zweiräder.

Es sollte jedoch zur Selbstverständlichkeit gehören, auch beim Fahrrad fahren einen Helm zu tragen, um bei einem möglichen Sturz oder einer Kollision den Kopf zu schützen.

Ein Helm schützt zwar nicht vor einem Unfall, jedoch kann er das Ausmaß der Unfallfolgen in Grenzen halten.

Verletzte Körperteile pro 100 Verkehrsunfälle



REINER LINGNER

0 5 6 1 /

9 1 0 - 1 0 4 1 1

Annex: Das verkehrssichere Fahrrad



Fahrräder **müssen verkehrssicher** sein, wenn sie auf der Straße gefahren werden. In den aufgeführten Paragrafen der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) werden die vorgeschriebenen Ausstattungsmerkmale zur Verkehrssicherheit genannt:

eine hell tönende Glocke (Klingel) --- § 64a

zwei unabhängig voneinander funktionierende Bremsen --- § 65

Lichtmaschine für den Betrieb des Scheinwerfers und der Schlussleuchte --- § 67

Ab 01.08.2013 besteht keine Dynamopflicht mehr. Nähere Ausführungen zur Beschaffenheit von akku- oder batteriebetriebenen Beleuchtung werden in einer entsprechenden Verordnung hierzu nachträglich festgelegt.

Beleuchtung --- § 67

Scheinwerfer, weißer Frontreflektor --- § 67

Schlussleuchte, Rückstrahler, Großflächenreflektor --- § 67

Pedalstrahler --- § 67

Speichenreflektoren oder retroreflektierende Leuchtstreifen /-stäbchen --- § 67

Worauf beim Kauf eines Fahrradhelmes geachtet werden sollte!

Erfüllt der Fahrradhelm eine der nachstehenden Normen:

SNELL (USA, amerikanische Kommission)

ANSI Z 90.4 (Staatl. US-amerikanisches Institut)

CE Zeichen (EU-Prüfzeichen)

GS (Deutsche Prüfstellen >>> TÜV)

KOVFS 1985.6 (Schwedische Prüfinstitutionen mit

SPMET2.85 nachgesagtem sehr hohen Standard!)

Worauf beim Kauf eines Fahrradhelmes geachtet werden sollte!

- **Passform des Helmes:**
 - Ein Helm soll gut angepasst sein und den oberen Stirnbereich, die Schädeldecke und den Hinterkopf bedecken.-
 - **Drückt oder wackelt er?**
 - **Hat das Modell auswechselbare Innenpolster (Pads)?-**
 - wegen des Kopfwachstums der Kinder.
 - wegen der Waschbarkeit der Innenpolster.-
 - **Der Helm muss die Ohren frei halten!**
 - **Der Helm darf das Sichtfeld nicht einschränken**
-

Das Elektrorad auf dem Weg zum Massenverkehrsmittel?

- Akku-betriebener Elektromotor statt Muskelkraft
- Geläufige Bezeichnungen sind auch: Pedelec oder E-Bike
- Deutlich teurerer Preis - etwa das 3-fache – eines herkömmlichen Trekkingrades je nach Ausstattung

Wer darf eigentlich mit solch einem Elektrorad fahren?

Gibt es Einschränkungen hinsichtlich des Alters, einer Versicherungspflicht und evtl. auch einer erforderlichen Fahrerlaubnis?

Derzeit wird in drei verschiedene Klassifizierungen unterschieden.

1. Das Elektrofahrrad - Pedelec25

Das Treten wird durch einem Elektromotor unterstützt. Jedoch ohne Tretbewegung wird keine Leistung abgegeben

Diese Fahrräder haben maximal 250 Watt Leistung und unterstützen den Fahrer progressiv, d. h. der Elektromotor schaltet bei einer maximalen Geschwindigkeit von 25 km/h automatisch ab.

Für dieses Fahrrad werden keine Betriebserlaubnis (BE), kein Versicherungskennzeichen und keine Fahrerlaubnis benötigt.

2. Das Elektrofahrrad wie unter Nr. 1

Jedoch hat dieses Rad eine elektrische Anfahr- bzw. Schiebehilfe **bis 6 km/h**. Mittels eines Drehgriffs oder Druckschalters kann mit diesem Fahrrad ohne Treten bis 6 km/h gefahren werden.

Für dieses Fahrrad wird wie bei Nr.1 **keine Betriebserlaubnis** (BE) gefordert.
Rechtliche Bestimmung: §1 FzV ; §15 Abs.2 Ziff.8 EG-FGV.
Ebenso ist **kein Versicherungskennzeichen** nötig.

Beide Fahrradtypen gelten als Fahrrad und dürfen die Verkehrsflächen für Radfahrer benutzen.

3. Das S-Pedelec oder Pedelec45

Dieses Rad fährt ohne Treten bis max. 20km/h und unterstützt dann das Treten bis max. 45km/h.

Hier handelt es sich um ein Kraftfahrzeug **über 6 km/h** bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit (bbH). Eine Betriebserlaubnis ist also erforderlich.

Das Fahrrad ist von der Zulassungspflicht ausgenommen. Es muss aber ein Versicherungskennzeichen angebracht sein (analog zur Leichtmofa-Ausnahmereordnung).

Da durch die Fahrhilfe eine Geschwindigkeit bis 45 km/h unterstützt wird, ist für dieses Elektrorad die Fahrerlaubnis der Klasse AM erforderlich.

Das BMVBS prüft, ob wegen der hohen zu erreichenden Geschwindigkeit und der Klassifizierung fahrerlaubnisrechtlich mit der Klasse AM eine Helmpflicht mit einem extra definierten Helm eingeführt wird. Dies würde in einer Verordnung zum Pedelec45 zum Tragen kommen.

Für alle genannten Elektroräder besteht **keine Helmpflicht** gem. § 21a StVO.

PEDELEC

Pedelec25

• ≤ 6km/h

- max. 250W
- Bis max. 25km/h unterstützt

Ohne Anfahrhilfe mit Anfahrhilfe

Ø BE

Ø Versich.KZ

Ø FS bzw. PB

Ø BE

Ø Versich.KZ

Ø FS bzw. PB

Keine Helmpflicht nach §21a StVO

Pedelec45

• ≤ 20km/h

- 250W (bis max. 500W)
- bis max. 45km/h unterstützt

- Analog Leichtmofa-AusnahmeVO
- BE, da >6km/h bbH
- VersKZ gem. §26 FzV
- FS Kl.M., da mit Motorunterst. bis 45km/h
- *BLFA: soll geprüft werden, ob besondere Verhaltensregeln notwendig werden (Fahrrad- statt Schutzhelmtragepflicht)*

Keine Helmpflicht nach §21a StVO