

Az.: DVS - 13/0347
SB: Samsa, POK
Tel.: 0641/7006-3804 (Geschäftszimmer)
Fax: 0641/7006-3809
E-Mail: Aktion-Max.ppmh@polizei.hessen.de

Datum: 06.05.2013

Verkehrspräventionskonzept

MAXimal

mobil bleiben – mit Verantwortung!

für

Seniorinnen & Senioren

Inhalt:

1	Vorwort	Seite	3
2	Organisation	Seite	4
3	Ausgangslage		
	3.1 <i>Einleitung</i>	Seite	5
	3.2 <i>Analyse der Bevölkerungsentwicklung</i>	Seite	6
	3.3 <i>Analyse der Verkehrsunfallentwicklung</i>	Seite	7-10
	3.4 <i>Zusammenfassung</i>	Seite	10
4	Konzeptioneller Ansatz	Seite	11
5	Maßnahmen		
	5.1 <i>Schlüsselanhänger ausgeben</i>	Seite	11
	5.2 <i>Öffentlichkeitsarbeit</i>	Seite	12
	5.3 <i>Themenbaukasten</i>	Seite	12
	5.4 <i>Verkehrspräventionstag mit Auftaktveranstaltung</i>	Seite	13
	5.5 <i>Gewinnen weiterer Partner</i>	Seite	13
	5.6 <i>Durchführen von Veranstaltungen</i>	Seite	13
6	Sonstige Hinweise		
	6.1 <i>Evaluation</i>	Seite	14
	6.2 <i>Veröffentlichung</i>	Seite	14
	6.3 <i>Weiterentwicklung</i>	Seite	14

1 Vorwort

In einer Sitzung der Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit des Präventionsrates von Stadt und Landkreis Gießen am 24.05.2012 wurden auf Initiative des Polizeipräsidiums Mittelhessen die Folgen der aktuellen Bevölkerungs- und Verkehrsunfallentwicklung der **Generation 65^{Plus}**¹ diskutiert und eine Prognose für die Zukunft erstellt. Diese zeigte die Notwendigkeit, Maßnahmen zur nachhaltigen Verkehrsprävention zu entwickeln. Da die Prävention keine alleinige Aufgabe der Polizei ist, wurde ein vernetztes / interdisziplinäres Handeln der beteiligten Behörden und Institutionen der Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit für notwendig erachtet und die Entwicklung dieses Verkehrspräventionskonzeptes sowie die Planung eines Verkehrspräventionstages als Auftaktveranstaltung für die **Generation 65^{Plus}** beschlossen.

Das Motto der Verkehrspräventionsaktion für die Verkehrsteilnehmer der **Generation 65^{Plus}** lautet:

MAXimal mobil bleiben - mit Verantwortung!

Kurzform: „Aktion MAX“

Im Rahmen der Verkehrspräventionsarbeit soll insbesondere älteren Menschen vermittelt werden, wie maximale Mobilität bei größtmöglicher Verkehrssicherheit verantwortungsvoll zu erreichen ist. Um die Zielgruppe bei der Entwicklung des Präventionskonzeptes zu beteiligen, wurde u. a. der Verein Ehrenamt Gießen e.V. maßgeblich mit eingebunden.

Das Angebot richtet sich an alle Personen, die am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen,

- ob als Kraftfahrer/-in...
- mit Bus und Bahn...
- mit dem Fahrrad und zu Fuß.

In einem ersten Schritt wird die Aktion MAX in der Stadt und im Landkreis Gießen eingeführt. Eine Ausweitung auf die Landkreise Lahn-Dill, Marburg-Biedenkopf und Wetterau ist sukzessive vorgesehen.

¹ Personen, die mindestens 65 Jahre oder älter sind.

2 Organisation

Die Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit des Präventionsrates von Stadt und Landkreis Gießen setzt sich aus folgenden Behörden / Institutionen zusammen:

- Polizeipräsidium Mittelhessen, Direktion Verkehrssicherheit / Sonderdienste
- Stadt Gießen, Straßenverkehrsabteilung
- Landkreis Gießen, Fachdienst Verkehr
- Staatsanwaltschaft Gießen
- Verkehrswacht Gießen
- Verein Ehrenamt Gießen e.V.

Die Leitung der Arbeitsgruppe obliegt Herrn Polizeidirektor Manfred Kaletsch, Leiter der Direktion Verkehrssicherheit / Sonderdienste des Polizeipräsidiums Mittelhessen.

Die Aktion MAX ist neben der Aktion BOB die zweite zielgruppenspezifische, langfristig und nachhaltig ausgerichtete mittelhessische Verkehrspräventionskampagne unter dem „Dach“ von „verkehrssicher-in-mittelhessen“.

Koordiniert wird die Aktion MAX von dem Polizeipräsidium Mittelhessen, Geschäftsstelle „verkehrssicher-in-mittelhessen“, Karl-Glöckner-Straße 2, 35394 Gießen (Tel.: 0641-7006 3810).

Die Finanzierung erfolgt über den gemeinnützigen Fonds „verkehrssicher-in-mittelhessen“, welcher von dem Landkreis Gießen verwaltet wird.

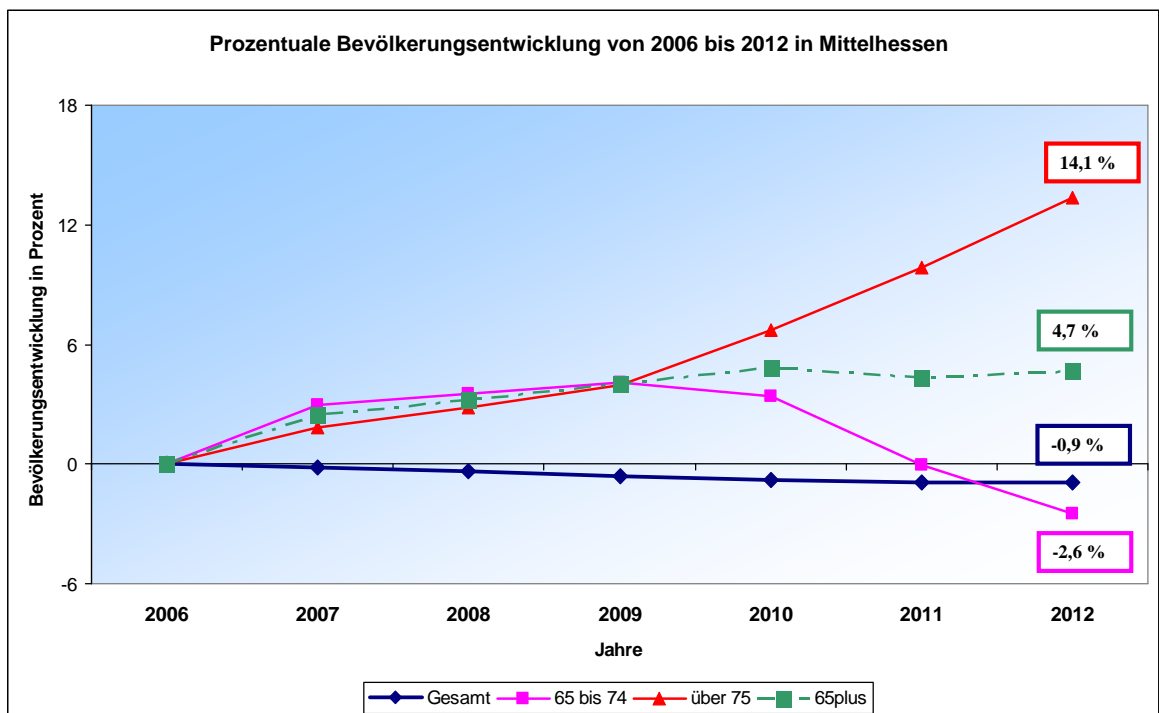
3 Ausgangslage

3.1 Einleitung

Die Mobilitätssicherung und die Verkehrssicherheit älterer Verkehrsteilnehmer erlangt aufgrund der demografischen Entwicklung zunehmend an Bedeutung. Sind gegenwärtig noch ca. 1/5 der Menschen 65 Jahre alt oder älter, werden bis zum Jahr 2050 ca. 1/3 der **Generation 65^{Plus}** angehören. Menschen, die älter werden, machen viele charakteristische Erfahrungen. Sie können mit vielen Lebenssituationen besser umgehen als früher und verfügen über mehr und spezielleres Wissen als in jungen Jahren sowie einen Erfahrungsschatz, den sie für sich und andere Menschen nutzen können. Das gilt auch für die Teilnahme am Straßenverkehr. Bedingt durch den Anstieg der Bevölkerungsgruppe der **Generation 65^{Plus}** wird auch der Anteil älterer Menschen, die aktiv und in allen Verkehrsarten am Straßenverkehr teilnehmen, deutlich ansteigen. In Hinsicht auf den Motorisierungsgrad sowie den Besitz von Fahrerlaubnissen ist dieser Trend verstärkt feststellbar. Es ist davon auszugehen, dass die jüngeren Jahrgänge der **Generation 65^{Plus}** schon heute über einen Motorisierungsgrad von annähernd 90 % verfügen, da sie ihre Führerscheine bereits allesamt in jungen Jahren erworben haben und im Alter nicht auf die gewohnten Vorzüge des Automobils verzichten möchten. Der Einsatzschwerpunkt des Automobils wird bei der **Generation 65^{Plus}** eindeutig in der Freizeit liegen. Den gewünschten Komfort sowie die benötigte Unabhängigkeit und Flexibilität kann aus deren Sicht kein anderes Verkehrsmittel bieten. Insbesondere die Bündelung von Einkaufsmöglichkeiten in großen Supermärkten und die Zentralisierung von ärztlicher Versorgung fordern eine höhere Mobilität ein, als sie noch vor Jahren nötig war, um die Bedürfnisse des täglichen Lebens zu decken. Gerade in ländlichen Regionen ist diese erforderliche Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln oftmals nicht zu erreichen, da sie nicht in erforderlichem Umfang zur Verfügung stehen. Zum anderen steht das Automobil für viele als ein Symbol von Prestige und Kompetenz. Die Befugnis, noch ein Kraftfahrzeug führen zu dürfen, ist ein wichtiger Bestandteil des eigenen Selbstverständnisses. Menschen, die älter werden, merken aber auch, dass die Kräfte etwas nachlassen, dass sich Hören und Sehen verschlechtern, und dass auch das Gedächtnis und die körperliche Beweglichkeit nicht mehr so gut wie früher sind. Das Altern bringt Einbußen mit sich, und die müssen gerade Fahrzeugführer sorgsam beachten, wenn sie weiterhin mit einem möglichst geringen Risiko für sich und andere am Straßenverkehr teilnehmen wollen.

3.2 Analyse der Bevölkerungsentwicklung im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Mittelhessen²

Folgt man aktuellen Prognosen, so wird z. B. auch in Hessen bis 2050 etwa jeder Dritte 65 Jahre oder älter sein (Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden, 2011). Diese Prognosen sind ebenfalls für den Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Mittelhessen zutreffend.

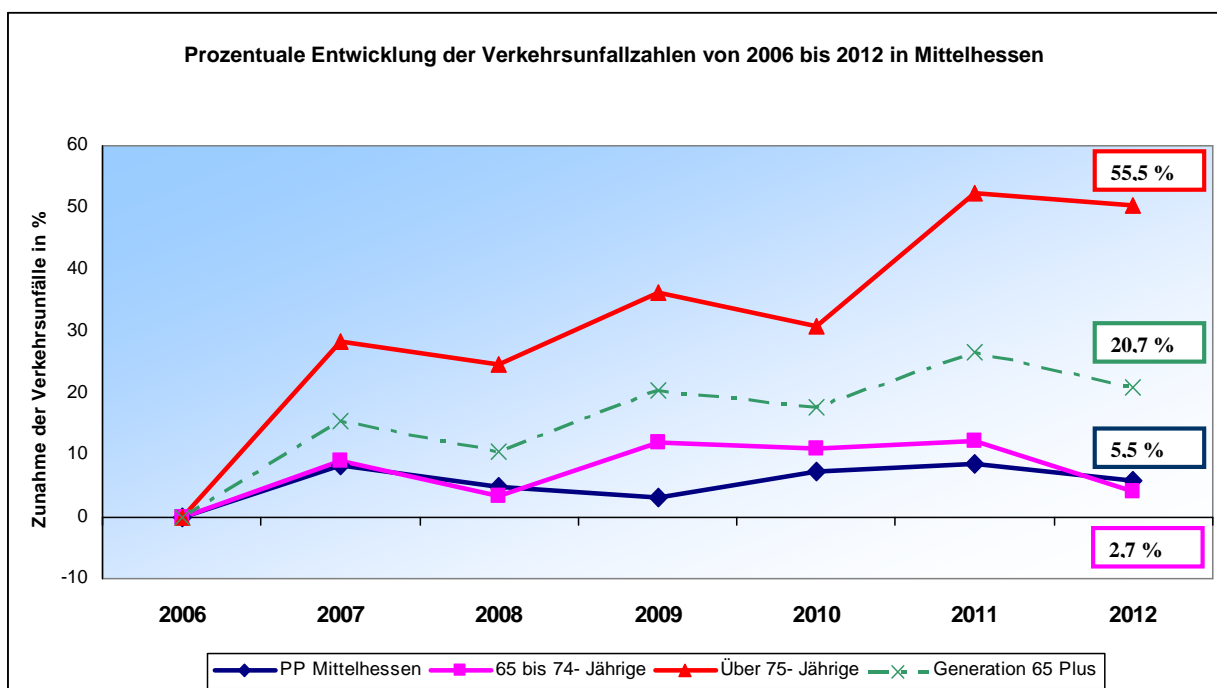


Mit Stichtag 31.12.2011 leben in den vier mittelhessischen Landkreisen ca. 1.060.000 Menschen. Der Anteil der **Generation 65^{Plus}** beträgt ca. 19,5 % am Gesamtbevölkerungsaufkommen. Dem oben stehenden Diagramm ist zu entnehmen, dass die Bevölkerung der **Generation 65^{Plus}** im Betrachtungszeitraum 2006 bis 2012 um 4,7 % gestiegen ist. Der Anstieg findet jedoch ausschließlich im Bereich der über 75-Jährigen statt, während der Anteil der 65- bis 74- Jährigen leicht rückläufig ist. Diese Bevölkerungsentwicklung ist sowohl auf den Landkreis Gießen als auch auf Hessen übertragbar.

² Das Polizeipräsidium Mittelhessen ist für die vier mittelhessischen Landkreise Gießen, Lahn- Dill, Marburg-Biedenkopf und Wetterau zuständig.

3.3 Analyse der Verkehrsunfallentwicklung im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Mittelhessen³

Die Analyse der Verkehrsunfallentwicklung der **Generation 65^{Plus}** im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Mittelhessen ergab im Zeitraum von 2006 bis 2012 und im Vergleich zur Gesamtunfallentwicklung eine signifikante Steigerung. Während die Gesamtunfälle im Zeitraum von 2006 bis 2012 um 5,5 % stiegen, ergab sich bei Unfällen, die von einem Beteiligten der **Generation 65^{Plus}** verursacht wurden, ein Anstieg von 20,7 %.



Bei einer genaueren Betrachtung der Unfallzahlen der **Generation 65^{Plus}** stellte sich heraus, dass die im Vergleich zu der Gesamtunfallentwicklung überproportionale Steigerung von 20,7 % vor allem von der Altersgruppe der **über 75-Jährigen** verursacht wurde, die eine Steigerungsrate von 55,5 % aufweist. Beachtenswert ist hierbei, dass die Bevölkerungsrate der über 75-Jährigen im selben Zeitraum lediglich um 14,2 % angestiegen ist. Aufgrund dieser Erkenntnisse wird im weiteren Verlauf dieser Unfallanalyse der Unfallverursacher, differenziert nach Altersgruppen, betrachtet.

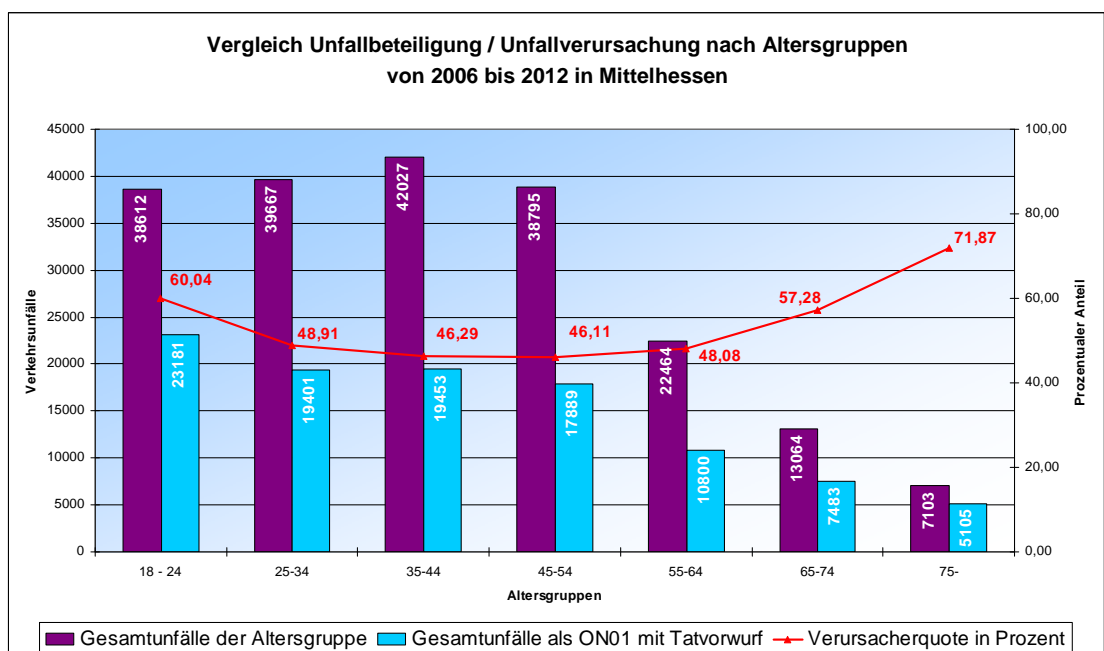
Die oben beschriebene Entwicklung der Gesamtunfälle deckt sich auch mit der Entwicklung im **Landkreis Gießen**, hier beträgt der Anstieg bei den über 75-Jährigen 49 %, während der Anstieg bei den 65- bis 74-Jährigen lediglich bei 1,2 % liegt.

³ Eine umfassende Verkehrsunfallanalyse, die hier nur auszugsweise wiedergegeben wird, wurde durchgeführt. Die Analyse kann auf Anfrage übermittelt werden.

Landesweit ist ein Anstieg von 19,4 % zu verzeichnen, wobei der Anstieg bei den über 75- Jährigen bei 36,6 % liegt, während der Anstieg bei den 65- bis 74- Jährigen hier 9,2 % beträgt.

Bei Verkehrsunfällen mit **schweren Folgen** zeichnet sich eine ähnliche Entwicklung ab, während insgesamt ein Rückgang von 7,1 % zu verzeichnen ist, ergab sich bei der **Generation 65^{Plus}** ein Anstieg von 11,7 %.

Eine weitere Auffälligkeit stellt das Verhältnis der Unfallbeteiligung zur Verursachereigenschaft dar.

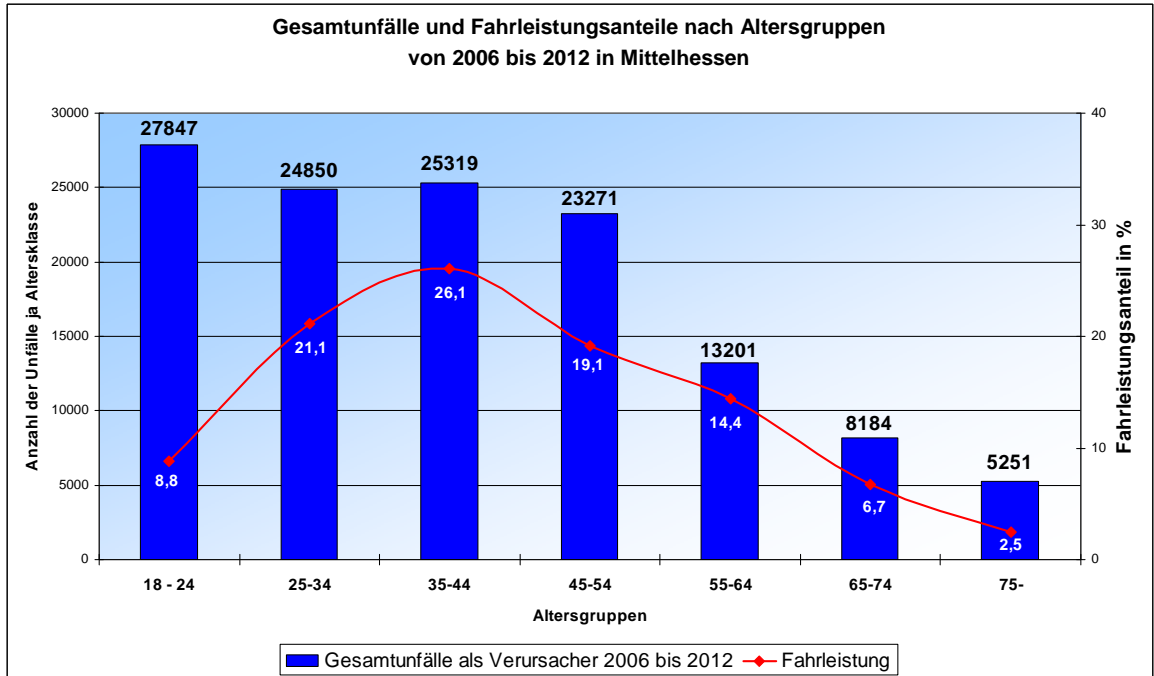


Während 65- bis 74- Jährige ca. 58 Prozent aller Verkehrsunfälle verursachen, an denen sie beteiligt sind, liegt die Verursacherquote der über 75- Jährigen bei ca. 72 Prozent. **Hieraus ergibt sich, dass über 75- Jährige nahezu $\frac{3}{4}$ aller Verkehrsunfälle, an denen sie beteiligt sind, verursachen.**

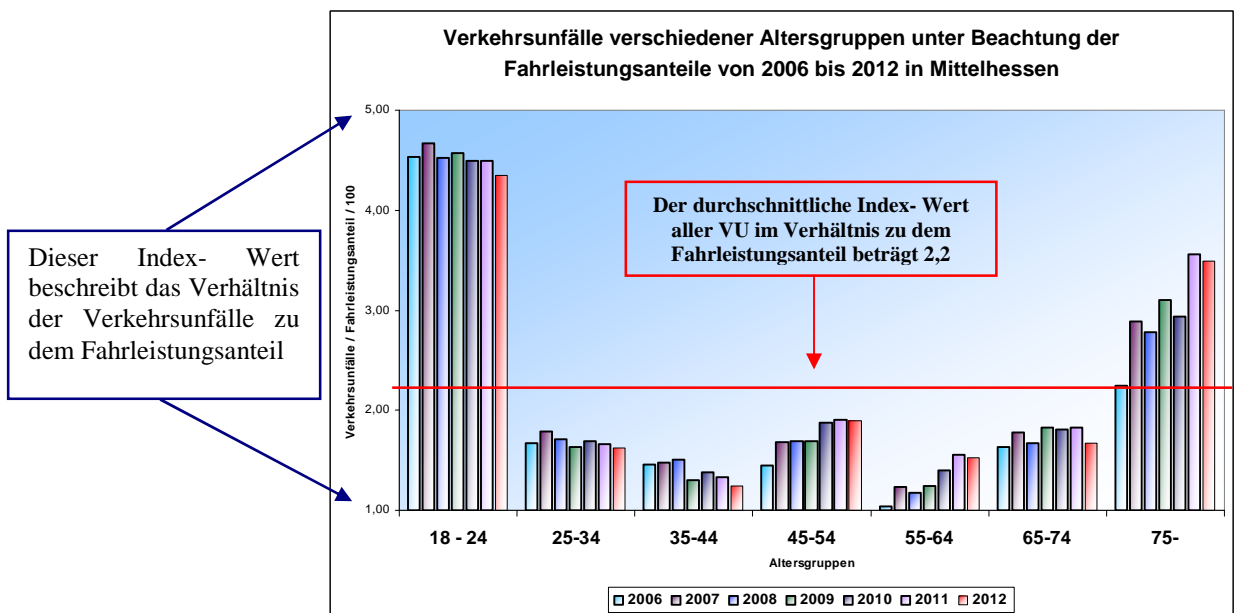
Hauptunfallursachen⁴ der **Generation 65^{Plus}** sind „Fehler beim Wenden/Rückwärtsfahren“, „Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen“ und „ungenügender Sicherheitsabstand“. Weitere beachtenswerte Ursachen sind „nicht angepasste Geschwindigkeit“ und „körperliche Mängel“.

⁴ Die **Unfallursache** beschreibt die Situation, die zum Konflikt führte. Zusammen beschreiben Unfalltyp und Unfallursache die Entstehungsphase vor dem Schadenseintritt.

In einem weiteren Schritt wurde der sogenannte **Fahrleistungsanteil**⁵, der den prozentualen Anteil der jeweiligen Altersgruppen am gesamten Fahraufkommen beschreibt, in die Unfallanalyse einbezogen.



Wird der Fahrleistungsanteil ins Verhältnis zu den Gesamtunfällen der jeweiligen Altersgruppen gesetzt, ergibt sich ein Indexwert⁶, der deutlich zeigt, dass die Altersgruppe der über 75- Jährigen hinter den 18- bis 24- Jährigen am auffälligsten ist.



⁵ Quelle: ADAC; DIW; IVT; BAST. / Bundesweite Studie aus dem Jahr 2009 / Zahlen wurden aus dem Diagramm der Ausarbeitung 1.3 – Entwicklung der Fahrleistungen entnommen.

⁶ Der **Index** berechnet sich wie folgt: Anzahl der Verkehrsunfälle / Fahrleistungsanteil / 100.

Beispiel 18 bis 24- Jährige: **3990 VU** (im Jahr 2006) / **8,8** (Fahrleistungsanteil) / 100 = Indexwert **4,53** im Jahr 2006

Die Altersgruppe der 65- bis 74- Jährigen zeigt sich im Vergleich mit den anderen Altersgruppen des mittleren Alterssegments unauffällig, hier sind in wenigen Bereichen allenfalls minimal erhöhte Werte festzustellen.

Ähnlich wie bei den Gesamtunfällen stellt sich die Situation der **Generation 65^{Plus}** bei den **Verkehrsunfallfluchten** unter Berücksichtigung der Fahrleistungsanteile dar. Hier ist diesmal jedoch die Altersgruppe der **über 75- Jährigen** am höchsten unfallbelastet, gefolgt von den 18- bis 24- Jährigen. Die Altersgruppe der 65- bis 74- Jährigen hat hier gegenüber den anderen Altersgruppen ebenfalls leicht erhöhte Werte.

3.4 Zusammenfassung

Bei der Auswertung der Unfallzahlen ist festzustellen, dass die Anzahl der von der **Generation 65^{Plus}** verursachten Verkehrsunfälle einen signifikanten Anstieg von 20,7 % in den Jahren von 2006 bis 2012 aufweist.

Werden die verursachten Verkehrsunfälle der **Generation 65^{Plus}** ins Verhältnis zu dem sogenannten Fahrleistungsanteil gesetzt, ist festzustellen, dass es sich bei den **über 75- Jährigen** um die am zweit stärksten belastete Altersgruppe direkt nach den 18- bis 24- Jährigen „**Jungen Fahrern**“ handelt. Verhältnismäßig unauffällig verhalten sich in diesem Kontext noch die 65- bis 74- Jährigen, die sich auf einer Ebene mit den anderen Altersgruppen befinden.

Da der demografische Wandel in einigen Jahren zu einer Zunahme der Bevölkerung in der **Generation 65^{Plus}** führen wird und diese Gruppe zukünftig noch mobiler sein wird als bisher, sollte frühzeitig mit einer zielgruppenorientierten Verkehrspräventionsarbeit begonnen werden.

4 Konzeptioneller Ansatz

Durch die interdisziplinäre Zusammenarbeit mit verschiedenen Behörden, Institutionen und Verbänden, durch die Einbindung der Sicherheitsberater für Senioren sowie der Kooperation mit niedergelassenen Ärzten, Apothekern, Optikern, Akustikern und Fahrschulen werden vorhandene Strukturen genutzt und Ressourcen gebündelt.

Die Aktion MAX soll:

- das Bewusstsein stärken, dass die Leistungsfähigkeit mit zunehmendem Alter nachlässt, und dies Auswirkungen auf die Sicherheit im Straßenverkehr hat,
- die verantwortungsbewusste Teilnahme am Straßenverkehr fördern, insbesondere durch das „Beherzigen“ von Verhaltenshinweisen,
- die Bereitschaft erhöhen, an verkehrsbezogenen Gesundheitsüberprüfungen teilzunehmen,
- die Erkenntnis steigern, dass gewonnene Erfahrungen im Straßenverkehr Fortbildungsmaßnahmen über die neuesten Entwicklungen nicht ersetzen können,
- den „Nutzungsgrad“ von geeigneter Sicherheitsausrüstung erhöhen, (z. B. Fahrradhelme, Sicherheitsgurt, Fahrassistenzsysteme, reflektierende Kleidung usw...)
- die Verkehrsunfälle, insbesondere mit schweren Folgen, reduzieren.

5 Maßnahmen

Zur Realisierung der Ziele werden unter der Fragestellung „Was spricht die Zielgruppe wirksam an?“ folgende Maßnahmenswerpunkte gesetzt:

5.1 Schlüsselanhänger ausgeben

Um die Identifikation der **Generation 65^{Plus}** mit der Aktion MAX zu erreichen, wird auf Anregung der Zielgruppe analog der Aktion BOB ein Schlüsselanhänger ausgegeben. Wie bei der Aktion BOB ist auch bei der Aktion MAX beabsichtigt, den Besitzern des entsprechenden Schlüsselanhängers, bei noch zu gewinnenden Partnern (z. B. Optikern, Akustikern, ÖPNV, Fahrschulen etc...), Vergünstigungen zu gewähren.

5.2 Öffentlichkeitsarbeit

Durchführen von proaktiver Öffentlichkeitsarbeit mit Nutzung folgender Medien

- Internet- / Intranetauftritt www.verkehrssicher-in-mittelhessen.de
www.max-mittelhessen.de
- Plakatkampagne
- Flyer mit Verhaltenshinweisen
- Berichterstattung in regionalen Printmedien
- TV- / Radiowerbung

5.3 Erstellen eines „Themenbalken“ mit der Unterbreitung von Angeboten und Benennung von Ansprechpartnern etc...

Der „Themenbalken“ stellt das tragende Element für eine nachhaltige Präventionsarbeit dar. Aus diesem können die Themen ausgewählt werden, die für die jeweiligen Besucher von Interesse sind. Er enthält eine Vielzahl von Verkehrspräventionsthemen und -aktionen, die in Form von Informationsständen, Vorträgen, Filmen, Simulationen und Workshops individuell zusammengestellt und den einzelnen Seniorenveranstaltungen angepasst durchgeführt werden können. Darüber hinaus enthält der „Themenbalken“ kriminalpolizeiliche Präventionsthemen wie z. B. Trickdiebstahl, Wohnungseinbruchdiebstahl und Taschendiebstahl.

Vor dem interdisziplinären Hintergrund der Präventionsaktion werden die Referenten nach beruflichem / privatem Hintergrund ausgewählt, um eine hohe Fachkompetenz zu gewährleisten.

Die jeweiligen Themen und verantwortlichen Institutionen werden in der *Anlage 1* genannt. Die Ansprechpartner / Referenten der Institutionen können bei der Geschäftsstelle von „[verkehrssicher-in-mittelhessen](http://www.verkehrssicher-in-mittelhessen.de)“ erfragt werden.

5.4 Durchführung eines Verkehrspräventionstages als „Auftaktveranstaltung“ zur Aktion MAX in Stadt und Landkreis Gießen am 26.05.2013

Am 26.05.2013 findet im Rathaus der Stadtverwaltung Gießen ein Verkehrspräventionstag mit der „Auftaktveranstaltung“ zur Aktion **MAXimal mobil bleiben - mit Verantwortung!** statt. Im Rahmen der Auftaktveranstaltung werden der Slogan, das Plakat, der Flyer und der Schlüsselanhänger erstmals der Öffentlichkeit präsentiert.

Nach der Präsentation der Aktion werden in dem Gebäude der Stadtverwaltung sowie im Außenbereich vielfältige Angebote aus dem „Themenbaukasten“ vorgestellt.

5.5 Gewinnen weiterer Partner für die Verkehrspräventionsarbeit

Es ist beabsichtigt, weitere Partner aus den Bereichen

- Optik
- Akustik
- Gesundheitszustand / Medikamenteneinnahme
 - Beratung durch Hausärzte
 - Beratung durch Apotheker
 - Beratung durch Hilfsorganisationen (DRK, Johanniter, Malteser...)
- Fahrschulen

für die Verkehrssicherheitsarbeit in der Zielgruppe der **Generation 65^{Plus}** zu gewinnen.

5.6 Durchführen von Informationsveranstaltungen / Workshops / Präventionstagen / Sicherheitstrainings

Nach der Auftaktveranstaltung werden zielgruppenorientierte Informationsveranstaltungen, Workshops oder Präventionstage bei Seniorenveranstaltungen angeboten. Die Inhalte hierzu werden von der Geschäftsstelle „verkehrssicher-in-mittelhessen“ individuell aus dem Themenbaukasten zusammengestellt.

6 Sonstige Hinweise

6.1 Evaluation

Vor der Auftaktveranstaltung am 26.05.2013 wird eine Befragung zu den Themen „Mobilität / Verkehrssicherheit / Selbstwahrnehmung / Eigenverantwortung“ in der Gruppe der **Generation 65^{Plus}** durchgeführt. Nach einer mehrjährigen Laufzeit ist eine Evaluation vorgesehen.

6.2 Veröffentlichung

Dieses Konzept wird mit Anlagen und weiteren Informationen im Internet unter www.verkehrssicher-in-mittelhessen.de veröffentlicht.

6.3 Weiterentwicklung

Das Verkehrspräventionskonzept der Aktion **MAX** ist in dieser Form nicht abschließend und unterliegt daher einer ständigen Weiterentwicklung.

Für die Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit

- im Original gezeichnet -

Kaletsch
Polizeidirektor