

## Sicherheit im demographischen Wandel

Gerhard Steinebach, Cordula Uhlig

(Prof. Dr.-Ing. Gerhard Steinebach, TU Kaiserslautern, FB Raum- und Umweltplanung, Lehrstuhlinhaber Stadtplanung, Pfaffenbergstraße 95, Gebäude 1, 67663 Kaiserslautern, Gerhard.Steinebach@ru.uni-kl.de)  
(Dipl.-Ing. Cordula Uhlig, TU Kaiserslautern, FB Raum- und Umweltplanung, wiss. Mitarbeiterin am Lehrstuhl Stadtplanung, Pfaffenbergstraße 95, Gebäude 1, 67663 Kaiserslautern, Cordula.Uhlig@ru.uni-kl.de)

### 1 ABSTRACT

Berechnungen zum demographischen Wandel zeigen, dass die Bevölkerung in Deutschland und in den einzelnen Bundesländern mittel- bis langfristig (Zeithorizont 2020/2050) von Alterung und Schrumpfung betroffen sein wird. Oftmals werden in Bezug auf zu erwartende Schrumpfungsprozesse Themenfelder wie Wohnungsmarkt und soziale sowie technische Infrastrukturen betrachtet. Zur infrastrukturellen Grundversorgung zählt jedoch auch die Sicherheit, die sich mit dem Schutz vor Kriminalität<sup>1</sup> und Verkehrsunfallgefahren befasst, und damit auch bedeutsam für die Lebens- und Standortqualität der ansässigen Bevölkerung und von Unternehmen ist.

Als Folge der möglichen Bevölkerungsentwicklung ist auch mit Auswirkungen auf die Sicherheit zu rechnen. Gerade in ländlichen Regionen kann die verringerte Bevölkerungs- und Siedlungsdichte zu einer erhöhten, subjektiv empfundenen Unsicherheit der (verbliebenen) Bevölkerung führen. Beispielsweise können bestimmte Bereiche in den Städten und Dörfern von der Bevölkerung zunehmend als unsicher bzw. als „Angsträume“<sup>2</sup> empfunden und deshalb eher gemieden werden, obwohl diese Räume i.S. der Kriminalitätsbelastung möglicherweise keine besonderen Gefährdungen aufweisen.

In der wissenschaftlichen Diskussion besteht Einigkeit darüber, dass mit der Alterung und der damit in Verbindung stehenden Bevölkerungsschrumpfung die technischen und sozialen Tragfähigkeitsgrenzen von Infrastrukturen in Teilen unterschritten werden (können). Es besteht die Gefahr der Stilllegung von Infrastrukturen aufgrund sinkender Auslastung und Wirtschaftlichkeit. Für bestimmte, dünn besiedelte Gebiete wird dabei eine Rücknahme der Versorgung aus der Fläche prognostiziert („Anpassung durch Reduzierung“). Dabei ist auch davon auszugehen, dass Sicherheitsressourcen der öffentlichen Hand eingespart, mindestens jedoch optimiert werden müssen. Dennoch wird auch bei geringer werdender Bevölkerungs- und Siedlungsdichte ein Anspruch auf Erhalt von Mindestsicherheitsstandards in der Fläche notwendig sein, um zum einen die objektive Sicherheit der Bevölkerung in allen Teilräumen eines Landes/einer Region zu gewährleisten und das subjektive Sicherheitsgefühl<sup>3</sup> der Bevölkerung zu berücksichtigen. Zum anderen kann die Sicherheitsinfrastruktur auch dazu beitragen, den Verlust von Standortattraktivität und damit die Herausbildung einer negativen „Abwärtsspirale“ in diesen Räumen zu verhindern. Anpassungen, Neuausrichtungen und technologische Systeminnovationen zur öffentlichen Sicherheit sind somit unumgänglich.

Im Rahmen des Beitrages sollen die querschnittsorientierte Problematik der Anpassung der sicherheitsbezogenen Infrastruktur im Zuge der Alterung und Schrumpfung der Bevölkerung aufgezeigt und beispielhaft baulich-räumliche, sicherheits-organisatorische sowie technologische Maßnahmen, die einen Beitrag zur zukünftigen Sicherheit der Bevölkerung leisten können, dargestellt werden.

<sup>1</sup> Als Kriminalität können die Taten, die im physischen sowie im virtuellen (Stichwort „Internet-/ Cyberkriminalität“) Raum stattfinden, zusammengefasst werden. Im Rahmen des Beitrages wird die im physischen Raum vorkommende Kriminalität betrachtet; das Thema „Internet-/ Cybersicherheit“ wird hierbei vorwiegend ausgeklammert.

<sup>2</sup> Als „Angsträume“ können Bereiche gekennzeichnet werden, die aufgrund ihrer Baustruktur, Lage oder Nutzung von der Bevölkerung nach Möglichkeit gemieden werden. Beispiele dafür sind: monofunktional strukturierte Räume, die zu bestimmten Tageszeiten kaum genutzt werden; Grünflächen, die ausschließlich als Abstandsflächen dienen und wenig gepflegt werden; Unterführungen, die nicht oder nur kaum einsehbar sind sowie insgesamt schlecht ausgeleuchtete Bereiche; Haltestellen und Wartebereiche; Parkplätze und Tiefgaragen, die unübersichtlich und zu bestimmten Zeiten wenig genutzt werden; etc.

<sup>3</sup> Der Begriff ‚Subjektives Sicherheitsgefühl‘ bezeichnet die Einschätzung des Einzelnen seiner Sicherheit oder – aus umgekehrten Blickwinkel – der Gefahr, dass seine Rechtsgüter beeinträchtigt werden.“ Schewe, Christoph S. (2006): Subjektives Sicherheitsgefühl, Seite 322, in: Lange, Hans-Jürgen (Hrsg.) (2006): Wörterbuch zur Inneren Sicherheit, Wiesbaden, 322 – 325. Somit ist die subjektive klar von der objektiven Sicherheit abgrenzbar, die statistisch (z.B. Polizeiliche Kriminalstatistik) darstellbar ist.

## 2 EINLEITUNG

Im Rahmen des folgenden Beitrages sollen die Bestimmungsfaktoren des demographischen Wandels (Alterung und Schrumpfung der Bevölkerung) umrissen und mögliche Auswirkungen auf die öffentliche Sicherheit, insbesondere in alternden und schrumpfenden Räumen, dargelegt werden. Um auch zukünftig eine an das subjektive Sicherheitsgefühl der Bevölkerung angepasste Sicherheitsvorsorge<sup>4</sup> durch die Träger von Sicherheit<sup>5</sup> erbringen zu können, erscheint eine ergebnisoffene Überprüfung und Anpassung der bestehenden Standards der Sicherheitsvorsorge unumgänglich.

Der Artikel soll zudem mögliche Anpassungen, Neuausrichtungen und technologische Systeminnovationen zur öffentlichen Sicherheit, die einen wirksamen Beitrag zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Bevölkerung leisten können, in baulich-räumlicher, sicherheits-organisatorischer sowie technologischer Hinsicht an die geänderten Rahmenbedingungen aufzeigen. Damit soll auch ein Denkanstoß für die Akteure der sicherheitsbezogenen Infrastruktur gegeben und für die Thematik des Anpassungsbedarfes der Sicherheitsvorsorge in der (Fach-)Öffentlichkeit sensibilisiert werden.

## 3 SICHERHEIT ALS BESTANDTEIL DER DASEINSVORSORGE UND AUFGABE DER RÄUMLICHEN PLANUNG

### 3.1 Sicherheit als Bestandteil der Daseinsvorsorge

Die Schaffung und Erhaltung der öffentlichen Sicherheit als Aufgabe des Staates kann neben weiteren wesentlichen Gütern und Leistungen der Daseinsvorsorge (Verkehrswesen, Ver- und Entsorgung, Bildungs- und Kultureinrichtungen, Krankenversorgung, etc.) als Bestandteil der infrastrukturellen Grundversorgung charakterisiert werden, welche die Bevölkerung vor Kriminalität und Verkehrsunfallgefahren schützen soll. Somit ermöglicht die Prävention vor Kriminalität und Verkehrsunfallgefahren erst eine dauerhafte Siedlungstätigkeit und stellt einen bedeutsamen Faktor für die Lebensqualität der Bevölkerung und einen Standortfaktor für Ansiedlung und Standortvorsorge von Unternehmen–gerade vor dem zunehmenden Wettbewerb der Kommunen und Regionen um Einwohner und Steuereinnahmen–dar.

### 3.2 Sicherheit als Aufgabe der räumlichen Planung

Kriminalprävention, welche „die Gesamtheit aller staatlichen und privaten Bemühungen zur Verhütung von Straftaten (umfasst)“<sup>6</sup> wird nicht nur von den Polizeibehörden, sondern auch durch die Kommunen u.a. im Rahmen der räumlichen Planung durch Teilbeiträge zur vorbeugenden Bekämpfung bzw. Vermeidung von Kriminalitätsgefahren umgesetzt. Durch geeignete stadtplanerische und städtebauliche Maßnahmen, wie beispielsweise durch die Anwendung der Mischung städtebaulicher Funktionen, sollen Tatgelegenheitsstrukturen im öffentlichen Raum verringert sowie der Entstehung von „Angsträumen“ vorgebeugt werden. Daneben bestehen seit längerem verschiedene Konzepte, die eine stärkere Einbindung von kriminalpräventiven Maßnahmen in die räumliche Planung zum Ziel haben und hauptsächlich auf der Block- bzw. Gebäudemaaßstabsebene ansetzen. Dazu zählen die Konzepte „Defensible space“, „Crime prevention through environmental design“ (CPTED) bzw. dessen europäische Variante „Designing out crime“ (DOC) sowie die Europäische Vornorm ENV 14383-2 (Vorbeugende Kriminalitätsbekämpfung–Stadt- und Gebäudeplanung). Obwohl diese Konzepte einen Beitrag zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Bevölkerung leisten können, werden sie bisher nur in wenigen Kommunen umgesetzt.

In der gesetzlich normierten, förmlichen Bauleitplanung werden–zumindest in Ansätzen–auch Aspekte der Sicherheit behandelt: So besagt u.a. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB<sup>7</sup>, dass die Sicherheit der Wohn- und

---

<sup>4</sup> Der Begriff Sicherheitsvorsorge kann nicht ausschließlich auf polizeiliche Aufgaben bezogen werden. Im hier verstandenen Sinne wird Sicherheitsvorsorge als Prävention vor Kriminalität und Verkehrsunfallgefahren definiert.

<sup>5</sup> Als Träger von Sicherheit werden vorrangig die Polizeibehörden betrachtet, wenngleich in der Praxis beispielsweise Kommunen, Private oder eine Kombination dieser („Sicherheitskooperationen“) mit dem Aspekt der Sicherheit betraut sind. Aus diesem Grund werden die unter Abschnitt 5 benannten Ideen und deren Umsetzung zur Anpassung der Sicherheitsinfrastrukturen an die geänderten Rahmenbedingungen nicht nur als zentrale Aufgabe der Polizeibehörden aufgefasst, sondern auch darüber hinausgehend als Erfordernis der Kommunen und weiterer Partner verstanden.

<sup>6</sup> Krevort, Peter (2006): Kriminalprävention, S. 165, in: Lange, Hans-Jürgen (Hrsg.) (2006): Wörterbuch zur Inneren Sicherheit. Wiesbaden, S. 165 – 169.

<sup>7</sup> Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509) geändert worden ist.

Arbeitsbevölkerung bei der Aufstellung der Bauleitpläne zu berücksichtigen ist. Zwar bezieht sich der genannte Paragraph ausdrücklich auf den Aspekt der Sicherung einer menschenwürdigen Umwelt (insbesondere Beachtung des Immissionsschutzes)–zumal der Begriff der Sicherheit im Baugesetzbuch auch nicht näher definiert wird. Vertreter der Planungspraxis sind jedoch der Auffassung, dass der „(...) verwendete Begriff der Sicherheit kriminalpräventive Aspekte auch nicht aus(schließt)–genauso wie er zum Beispiel unter objektiven Gefährdungsgesichtspunkten frauenspezifische Belange oder unter dem Aspekt der Barrierefreiheit Belange behinderter Menschen beinhaltet.“<sup>8</sup> Somit sollte der Aspekt der Kriminalprävention in der Stadtplanung berücksichtigt werden.<sup>9</sup> Als Mangel wird aus der Praxis jedoch immer wieder beklagt, dass die für die Sicherheit zuständigen Polizeibehörden in Rheinland-Pfalz nicht als Träger öffentlicher Belange in der Bauleitplanung als verpflichtend anzuhörende Stellen beteiligt werden.<sup>10</sup>

## 4 DEMOGRAPHISCHER WANDEL UND MÖGLICHE AUSWIRKUNGEN IN BEZUG AUF DIE SICHERHEIT

### 4.1 Demographischer Wandel am Beispiel Rheinland-Pfalz

Verschiedene Berechnungen<sup>11</sup> zum demographischen Wandel besagen, dass die (erwerbsfähige) Bevölkerung in Deutschland und in den einzelnen Bundesländern, wenn auch in unterschiedlichem Maße, mittel- bis langfristig (Zeithorizont 2020 bis 2050) altern und schrumpfen wird. Zwar beinhalten Bevölkerungsvorausberechnungen keine verbindlichen Daten und Ziele, sondern verdeutlichen lediglich die generell möglichen Entwicklungstendenzen. Die grundsätzlichen Aussagen sollten aber aufgrund ihrer weitreichenden Folgen von Politik und Verwaltung beachtet werden. Als Beispiel sei an dieser Stelle auf das im Südwesten Deutschlands gelegene und in weiten Teilen ländlich, d.h. durch eine geringe Bevölkerungs- und Siedlungsdichte, geprägte Bundesland Rheinland-Pfalz verwiesen. Die Bevölkerungsvorausberechnung für Rheinland-Pfalz<sup>12</sup> beinhaltet in ihrer „mittleren Variante“<sup>13</sup> für den Zeitraum von 2006 bis 2020 einen Rückgang der Bevölkerung um ca. 128.000 Personen (-3,2%) auf rund 3,9 Mio. Einwohner. Gleichzeitig wird eine erhebliche Alterung der Einwohner des Landes erwartet: So wird der Anteil der jungen Menschen (Bevölkerung unter 20 Jahren) in diesem Zeitraum um -17,2% abnehmen, währenddessen die Zahl der älteren Menschen (Bevölkerung 65 Jahre und älter) +11,1% sowie die sehr alten Menschen („Hochbetagte“: Bevölkerung über 80 Jahre) um +43,6% zunehmen wird. Bis zum Jahr 2050 wird sich die Entwicklung der Alterung und Schrumpfung der Bevölkerung voraussichtlich noch verstärkt fortsetzen. So wird die Einwohnerzahl um ca. 603.000 Personen auf rund 3,45 Mio. (-14,9%) bei gleichzeitiger weiter

<sup>8</sup> Schowe, Christian (2004): Kriminalprävention in der Stadtplanung, Kriminalprävention als Verfahren – Wie kann eine „Verträglichkeitsprüfung“ zur Schaffung sicherer Wohngebiete in der kommunalen Stadtplanung Platz finden?, S. 50, in: Niedersächsisches Ministerium für Soziales, Frauen, Familie und Gesundheit (Hrsg.) (2004): Sicherheit planen und gestalten, Realisierung der städtebaulichen und wohnungswirtschaftlichen Kriminalprävention durch Leitbilder und Verfahren, Dokumentation eines Werkstattgesprächs am 11. Februar 2004, Hannover, S. 50 – 57.

<sup>9</sup> Vgl. ebenda.

<sup>10</sup> . Ministerium der Finanzen Rheinland-Pfalz (2005): Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange an der Bauleitplanung, Rundschreiben des Ministeriums der Finanzen vom 09. Dezember 2005 (3205-4531), Mainz, S. 14ff.

<sup>11</sup> Vgl. u.a.: Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2009): Bevölkerung Deutschlands bis 2060, 12. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung, Begleitmaterial zur Pressekonferenz am 18. November 2009 in Berlin, Wiesbaden und Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2007): Rheinland-Pfalz 2050, zweite regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2006), statistische Analysen Nr. 7, 2007, Bad Ems.

<sup>12</sup> Eigene Berechnungen auf Grundlage von: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2007): Rheinland-Pfalz 2050, zweite regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2006), statistische Analysen Nr. 7, 2007, Bad Ems, S. 134.

<sup>13</sup> Der zweiten regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Rheinland-Pfalz liegen drei Modellvarianten zugrunde: Die untere, die mittlere und die obere Variante. Für diese drei Varianten werden gemeinsame Annahmen getroffen: Die Geburtenrate steigt von derzeit 1,32 auf 1,4 Kinder je gebärfähiger Frau bis zum Jahr 2010 und bleibt bis zum Jahr 2050 konstant. Die Lebenserwartung nimmt bei Frauen von 81,6 auf 88,2 Jahre und bei Männern von 76,5 auf 83,6 Jahre zu. Die Varianten unterscheiden sich nur hinsichtlich der Annahmen zum Wanderungsgeschehen: Bei der mittleren Variante steigt der jährliche Wanderungsüberschuss im Jahr 2007 auf 5.000 Personen und bleibt danach bis zum Jahr 2050 konstant. Vgl. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2007): Rheinland-Pfalz 2050, zweite regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2006), statistische Analysen Nr. 7, 2007, Bad Ems, S. 73ff.

voranschreitender Alterung zurückgehen. Dabei wird ein Rückgang junger Menschen um -34,5%, eine Zunahme älterer Personen um +38,2% sowie sehr alter Menschen um +145,0 % berechnet.

Zudem verlaufen die skizzierten demographischen Entwicklungen in Deutschland und Rheinland-Pfalz bedingt durch Binnen- und Außenwanderungsprozesse regional sehr unterschiedlich und erzeugen dadurch unterschiedliche Wirkungen sowie demographisch bedingte Betroffenheiten. So sind parallele Schrumpfungs- und Wachstumsprozesse sowie Alterungsprozesse, wenn auch in unterschiedlicher Dynamik und Intensität, festzustellen: während die Metropolregionen in Deutschland auch zukünftig noch von einem Bevölkerungszuwachs profitieren können, werden insbesondere periphere ländliche Räume (mit Strukturschwächen) in Ost- aber mittlerweile auch in Westdeutschland<sup>14</sup> (z.B. Teile des Saarlandes und von Rheinland-Pfalz) von dem Bevölkerungsrückgang deutlich geprägt. Neben dem demographischen Wandel sind zudem auch Veränderungen der gesellschaftlichen bzw. sozio-ökonomischen Struktur (soziale Segregation, Vereinsamung, Abnahme der Haushaltsgrößen, Beschäftigungsstrukturen, etc.) zukünftig verstärkt zu erwarten.

In der wissenschaftlichen Diskussion wird davon ausgegangen, dass aufgrund der beschriebenen Entwicklung Tragfähigkeitsgrenzen sozialer und technischer Infrastrukturen in demographischen „Verliererräumen“ unterschritten werden (können).<sup>15</sup> So wird beispielsweise für die Region Westpfalz als eine der fünf Planungsregionen des Landes Rheinland-Pfalz zukünftig für weite Bereiche von überdurchschnittlichen bzw. deutlich überdurchschnittlichen technischen und sozialen Tragfähigkeitsproblemen der Infrastrukturausstattung ausgegangen.<sup>16</sup> Dabei besteht bei Unterschreitung der Funktionsfähigkeitsschwelle die Gefahr eines Systemausfalls bzw. einer Stilllegung der Infrastrukturen aufgrund mangelnder Auslastung und daraus folgender Wirtschaftlichkeit. Dies kann zu einem Rückzug der Infrastrukturversorgung in der Fläche („Anpassung durch Reduzierung“) in dünn besiedelten Gebieten führen. Oftmals werden in Bezug auf Schrumpfungsprozesse jedoch nur ausgewählte Dimensionen, wie die Themenfelder Wohnungsmarkt sowie soziale und technische Infrastrukturen, betrachtet. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sich aufgrund des demographischen Wandels auch Auswirkungen auf die Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit als Teil der infrastrukturellen Grundversorgung ergeben werden.

#### **4.2 Mögliche Auswirkungen des demographischen Wandel auf die öffentliche Sicherheit**

So sind einhergehend mit dem demographischen Wandel veränderte Kriminalitäts- und Verkehrsunfallentwicklungen anzunehmen<sup>17 18</sup>, die bis zur Entstehung von „kontrollfreien“ Räumen in zunehmend dünnbesiedelten Regionen zur Begehung von Straftaten für bestimmte Tätergruppen reichen können. Denkbar ist beispielsweise auch, dass durch den Bevölkerungsrückgang die polizeilich registrierten Straftaten sowie die Anzahl der Tatverdächtigen abnehmen könnten. Aufgrund der Veränderung der Bevölkerungszusammensetzung ist zusätzlich mit einem veränderten Täterverhalten sowie, je nachdem, ob demographische Faktoren dominierend für die Entwicklung der Fallzahlen sind, leichten Verschiebungen der Deliktarten zu rechnen. Währenddessen Jugend-, Diebstahls- und Aggressions-/ Gewaltdelikte durch den Rückgang der jungen Bevölkerung voraussichtlich eher zurückgehen könnten, wäre eine Ausdehnung von Vermögens-, Fälschungs- und Betrugsdelikten durch die Zunahme der älteren Bevölkerung denkbar. Zudem besteht die Gefahr, dass Straftaten gegenüber alten und pflegebedürftigen Menschen in der institutionalisierten Pflege aber auch im häuslichen Umfeld, beispielsweise aufgrund von Überforderung,

---

<sup>14</sup> Vgl. Bundesministerium des Innern (2011) (Hrsg.): Demografiebericht, Bericht der Bundesregierung zur demografischen Lage und künftigen Entwicklung des Landes, Kurzfassung, Berlin, S. 3.

<sup>15</sup> Vgl. dazu: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (2005): Raumordnungsbericht 2005, Berichte Band 21, Bonn.

<sup>16</sup> Vgl. a.a.O., S. 110.

<sup>17</sup> Vgl. Spiess, Gerhard (2009): Demografischer Wandel und altersspezifische Kriminalität, Projektion der Entwicklung bis 2050, in: Naderi, Robert (Hrsg.) (2009): Auswirkungen demographischer Entwicklungen auf Sicherheitsfragen, Vorträge aus dem gleichnamigen Workshop vom 19./ 20. November 2007 im Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung, Materialien zur Bevölkerungswissenschaft, Heft 128, Wiesbaden, S. 35 – 56.

<sup>18</sup> Vgl. Laubenthal, Klaus (2005): Phänomenologie der Alterskriminalität, in: forum kriminalprävention, Zeitschrift der Stiftung Deutsches Forum für Kriminalprävention, Ausgabe 3/ 2005, S. 5 – 7.

zunehmen könnten.<sup>19</sup> Darüber hinaus ist zu befürchten, dass sich durch die erhebliche Alterung der Bevölkerung Änderungen im Verkehrsunfallgeschehen ergeben könnten. Beispielsweise könnten Verkehrsunfälle mit aktiver und passiver Beteiligung älterer Verkehrsteilnehmer, z.B. in Folge von vermindertem Reaktionsvermögen im Straßenverkehr, zunehmen.

Für diese möglichen Entwicklungen bleibt zu vermuten, dass gerade in peripheren ländlichen Regionen eine verringerte Bevölkerungs- und Siedlungsdichte voraussichtlich zu einem erhöhten subjektiven Unsicherheitsgefühl der (verbliebenen) Bevölkerung führt und dadurch bestimmte Gebiete in den Städten und Dörfern von der Bevölkerung zunehmend als unsicher bzw. als „Angsträume“ empfunden und deshalb gemieden werden könnten („Rückzugsverhalten“ bis hin zur Verödung öffentlicher Räume), obwohl diese Räume i.S. der Kriminalitätsbelastung möglicherweise keine besonderen Gefährdungen aufweisen. Somit könnten aufgrund der demographischen Entwicklung subjektive Anforderungen an die öffentliche Sicherheit ansteigen.

Neben der demographischen Entwicklung beeinflussen jedoch auch weitere nicht vorhersagbare wirtschaftliche<sup>20</sup>, gesellschaftliche<sup>21</sup>, politische, rechtliche und technische Entwicklungen, welche Schwankungen im zeitlichen Bezug unterworfen sind, die zukünftige Kriminalitäts- und Verkehrsunfallentwicklung in Bezug auf Tatgelegenheiten, -begehungsweisen und Kriminalitäts- bzw. Verkehrsunfallsschwerpunkte, etc. Als Beispiel sei an dieser Stelle die Internet-/ Cyberkriminalität genannt. Erst durch die rasante Ausbreitung und zivile Nutzung des Internets seit Mitte der 1990er Jahre konnte eine bis dato unbekannt Form der Kriminalität entstehen, auf die sich die Akteure der öffentlichen Sicherheit, beispielsweise durch die Erarbeitung angepasster Präventionsangebote, einstellen mussten. Eine weitere Herausforderung für die Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit stellt ferner der zunehmend eingeschränkte finanzielle Handlungsspielraum der öffentlichen Haushalte aufgrund steigender Schuldenlasten sowie sinkender Steuereinnahmen dar, der zukünftig voraussichtlich auch Auswirkungen auf die Sicherheitsvorsorge, beispielsweise in Form von Strukturreformen der Polizeibehörden, haben wird.

Zwar stellen die getroffenen Aussagen zu den möglichen Veränderungen des Kriminalitäts- und Verkehrsunfallgeschehens lediglich eine Extrapolation der bisherigen Entwicklung unter Berücksichtigung vorausberechneter demographischer Veränderungen dar, woraus sich mögliche Trends ableiten lassen können. Dennoch ist davon auszugehen, dass eine verringerte Bevölkerungs- und Siedlungsdichte auch strukturelle Auswirkungen auf die zukünftige Kriminalitäts- und Verkehrsunfallentwicklung hat und sich dadurch ein hoher Handlungsbedarf dazu ergibt, die Sicherheit im öffentlichen Raum zu gewährleisten. Die Veränderungen der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung in Deutschland und Rheinland-Pfalz sind im Grundsatz hinreichend thematisiert, in Modellrechnungen erfasst sowie im Allgemeinen wissenschaftlich und praktisch erörtert. Zudem bestehen zahlreiche Untersuchungen zu möglichen Auswirkungen des demographischen Wandels auf ausgewählte Themenbereiche der öffentlichen Daseinsvorsorge. Beispielsweise wurden im Rahmen des Aktionsprogramms „Modellvorhaben der Raumordnung“ (MORO) des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) innerhalb des Themenschwerpunktes „Infrastruktur und demographischer Wandel“ im MORO-Forschungsfeld „Masterplan Daseinsvorsorge-Regionale Anpassungsstrategien“ die Auswirkungen des demographischen Wandels auf verschiedene Infrastrukturen anhand von Modellregionen untersucht und dafür angepasste Handlungsstrategien entwickelt.

<sup>19</sup> Vgl. dazu auch: Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.) (2012): Kriminalitäts- und Gewalterfahrungen im Leben älterer Menschen, Zusammenfassung wesentlicher Ergebnisse einer Studie zu Gefährdungen älterer und pflegebedürftiger Menschen, Berlin.

<sup>20</sup> So ist ein Zusammenhang zwischen der Kriminalitätsrate und dem wirtschaftlichen Ungleichgewicht in der Bevölkerung feststellbar. Neben einer steigenden Arbeitslosenquote kann gleichfalls, wenn auch zeitverzögert, der steigende materielle Wohlstand einer Gesellschaft zu einem Ansteigen der Kriminalität führen. Vgl. dazu: Landeskriminalamt Nordrhein-Westfalen (LKA Nordrhein-Westfalen) (2006): Trends der Kriminalität in NRW, eine Zeitreihenanalyse unter Berücksichtigung demographischer und ökonomischer Entwicklungen, kriminalistisch-kriminologische Forschungsstelle, Forschungsberichte Nr. 3/ 2006, Düsseldorf, S. 26.

<sup>21</sup> So könnte ein zahlenmäßig messbarer Anstieg der Kriminalitätsrate auch auf ein geändertes Anzeigeverhalten der Bevölkerung (z.B. bei Bagatelldelikten) zurückzuführen sein und damit auf eine Verschiebung des sogenannten Dunkelfeldes (den Strafverfolgungsbehörden unbekannte Delikte) zugunsten des Hellfeldes (den Strafverfolgungsbehörden gemeldete Delikte) der Kriminalität hinweisen.



<sup>22</sup> Im Gegensatz dazu fehlen bislang noch Untersuchungen und Konzepte, welche die Varianten in den Bevölkerungsveränderungen und die daraus folgenden Konsequenzen für die Sicherheit hinreichend thematisieren und Handlungsempfehlungen zur zukünftigen Gewährleistung der Sicherheit der Bevölkerung – auch im Hinblick auf die Definition von neuen Sicherheitsstandards – aussprechen.

## **5 ANPASSUNGSBEDARF DER SICHERHEITSVORSORGE UND HANDLUNGSMÖGLICHKEITEN**

### **5.1 Anpassungsbedarf der Sicherheitsvorsorge**

Wie obenstehend dargelegt, besteht ein Anpassungsbedarf der sicherheitsrelevanten Infrastruktur, um auf die möglichen Veränderungen des Kriminalitäts- und Verkehrsunfallgeschehens bedingt durch die demographischen Wandlungsprozesse sowie auf etwaig auftretende Kürzungen der Finanzmittel für die Sicherheitsinfrastrukturen ausreichend reagieren zu können. <sup>23</sup> Trotz der voraussichtlich auftretenden Änderungen bei der Kriminalitäts- und Verkehrsunfallentwicklung wird zukünftig kein wesentlich geringerer Bedarf an sicherheitsbezogenen Leistungen der Daseinsvorsorge als bisher bestehen, denn auch bei einer geringer werdenden Bevölkerungs- und Siedlungsdichte wird ein Anspruch auf Erhalt von Mindestsicherheitsstandards in der Fläche notwendig sein, um die objektive Sicherheit der Bevölkerung in allen Teilräumen eines Landes/ einer Region zu gewährleisten sowie um das subjektive Sicherheitsgefühl der Bevölkerung zu berücksichtigen und damit eine dauerhafte Siedlungstätigkeit in diesen Räumen auch weiterhin zu ermöglichen.

Anpassung der Daseinsvorsorge wird im Allgemeinen charakterisiert als „Verkleinerung, Angebotsstrukturierung, räumliche und eventuell personelle Flexibilisierung, oder auch die Suche nach neuen Trägerschaften und Allianzen“ <sup>24</sup> und umfasst im hier verstandenen Sinne verschiedene strategisch und operativ wirkende Maßnahmenbündel im Spannungsfeld von Vorsorge, Durchführung und Nachsorge. Dafür werden im Folgenden für die Themenfelder „baulich-räumlich“, „sicherheits-organisatorisch“ sowie „technologisch“ mögliche Ansätze und Ideen skizziert, die eine neuartige Verknüpfung der Ebenen Regional-/ Stadtplanung und Sicherheitsvorsorge in Verbindung mit technologischen Aspekten darstellen.

### **5.2 Handlungsmöglichkeiten in baulich-räumlicher Hinsicht**

Als mögliche baulich-räumliche Maßnahmen zur zukünftigen Gewährleistung der Sicherheit der Bevölkerung, die im Wesentlichen eine strategische, vorsorgende Wirkung entfalten, sollten die bestehenden kriminalpräventiven Konzepte in der planerischen Praxis (vgl. dazu Abschnitt 3.2) auf ihre derzeitige Anwendung und Wirksamkeit hin evaluiert und abgeschätzt werden, ob diese auch zukünftig unter geänderten Rahmenbedingungen zu einer wirksamen Prävention der Bevölkerung beitragen können. Ggf. resultiert aus dieser Überprüfung ein Weiterentwicklungsbedarf, der gemeinsam von den Polizeibehörden und der Planungspraxis in anwendungsnahen Projekten entwickelt werden sollte.

Da eine Abhängigkeit zwischen dem subjektiven Sicherheitsgefühl der Bevölkerung und den räumlichen Gegebenheiten besteht und es, wie schon erwähnt, anzunehmen ist, dass zukünftig eine verringerte Bevölkerungs- und Siedlungsdichte zu einem verstärkten Unsicherheitsgefühl der Bevölkerung führen kann, sollte es verstärkt im Selbstverständnis der Planungswissenschaft und -praxis liegen, die Entstehung möglicher Tatgegenstandsstrukturen bzw. „Angsträume“ im öffentlichen Raum stärker als bisher vorsorgend zu vermeiden bzw. bestehende durch geeignete planerische Maßnahmen (objektiv) zu beseitigen. Für die

---

<sup>22</sup> Vgl. dazu: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2009a): Masterplan Daseinsvorsorge – Regionale Anpassungsstrategien, MORO-Informationen 4/ 1 – 02/ 2009, Bonn und Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2009b): Masterplan Daseinsvorsorge – Regionale Anpassungsstrategien, MORO-Informationen 4/ 2 – 11/ 2009, Bonn.

<sup>23</sup> Zwar werden sich aus den demographischen Änderungen zukünftig unterschiedliche Herausforderungen in Bezug auf die Prävention vor Kriminalität und Verkehrsunfallgefahren ergeben, die jeweils angepasste Strategien und Maßnahmen der zuständigen Akteure in der Praxis erfordern; dennoch werden im Rahmen des Beitrages beide Themenbereiche zusammen behandelt, um in einem ersten Schritt für die möglicherweise auftretenden Herausforderungen zu sensibilisieren.

<sup>24</sup> Kocks, Martina (2006): Lokale und regionale Infrastrukturplanung, S. 98, in: Bertelsmann Stiftung (Hrsg.) (2006): Wegweiser Demographischer Wandel 2020, Analysen und Handlungskonzepte für Städte und Gemeinden, Gütersloh, S. 97 – 105.

Identifikation solcher Räume ist die Verknüpfung mit empirischen Studien, wie Bevölkerungsbefragungen, sinnvoll und denkbar. Darüber hinaus ist auch zukünftig ein verstärktes Augenmerk auf die Umgestaltung von Verkehrsunfallschwerpunkten, d.h. die effizientere Planung und Ausführung von Verkehrsanlagen als Beitrag zur passiven Verkehrssicherheit und zur Prävention von Unfällen, von Seiten der (Verkehrs-)Planung zu legen.

### 5.3 Handlungsmöglichkeiten in sicherheits-organisatorischer Hinsicht

Aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen (demographischer Wandel und zukünftig veränderte Kriminalitäts- und Verkehrsunfallentwicklung) sollten in erster Linie eine zukünftige Arbeitsteilung staatlicher, kommunaler und privater Sicherheitsorganisationen definiert, analysiert und bewertet werden. Aufgabe der Polizeibehörden wäre es demnach, die bestehenden Organisationsstrukturen kritisch zu überprüfen und die Frage zu beantworten, ob mit den bestehenden Strukturen auch zukünftig eine angemessene Gewährleistung der Sicherheit der Bevölkerung, gerade auch in peripheren ländlichen Räumen, möglich ist. Dazu würde auch gehören, über eine interne Umstrukturierung der polizeilichen Organisationsstrukturen und die Umnutzung bestehender Kapazitäten sowie die Optimierung der räumlichen Verteilung und Erreichbarkeit der jeweiligen Dienststellen, die jedoch ggf. auch eine Vergrößerung der Einzugsbereiche bewirken könnten, i.S. eines vorsorgenden Strategieansatzes nachzudenken. Die Ermittlung ausgewogener Standortentscheidungen und die Definition neuer organisatorischer Zuschnitte unter Berücksichtigung einer veränderten Arbeitsteilung könnte dabei durch Geographische Informationssysteme (GIS) wirksam unterstützt werden.

Es ist auch daran zu denken, die Präventionsarbeit stärker an den demographischen Entwicklungen auszurichten und beispielsweise Präventionsstrategien für eine alternde Gesellschaft zu entwickeln. Da die Gefahr der Opferwerdung von Senioren aufgrund der im Alter auftretenden Kompetenzeinbußen bei gleichzeitig oftmals im Verhältnis zur realen Gefahr übersteigertem Unsicherheitsempfinden gegeben ist, bedarf es Präventionsmaßnahmen, die gezielt auf verschiedene mögliche Tatbereiche (sozialer Nahraum, Internet, etc.) sowie auf die aktive und passive Teilnahme am Verkehrsgeschehen abzielen. Aber nicht nur speziell für die ältere Bevölkerung, sondern auch für die verbliebende Bevölkerung in peripheren ländlichen Gebieten, die besonders von Alterung und Schrumpfung betroffen sind, sollten angepasste Präventionsangebote entwickelt und gemeinsam mit Akteuren aus dem sozialen Bereich (Schulen, Beratungsstellen, etc.) vermittelt werden.

Durch die verstärkte Kooperation der Polizeibehörden mit Kommunen und Privaten („Sicherheits-/ Ordnungspartnerschaften“) <sup>25</sup> und eine insgesamt stärkere Institutionalisierung der schon jetzt in einer Vielzahl der Kommunen vorhandenen kriminalpräventiven Räte und Gremien würde auch das Ziel einer strategischen Verstärkung der bürgernahen Polizeiarbeit („Community Policing“ <sup>26</sup>) verfolgt werden können, was letztendlich auch einen Beitrag zur Steigerung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Bevölkerung leisten könnte.

### 5.4 Handlungsmöglichkeiten in technologischer Hinsicht

Bezüglich des zielgerichteten und operativen Einsatzes sowie der Weiterentwicklung von technologischen Maßnahmen sollten die Sicherheitsorganisationen gemeinsam mit Forschungsinstitutionen und Unternehmen aus der IT-Branche zusammenarbeiten. Dazu sollten angepasst an die (Alltags-)Bedarfe der staatlichen, kommunalen und privaten Einrichtungen entsprechende Anwendungen zur Qualitätssicherung sowie -steigerung derer Arbeit unter geänderten Rahmenbedingungen entwickelt werden. So wäre durchaus denkbar, im Polizeibereich Technologien zur Einsatz- und Fahndungsunterstützung anzuwenden. Neben der Übermittlung von aktuellen Lagedaten (täter-, gebäude- und umfeldbezogen) an die Einsatzkräfte sowie an weitere Institutionen der nicht-polizeilichen Gefahrenabwehr (Feuerwehr, Rettungsdienste) bei (Großschadens-)Ereignissen, die eine schnelle Reaktion der Sicherheitsbehörden erfordern (z.B.

<sup>25</sup> Vgl. dazu: Schümchen, Werner (2006): Ordnungspartnerschaften, in: Lange, Hans-Jürgen (Hrsg.) (2006): Wörterbuch zur Inneren Sicherheit, Wiesbaden, S. 207 – 209.

<sup>26</sup> „Community Policing“ ist ein aus den USA stammendes Konzept der Kriminalprävention auf kommunaler Ebene, welches die ganzheitliche Schaffung eines Kooperationsverbundes von Polizei, Kommune und Bürger zum Ziel hat. Vgl. van Ooyen, Robert Christian (2006): Community Policing, in: Lange, Hans-Jürgen (Hrsg.) (2006): Wörterbuch zur Inneren Sicherheit, Wiesbaden, S. 44 – 48.

Banküberfälle, Einbrüche, Amokläufe), durch Augmented Reality-Techniken könnte beispielsweise eine leistungsfähige Hardware-Infrastruktur in den Dienststellen zur optimierten (Fahndungs-)Routenberechnung bei Einsätzen angewandt werden. Zudem könnte die flächenhafte Einführung von interaktiven Navigationsgeräten und Streifenwagen für die Einsatzkräfte geprüft werden.

Aber auch für die (Prozessoptimierung der) Aufklärung von Verkehrsunfällen könnten technologische Maßnahmen zum Einsatz kommen. Neben der Absperrung und Verkehrsunfallaufnahme, welche die Begutachtung und Vermessung des Unfallortes sowie die Vernehmung von Betroffenen und Zeugen beinhaltet, erfolgt die eigentliche Sachbearbeitung in der zuständigen Dienststelle. Der Einsatz von technologischen Maßnahmen im Verkehrsunfallaufnahmeprozess, beispielsweise die 3D-Ausmessung des Unfallortes sowie die direkte Informationsübermittlung an die Dienststelle (z.B. Führerscheindaten, Zeugenaussagen), könnte eine verbesserte Arbeitsteilung mit den Dienststellen sowie eine insgesamt einfachere, schnellere und gerichts feste Aufklärung von Verkehrsunfällen ermöglichen.

Darüber hinaus könnten technologische Maßnahmen, die einen wirksamen Beitrag zur Steigerung der subjektiven Sicherheit der Bevölkerung liefern können, in der sozialen Lebenswelt der Bevölkerung angewandt werden. Dazu zählt beispielsweise der Einsatz von Alltagstechnik (z.B. Smartphones) in verschiedenen räumlichen Gegebenheiten (Wohnung, direktes Wohnumfeld, öffentliche Straßen und Plätze, öffentlicher Personennahverkehr), die sich von intelligenten Alarmierungssystemen für den Notruf über die personalisierte Steuerung der Straßenbeleuchtung bis hin zum Einsatz akustischer Signale in (vermeintlichen) „Angsträumen“ zur Abschreckung erstrecken könnten.

Bei all diesen Maßnahmen muss jedoch im Vorfeld der Anwendung die Frage nach Ausgestaltung und Einbindung der Technologien in bestehende Arbeitsabläufe geklärt werden, um diese von den Sicherheitsorganisationen und der Bevölkerung (im Notfall) praktisch handhabbaren zu können und um Akzeptanz—gerade auch im Hinblick auf verschiedene Alters- und Nutzergruppen—für deren Einsatz zu erlangen.

## 6 FAZIT UND AUSBLICK

Um die in diesem Beitrag sowie die in der Literatur getätigten Aussagen bezüglich der möglichen zukünftigen Kriminalitäts- und Verkehrsunfallentwicklung zu verifizieren, ist es erforderlich, in praxisbezogenen Forschungsprojekten und Modellvorhaben in vom demographischen Wandel besonders betroffenen Modellregionen Szenarien zu erstellen, die es ermöglichen, offene wissenschaftliche und praktische Fragen zu beantworten. Zum einen bedarf es näherer Informationen zum Zusammenhang zwischen dem demographischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Wandel und den voraussichtlichen Folgen auf die Kriminalitäts- und Verkehrsunfallentwicklung auf verschiedenen räumlichen Ebenen (Bund, Land, Region). Dabei wäre auch zu klären, ob zukünftig mit einer signifikanten Änderung der derzeitigen Kriminalitäts- und Verkehrsunfallbelastung der Bevölkerung zu rechnen ist. Zum anderen wäre zu untersuchen, wie sich dieser Wandel auf das subjektive Sicherheitsgefühl der Bevölkerung, gerade auch in peripheren ländlichen Räumen, konkret auswirken könnte.

Aus den Forschungsergebnissen könnten neben den hier im Beitrag skizzierten ersten Ideen weitere kurz- bis mittelfristig umsetzbare baulich-räumliche, sicherheits-organisatorische sowie technologische Maßnahmen zur strategischen und operativen Anpassung der sicherheitsbezogenen Infrastruktur abgeleitet werden. Dazu gehören auch Aussagen zu Ausstattungsmerkmalen und Erreichbarkeiten der sicherheitsrelevanten Infrastruktur. Die Erkenntnisse könnten zudem Ansatzpunkte für mögliche Strukturreformen der Sicherheitsorganisationen darstellen und sollten in querschnittsorientierten Handlungskonzepten einer zukünftigen Sicherheitsvorsorge (in alternden und schrumpfenden Räumen) münden. Dadurch könnte gleichfalls der Verlust von Standortattraktivität sowie die Herausbildung einer negativen „Abwärtsspirale“ in vom demographischen Wandel besonders betroffenen Räumen verhindert, mindestens jedoch abgemildert werden. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass die entwickelten Konzepte Akzeptanz in Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit finden. Während der Umsetzung der Maßnahmen und Handlungskonzepte sollte zudem eine kontinuierliche Evaluation stattfinden, um ggf. daraus Schlussfolgerungen für eine weitere strategische und operative Anpassung der Sicherheitsinfrastrukturen an praktische Herausforderungen zu ziehen.

## 7 REFERENCES

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (2005): Raumordnungsbericht 2005, Berichte Band 21, Bonn.



- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2009a): Masterplan Daseinsvorsorge–Regionale Anpassungsstrategien, MORO-Informationen 4/ 1–02/ 2009, Bonn.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2009b): Masterplan Daseinsvorsorge–Regionale Anpassungsstrategien, MORO-Informationen 4/ 2–11/ 2009, Bonn.
- Bundesministerium des Innern (2011) (Hrsg.): Demografiebericht, Bericht der Bundesregierung zur demografischen Lage und künftigen Entwicklung des Landes, Kurzfassung, Berlin.
- Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.) (2012): Kriminalitäts- und Gewalterfahrungen im Leben älterer Menschen, Zusammenfassung wesentlicher Ergebnisse einer Studie zu Gefährdungen älterer und pflegebedürftiger Menschen, Berlin.
- Kocks, Martina (2006): Lokale und regionale Infrastrukturplanung, in: Bertelsmann Stiftung (Hrsg.) (2006): Wegweiser Demographischer Wandel 2020, Analysen und Handlungskonzepte für Städte und Gemeinden, Gütersloh.
- Krevert, Peter (2006): Kriminalprävention, in: Lange, Hans-Jürgen (Hrsg.) (2006): Wörterbuch zur Inneren Sicherheit. Wiesbaden.
- Landeskriminalamt Nordrhein-Westfalen (LKA Nordrhein-Westfalen) (2006): Trends der Kriminalität in NRW, eine Zeitreihenanalyse unter Berücksichtigung demographischer und ökonomischer Entwicklungen, kriminalistisch-kriminologische Forschungsstelle, Forschungsberichte Nr. 3/ 2006, Düsseldorf.
- Laubenthal, Klaus (2005): Phänomenologie der Alterskriminalität, in: forum kriminalprävention, Zeitschrift der Stiftung Deutsches Forum für Kriminalprävention, Ausgabe 3/ 2005.
- Ministerium der Finanzen Rheinland-Pfalz (2005): Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange an der Bauleitplanung, Rundschreiben des Ministeriums der Finanzen vom 09. Dezember 2005 (3205-4531), Mainz.
- Schewe, Christoph S. (2006): Subjektives Sicherheitsgefühl, in: Lange, Hans-Jürgen (Hrsg.) (2006): Wörterbuch zur Inneren Sicherheit, Wiesbaden.
- Schowe, Christian (2004): Kriminalprävention in der Stadtplanung, Kriminalprävention als Verfahren–Wie kann eine „Verträglichkeitsprüfung“ zur Schaffung sicherer Wohngebiete in der kommunalen Stadtplanung Platz finden?, in: Niedersächsisches Ministerium für Soziales, Frauen, Familie und Gesundheit (Hrsg.) (2004): Sicherheit planen und gestalten, Realisierung der städtebaulichen und wohnungswirtschaftlichen Kriminalprävention durch Leitbilder und Verfahren, Dokumentation eines Werkstattgesprächs am 11. Februar 2004, Hannover.
- Schümchen, Werner (2006): Ordnungspartnerschaften, in: Lange, Hans-Jürgen (Hrsg.) (2006): Wörterbuch zur Inneren Sicherheit, Wiesbaden.
- Spiess, Gerhard (2009): Demografischer Wandel und altersspezifische Kriminalität, Projektion der Entwicklung bis 2050, in: Naderi, Robert (Hrsg.) (2009): Auswirkungen demographischer Entwicklungen auf Sicherheitsfragen, Vorträge aus dem gleichnamigen Workshop vom 19./ 20. November 2007 im Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung, Materialien zur Bevölkerungswissenschaft, Heft 128, Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2009): Bevölkerung Deutschlands bis 2060, 12. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung, Begleitmaterial zur Pressekonferenz am 18. November 2009 in Berlin, Wiesbaden.
- Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2007): Rheinland-Pfalz 2050, zweite regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2006), statistische Analysen Nr. 7, 2007, Bad Ems.
- Steinebach, Gerhard; Uhlig, Cordula (2012, im Erscheinen): Sicherheit im demographischen Wandel, in: Landesschwerpunkt „Region und Stadt“ der TU Kaiserslautern (Hrsg.): Räume im Wandel–Empirie und Politik, Wiesbaden.
- Steinebach, Gerhard (2005): Verfahren der Stadtplanung–Rechtsgrundlagen, Beteiligte und Mitwirkungsmöglichkeiten, Bedeutung für die Kriminalprävention, Vortrag und Kurzfassung im Rahmen einer Veranstaltung der Polizei in Hahn-Flughafen am 23. November 2005, online verfügbar unter: <https://www.uni-kl.de/Stadtplanung>.
- Steinebach, Gerhard (2002): Kriminalprävention–ein Tätigkeitsfeld der Stadtplanung?, Beitrag zur Broschüre Kriminalprävention, online verfügbar unter: <https://www.uni-kl.de/Stadtplanung>.
- Steinebach, Gerhard (2002): Stadt als Lebensraum der Risikogesellschaft–sozial und sicher planbar?, Vortrag und Beitrag zum Tagungsband im Rahmen einer Veranstaltung des Landespräventionstags in Trier am 04. November 2002, online verfügbar unter: <https://www.uni-kl.de/Stadtplanung>.
- Van Ooyen, Robert Christian (2006): Community Policing, in: Lange, Hans-Jürgen (Hrsg.) (2006): Wörterbuch zur Inneren Sicherheit, Wiesbaden.