



**Heidelberg.
Aber sicher!**

SICHERHEITSWOCHEN 2005

Sicherheit und Lebensqualität im Alter

Eine Veranstaltung für Professionelle, Multiplikatoren und Interessierte

Dokumentation der Fachtagung:

vom 4.7.2005

im Großen Rathaussaal

Marktplatz 10

69117 Heidelberg



Akademie für Ältere
Heidelberg



SICHERHEITSWOCHEN 2005

Impressum

Herausgeber:

- Stadt Heidelberg
- Polizeidirektion Heidelberg
- Akademie für Ältere
- in Kooperation mit
- Kommunale Kriminalprävention Rhein-Neckar e.V.
- SicherHeid Sicheres Heidelberg e.V.

Redaktionelle Mitarbeit:

Günther Bubenitschek
Bärbel Fabig

Satz/Layout:

Bärbel Fabig
Ulla Weiß

Druck:

Stadt Heidelberg Hausdruckerei

Auflage: 200

Heidelberg, August 2005

Inhaltsverzeichnis der Dokumentation

	Seite
1. Vorwort Oberbürgermeisterin Beate Weber	7
2. Grußwort Bürgermeister Dr. Joachim Gerner	8
2. Demographische und psychologische Aspekte von Altern heute – Implikationen für die Arbeit mit Älteren Vortrag von Prof. Dr. Hans-Werner Wahl	10
4. Das Sicherheitsempfinden älterer Menschen – Forschungsergebnisse und ihre praktische Relevanz Vortrag von Professor Dr. Dieter Hermann	26
5. Objektive Gefährdungslage durch Kriminalität und Straßenverkehr Vortrag von Polizeidirektor Peter Klein	41
6. Podiumsdiskussion Erkenntnisse für Heidelberg Moderation: Bärbel Fabig	58
7. ANLAGEN	
Literaturverzeichnis	61
Kontaktadressen	

Vorwort

Lebensqualität und Sicherheitsempfinden -

eines ohne das andere ist nur schwer vorstellbar. Je sicherer man sich im eigenen Umfeld bewegen kann, desto länger erhält sich Selbstständigkeit im gewohnten Aktionsradius. Dazu gehört - nicht zuletzt durch die demographische Entwicklung - die verstärkte Vernetzung der privaten, nachbarschaftlichen und institutionellen Ressourcen.

Die Sicherheitswochen 2005 und die **Fachtagung**, zu der ich Sie hiermit herzlich einlade, wollen hierzu Impulse setzen und Handlungsansätze aufzeigen. Die Diskussion wird mit Vorträgen eingeleitet, die unter anderem unterschiedliche Aspekte der **Sicherheit im Alter** darstellen.

Die Frage, wie Sicherheit im Alter auch zukünftig auf hohem Niveau gehalten werden kann, ist eine neue Herausforderung für die Arbeit mit älteren und alten Menschen.

Das Sicherheitsempfinden ist dabei von herausragender Bedeutung. Dieses weicht gerade im Alter meist deutlich von der objektiven Gefährdungslage ab. Wissenschaftliche Erkenntnisse zur tatsächlichen Gefährdungssituation können entscheidend dazu beitragen, die eigene Situation realistischer einzuschätzen.

Die abschließende Podiumsdiskussion führt die Einzelbeiträge zusammen, stellt sich der Frage nach Entwicklungsmöglichkeiten und versucht daraus gemeinsame Handlungsansätze aufzuzeigen.

In diesem Sinne wünsche ich der Fachtagung eine rege Teilnahme, ein gutes Gelingen und die Erkenntnisse, die dazu führen, dass wir auch beim Thema Sicherheit gute Wege in die Zukunft bereiten.

Karin Gebert



Begrüßung und Grußwort von Herrn Bürgermeister Dr. Joachim Gerner

Sehr geehrte

Frau Dr. Hack,
Frau Ziganek-Soehlke,
Frau Gäthje,

sehr geehrter

Herr Prof. Dr. Wahl,
Herr Prof. Dr. Hermann,
Herr Polizeidirektor Klein,
meine Damen und Herren,



zur heutigen Fachtagung „Sicherheit und Lebensqualität im Alter“ darf ich Sie alle recht herzlich im Heidelberger Rathaus begrüßen.

Diese Tagung ist ein weiterer wichtiger Baustein der diesjährigen Sicherheitswochen, deren Ziel es unter anderem ist, immer neue Partner für das Thema Kriminalprävention zu gewinnen und diese immer besser zu vernetzen, Impulse zu geben sowie Präventionsmodelle vorzustellen im Sinne des Lernens aus guter Praxis.

Vom 25. Juli bis 01. Juli fanden viele Veranstaltungen dezentral in den Stadtteilen statt und mit der heutigen Veranstaltung beginnt die zentrale Woche.

Meine Damen und Herren,

Ihre Tagung widmet sich speziell der Sicherheit und Lebensqualität im Alter und der damit einhergehenden Herausforderungen für die Zukunft. Sie ist für mich ein wenig Gegenstück und Ergänzung zu jener vom kommenden Freitag, wo es um Prävention von Jugendkriminalität gehen wird.

Im Lauf des Lebens ist jeder Mensch natürlichen und gesellschaftlichen Einflüssen ausgesetzt, die das Leben oft unvorhergesehen und unerwartet beeinflussen und verändern können. Dies kann zu Ängsten führen, zu Verunsicherung und zu einem Rückzug aus dem öffentlichen Leben. Dies betrifft vor allem Ältere. Die sog. „gated communities“ in den USA sind beredte Zeugnisse dafür, wohin eine solche Entwicklung führen kann. Nicht jeder kann sich das leisten.

Um dem Rückzug aus der Öffentlichkeit und der damit verbundenen geistigen und gesellschaftlichen Verarmung entgegen zu wirken, müssen das Selbstbewusstsein und das Sicherheitsgefühl gestärkt werden. Wissenschaftlich fundierte Erkenntnisse über Altern heute, objektive Gefährdungslagen und das Sicherheitsempfinden älterer Menschen, das objektiven Kriterien nicht immer standhält, sind dazu wichtige Ansatzpunkte.

Ich bin froh, das wir in Heidelberg eine ziemlich positive Ausgangssituation haben. In der vorletzten Sitzung des Gemeinderats ist die Kriminalstatistik 2004 für die Stadt Heidelberg vorgestellt worden, die ein insgesamt positives Bild zeichnete. Heidelberg ist, dank eines ausgefeilten Konzepts kommunaler Kriminalprävention, eine sichere Stadt mit rückläufigen Fallzahlen, besonders im Jugendbereich. 53,6 % aller Straftaten werden in Heidelberg aufgeklärt, was für eine Großstadt ein Spitzenwert ist.

Darüber hinaus wurden in den letzten Jahren in Zusammenarbeit mit der Polizeidirektion, der Stadt Heidelberg und vielen engagierten Partnern Angsträume entschärft und Projekte für mehr Sicherheit umgesetzt. Dabei konnten viel Anregungen aus der Bürgerschaft aufgenommen werden.

Ich will nur einige wenige Stichworte nennen:

- Sicherheitstraining für Senioren
- Mobilitätstraining
- Gewaltprävention an Schulen
- Heidelberger Interventionsmodell gegen häusliche Gewalt

Ich freue mich deshalb, dass unsere Sicherheitswochen immer wieder fundierte Beiträge leisten, zu einem noch sichereren Heidelberg und danke den Organisatoren dieses Fachtags:

- Der Polizei Heidelberg, Abteilung Prävention
- Der Akademie für Ältere, Abteilung Gesundheit
- unserer städtischen Abteilung Altenangelegenheiten und soziale Dienste
- den Referenten, die für ihre Vorträge zugunsten der Sicherheitswochen auf ein Honorar verzichten
- allen Akteuren Organisatoren und Helfern.

Ich wünsche der Tagung einen guten Verlauf und viele neue Einsichten. Mögen die gewonnen Erkenntnisse das Leben in Heidelberg, insbesondere für unsere ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger, noch sicherer machen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Demographische und psychologische Aspekte von Altern heute – Implikationen für die Arbeit mit Älteren

Prof. Dr. Hans-Werner Wahl



„Als Gesellschaft stehen wir erst am Anfang eines <Lernprozesses> über das Alter. In diesem Sinne ist das Alter noch jung, sein Potential noch weitgehend unausgeschöpft, eine differenzierte <Kultur des Alterns> gilt es erst noch zu entwickeln.“ Baltes und Mittelstraß (1992, S. XIII)

Gliederung des Vortrags:

- (1) Kernelemente des demografischen Wandels
 - a) demografische Grundlagen,
 - b) Trends
 - c) „Gretchenfrage“ – Aktive und passive Lebenserwartung
- (2) Herausforderungen des demografischen Wandels -Szenarien
- (3) Psychologische Aspekte von Altern heute (und morgen)
- (4) Vertiefung: Sicherheit und Lebensqualität –eigene Befunde
- (5) Implikationen für die Arbeit mit älteren Menschen

Kernelemente des demografischen Wandels: Demografische Grundlage

- Die grundlegende „Dreieinigkeit“ des demografischen Wandels: Alterung, Stagnation der Nettofortpflanzungsrate, Schrumpfung
- Anstieg der „fernen“ Lebenserwartung und damit der Hochaltrigkeit.
- Keine „Hoffnung“ auf Ende des Lebenserwartungsanstiegs.

Kernelemente des demografischen Wandels: Wichtige Trends

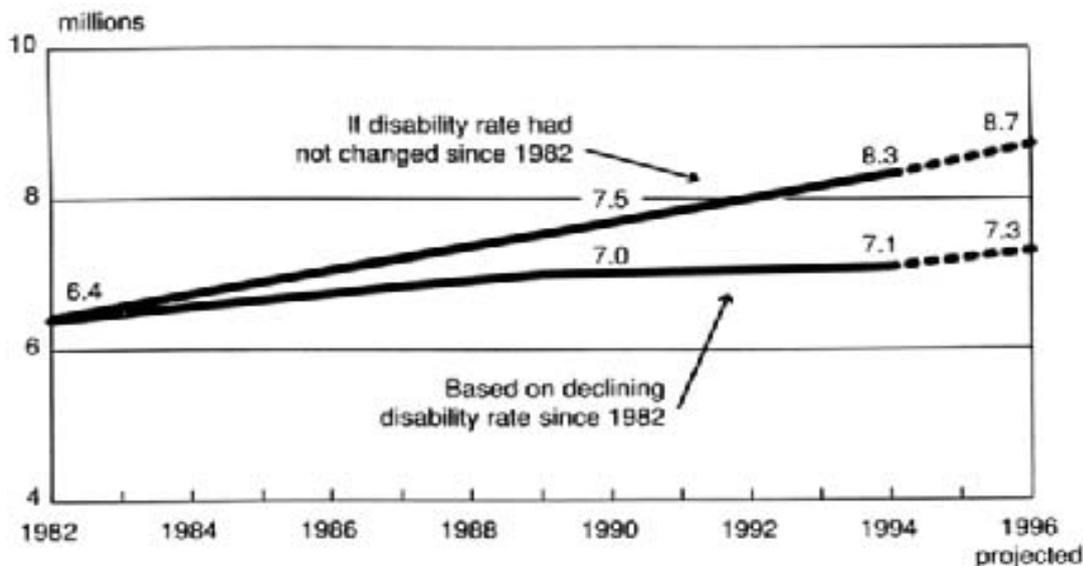
- Zunehmende Individualisierung und Singularisierung; „alte“ und „neue“ Singles.
- Die Familie geht nicht unter, nimmt aber (auch) neue Formen an.

- Heterogenität der Altenbevölkerung hoch und wahrscheinlich noch weiter ansteigend.
- „Neues“ Alter und „neue Kundenorientierung“
- Veränderungen in gesellschaftlichen Altersbildern.
- Neue Lebensstile (Wohnen, Mobilität, Techniknutzung, Erwartungen an gutes Altern).
- Lebensphasen werden immer schwerer unterscheidbar.
- Übergang vom „Dritten“ ins „Vierte“ Alter wird immer häufiger.
- Ambivalenzen des Alterns heute und morgen (des Übergangs vom Dritten und Vierten Alters im Besonderen).

Kernelemente des demografischen Wandels: Gretchenfrage: Aktive versus passive Lebenserwartung

- Gehen uns die „gewonnenen“ Jahre letztlich wieder verloren?
- Trend 1: Anstieg der Hochaltrigkeit ,Anstieg der Pflegebedürftigkeit in der Zukunft!
- Trend 2: Positive Kohortentrends und Verbesserung von Gesundheit und Alltagskompetenz
- Verflachung des Anstiegs der Pflegebedürftigkeit

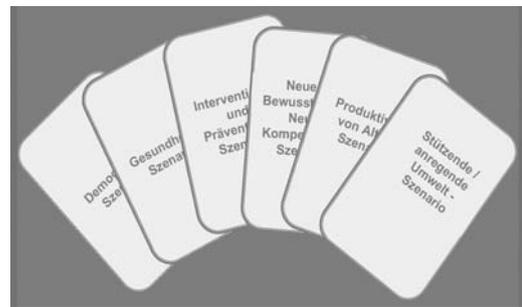
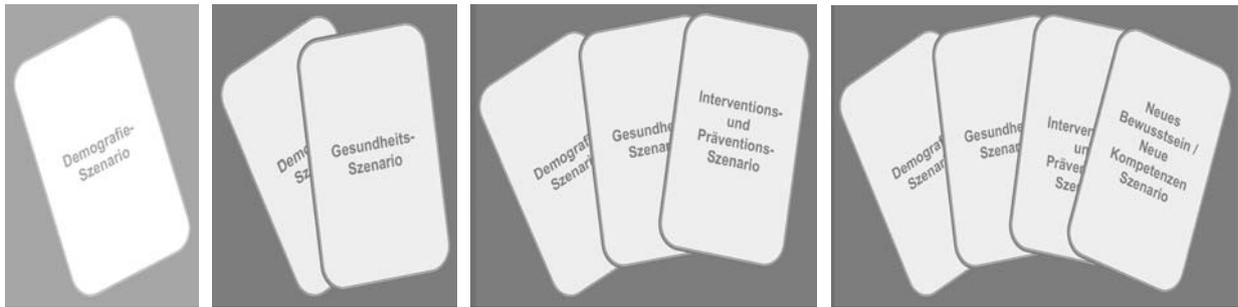
Befunde von Manton et al.:



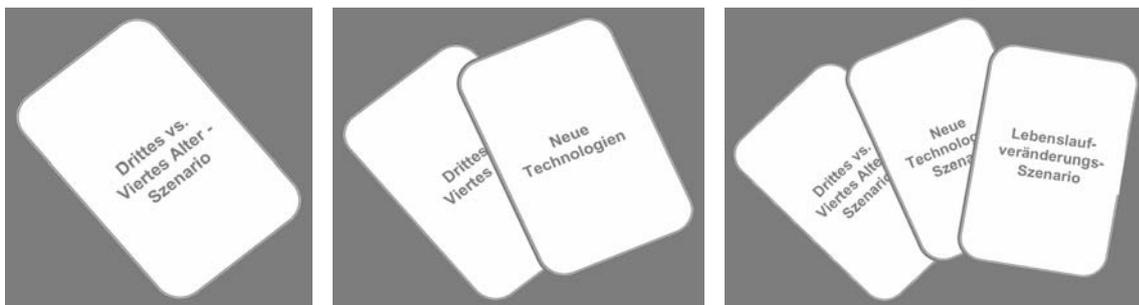
Note: The U.S. elderly population (age 65+) totaled 26.9 million in 1982, 30.8 million in 1989, 33.7 million in 1994, and 34.1 million in 1996 (projected).
Source: National Long Term Care Survey 1982–1994.

- Zeitbezogene Befunde aus „MUGIII“ (% „Nein, unmöglich“; ADL vs. IADL-Bereiche):
- Duschen/Waschen 85+: 1991: 22%; 2002: 22%
- Sich an- und ausziehen: 85+: 1991: 12%; 2002: 13%
- Öffentliche Verkehrsmittel benutzen 85+: 1991: 50%; 2002: 38%
- Finanzielle Dinge regeln: 85+: 1991: 36%; 2002: 23%

„Trumpfkarten“ von Altern morgen



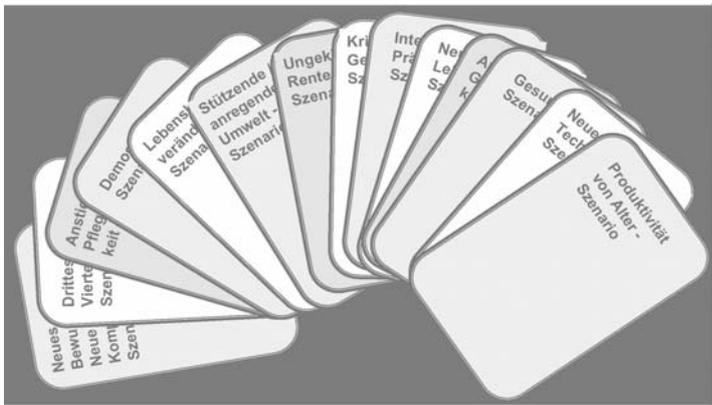
„Indifferente Karten“ von Altern morgen



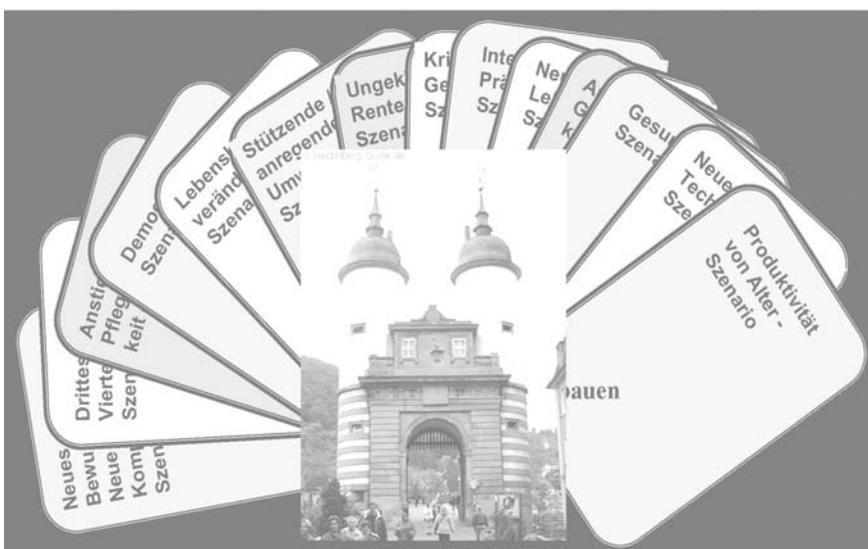
„Schwache Karten“ von Altern morgen



Zukunft des Alterns als Gesamtheit sehen...

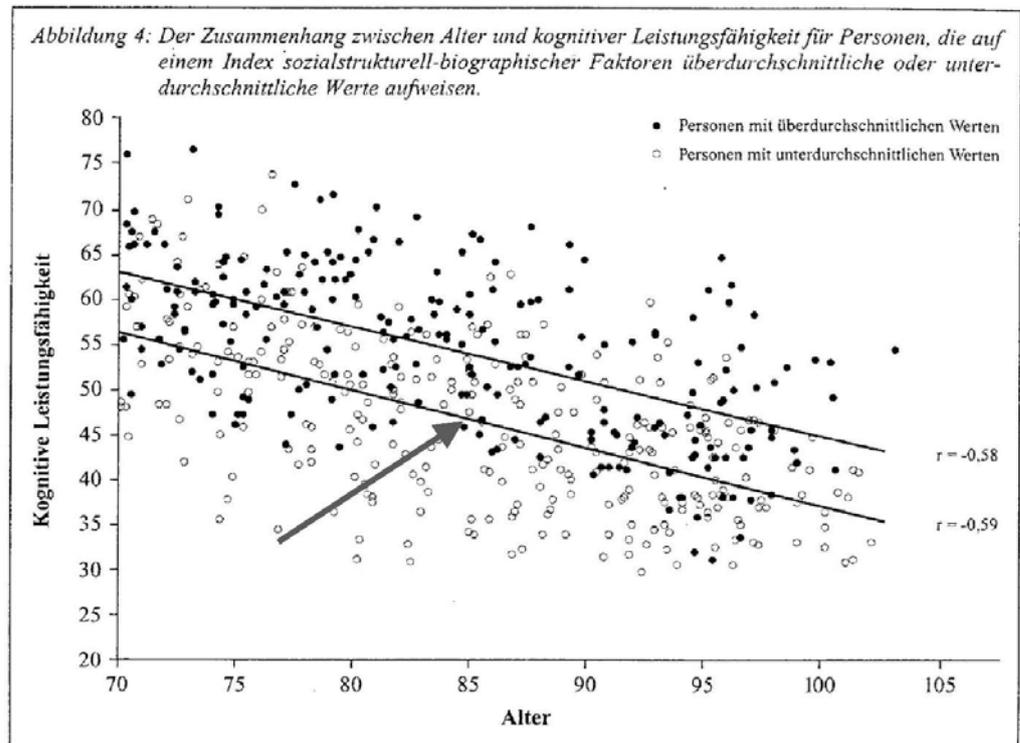


Zukunft des Alterns – auch lokal sehen...



Kognitive Leistungsfähigkeit verringert sich im Mittel...

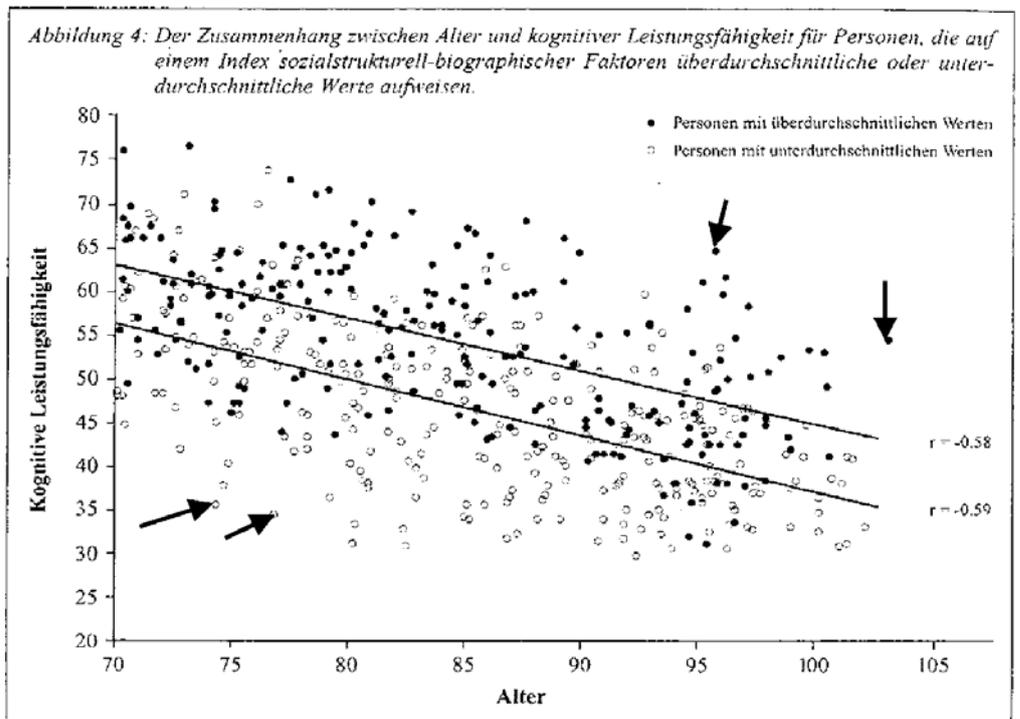
Kognitive
Leistung



Quelle: Mayer & Baltes, 1996

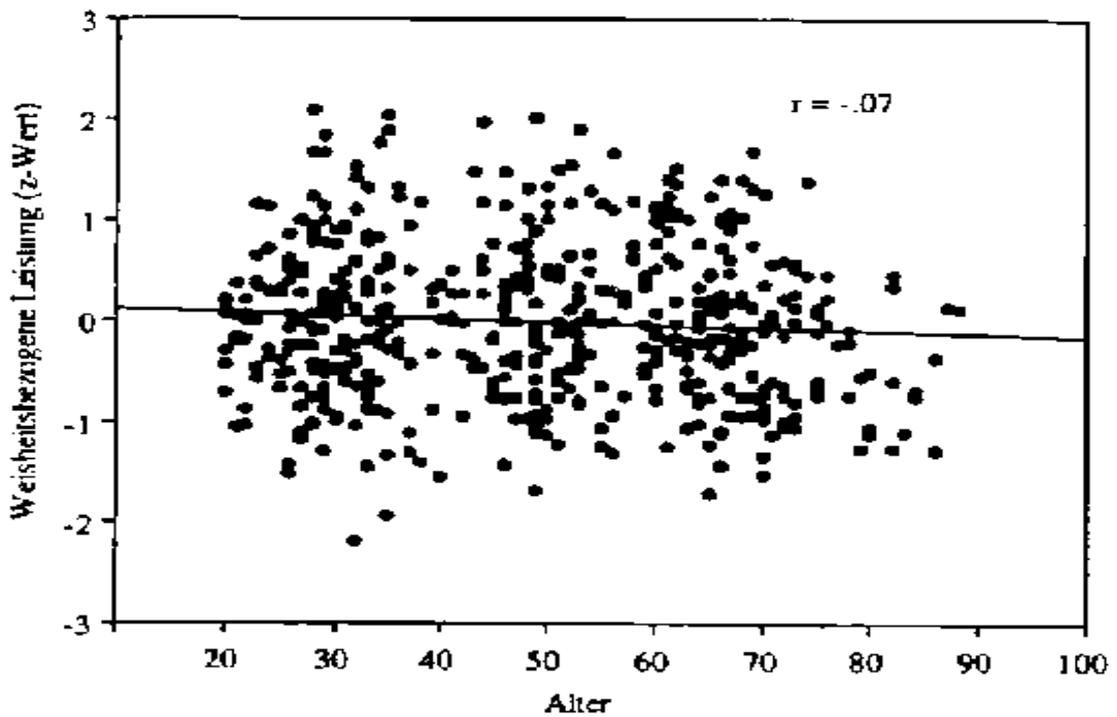
...unterliegt aber auch hoher Variabilität

Kognitive
Leistung



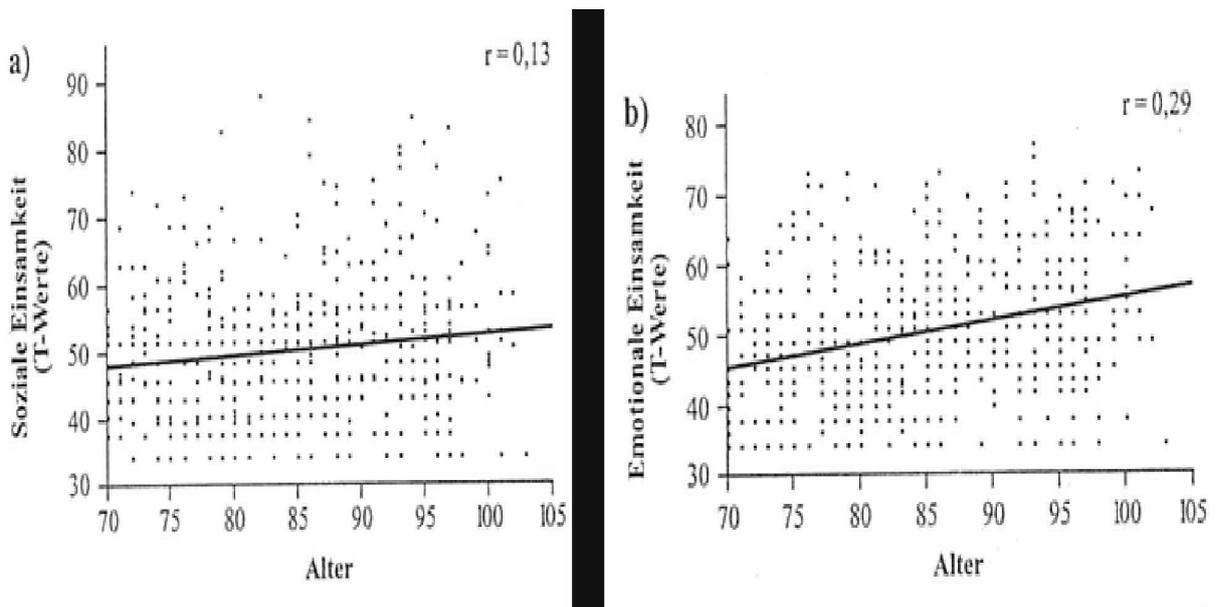
Quelle: Mayer Baltes, 1996

...und in manchen Bereichen ist der "Altersverlust" kaum spürbar

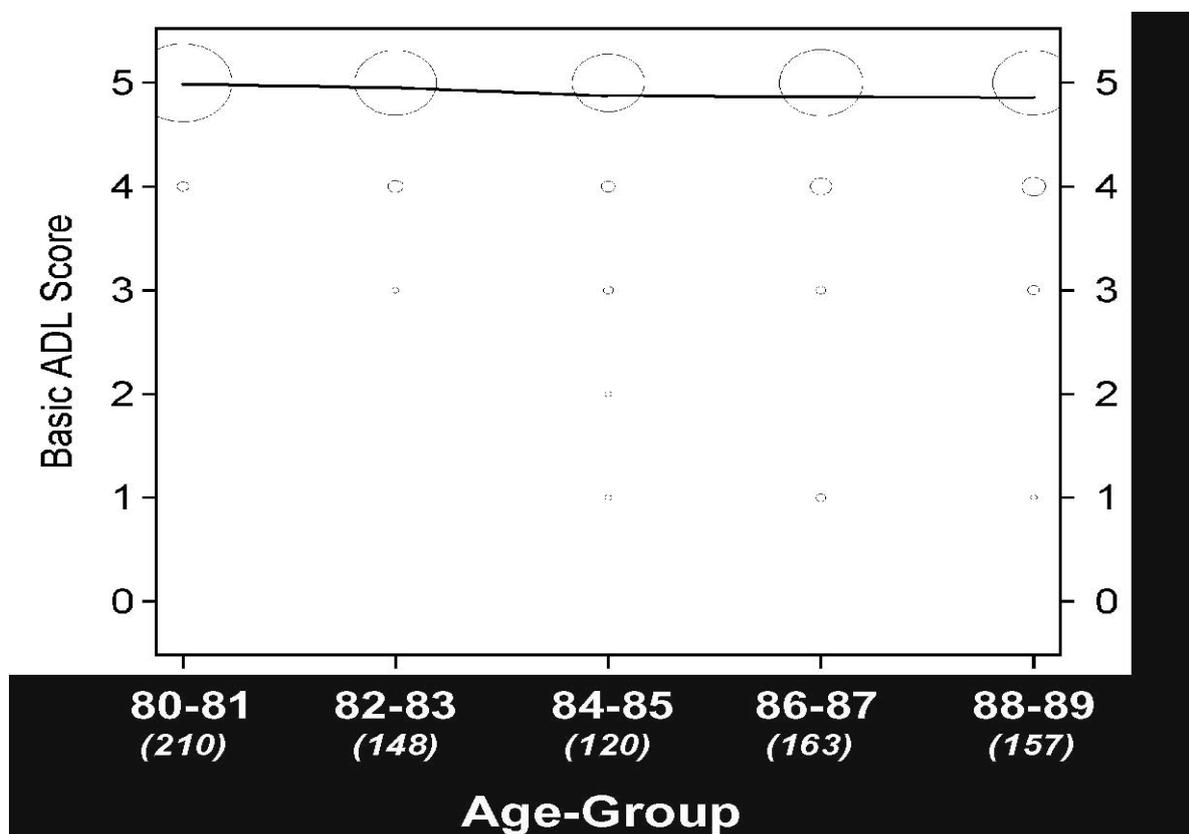
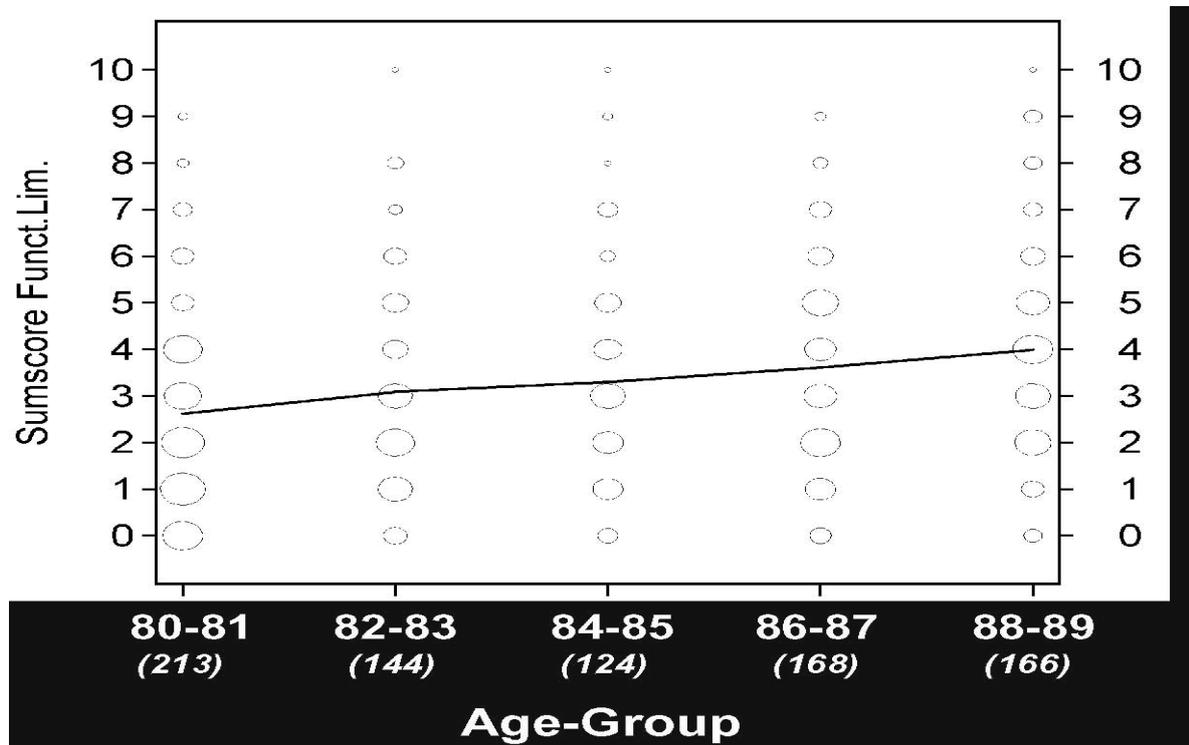


Quelle: Staudinger & Baltes, 1996 WEISHEIT

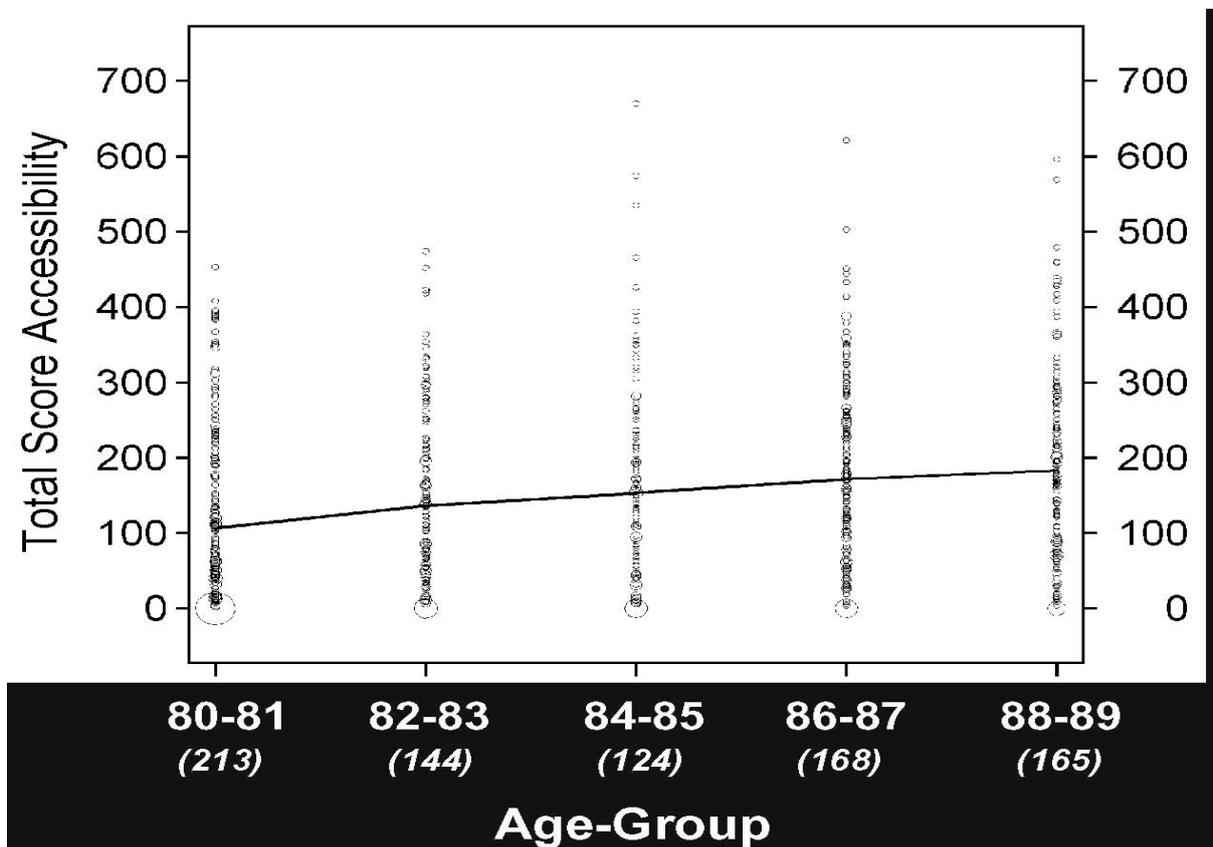
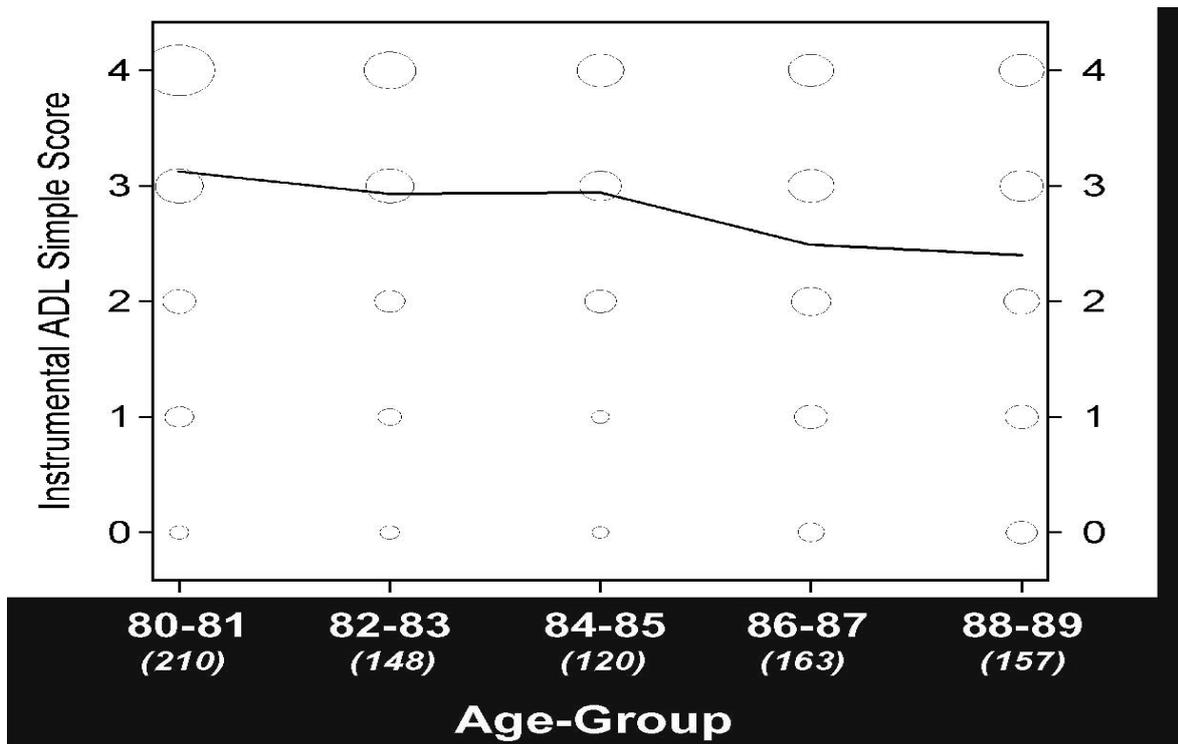
Soziale und emotionale Einsamkeit erhöhen sich mit dem Alter – aber nicht besonders ausgeprägt

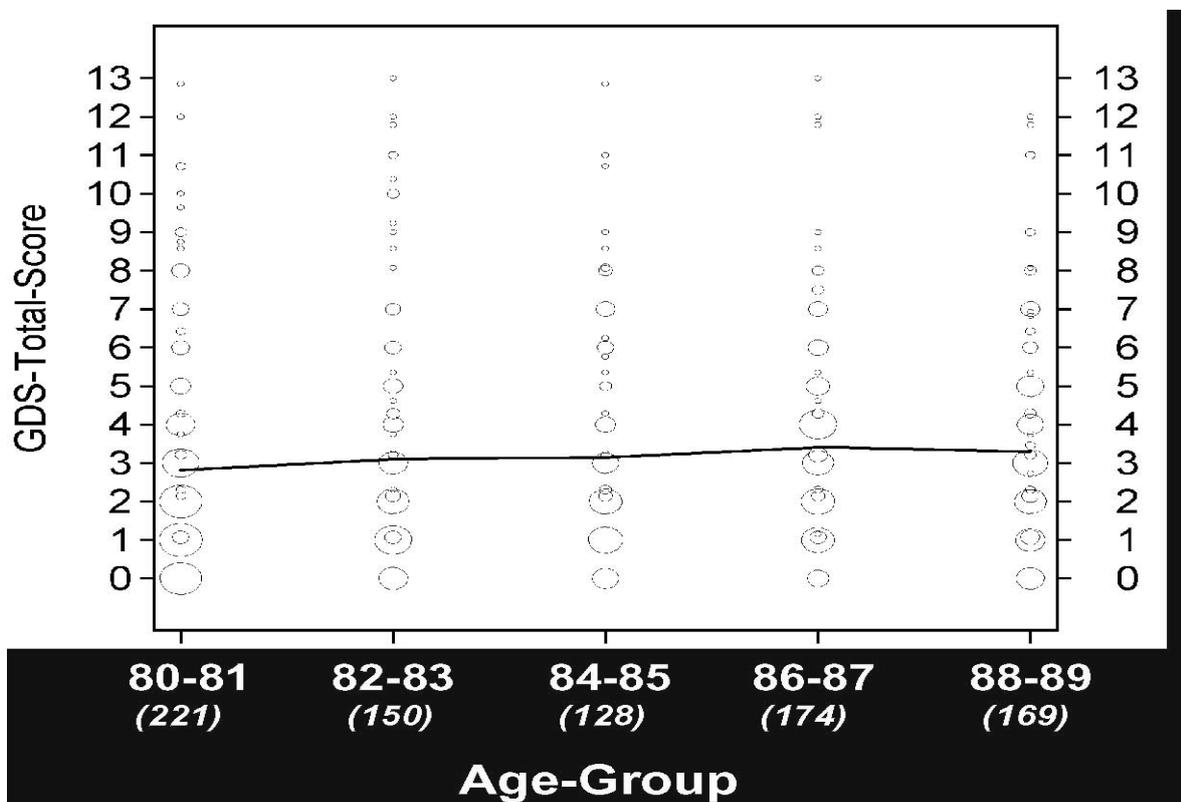
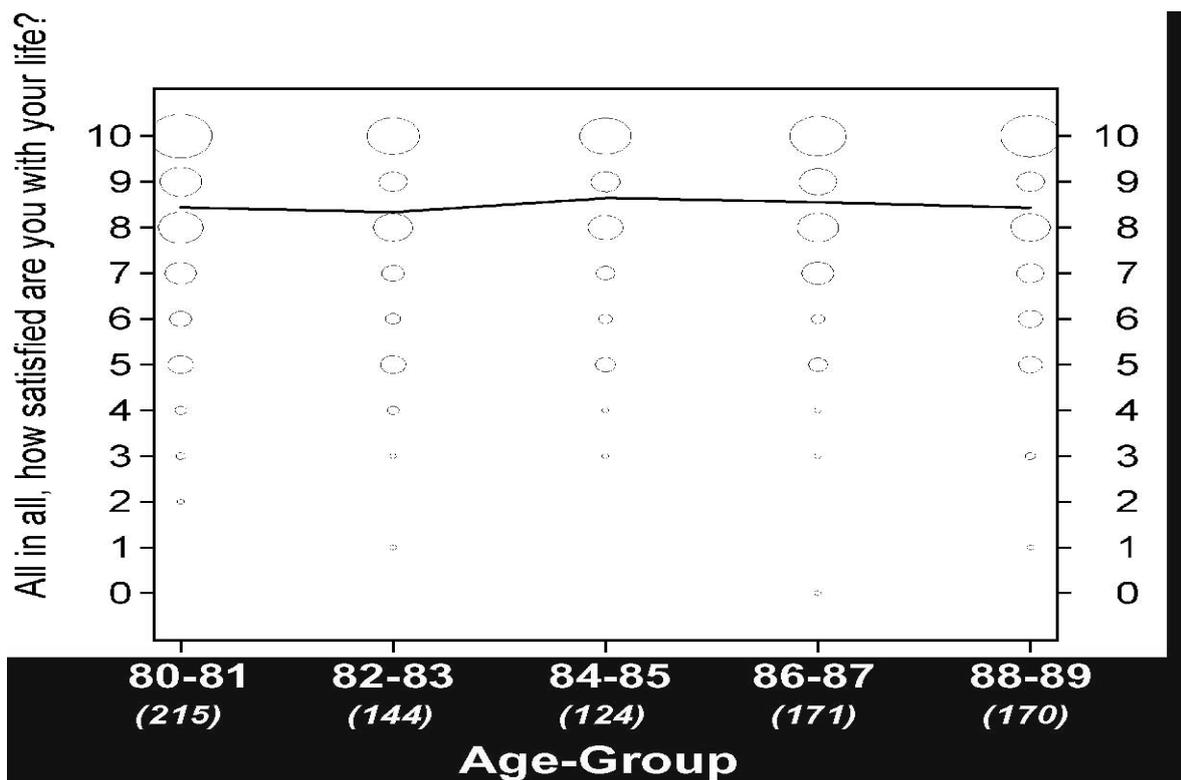


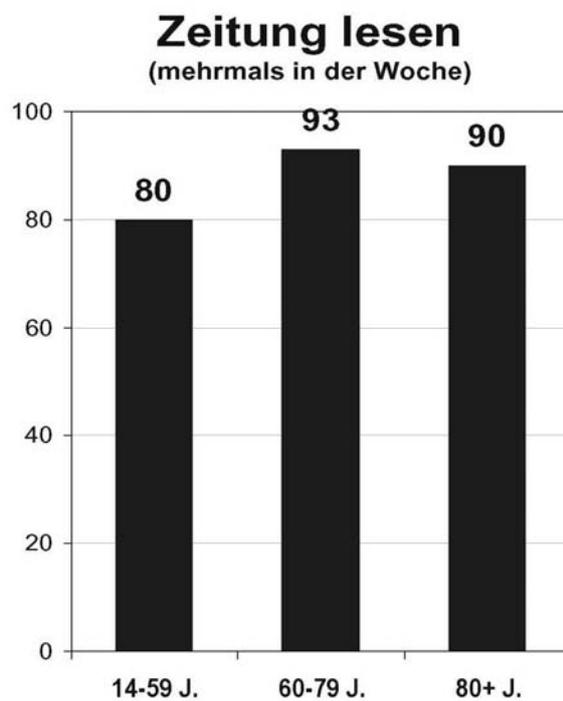
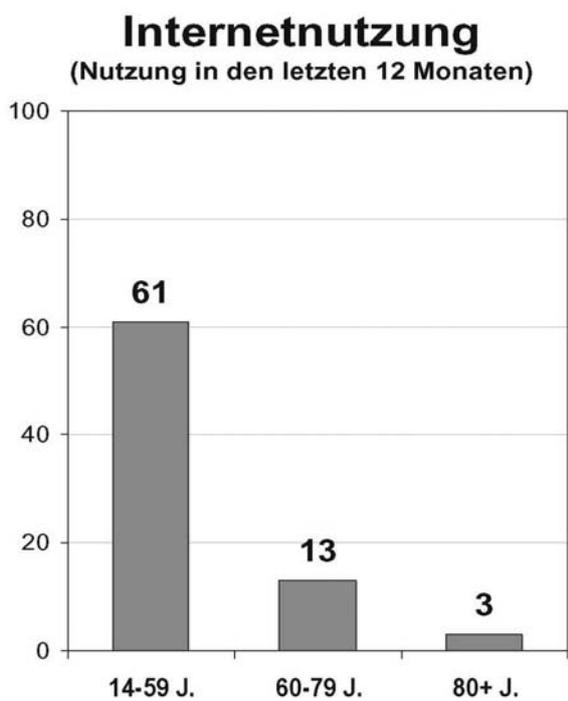
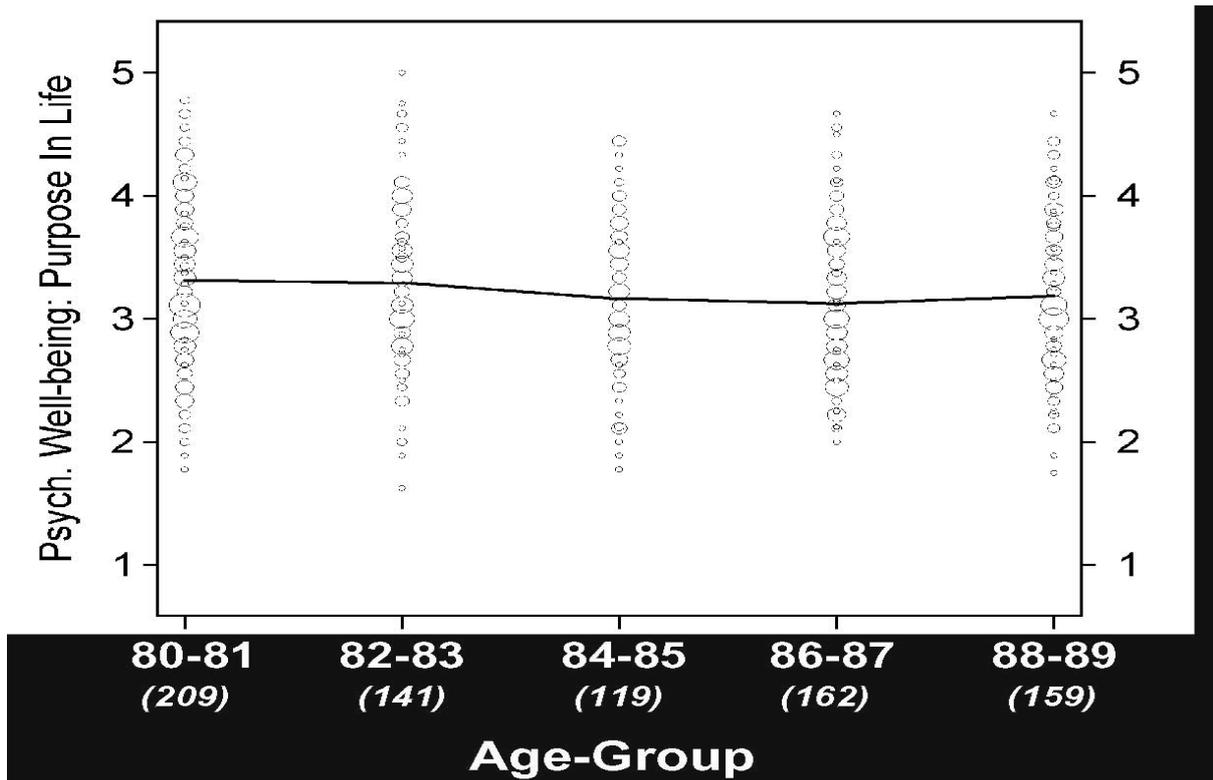
**Das Übergangsfeld vom Dritten zum Vierten Alter:
Daten aus ENABLE-AGE (DZFA)**



**Das Übergangsfeld vom Dritten zum Vierten Alter:
Daten aus ENABLE-AGE (DZFA)**







Quelle: Media Analyse, Herbstwelle 2001; n=27.842, gewichtet

Die „Landkarte“ des jungen Alters: eine „Erfolgsstory“

- DIE „Erfolgsstory“ eines sich weiter ausdifferenzierenden Alters (M. Baltes).
- „Näher“ am mittleren Erwachsenenalter als am „Alter“!?
- Eine neue Lebensphase mit hoher Kompetenz und ausgeprägten Potentialen.
- Mit Zielen über den Tag hinaus –und damit „Lebensprojekten“.
- Individuell und gesellschaftlich bedeutsam.

Die „Landkarte“ des jungen Alters: auch eine Phase hoher Ambivalenz

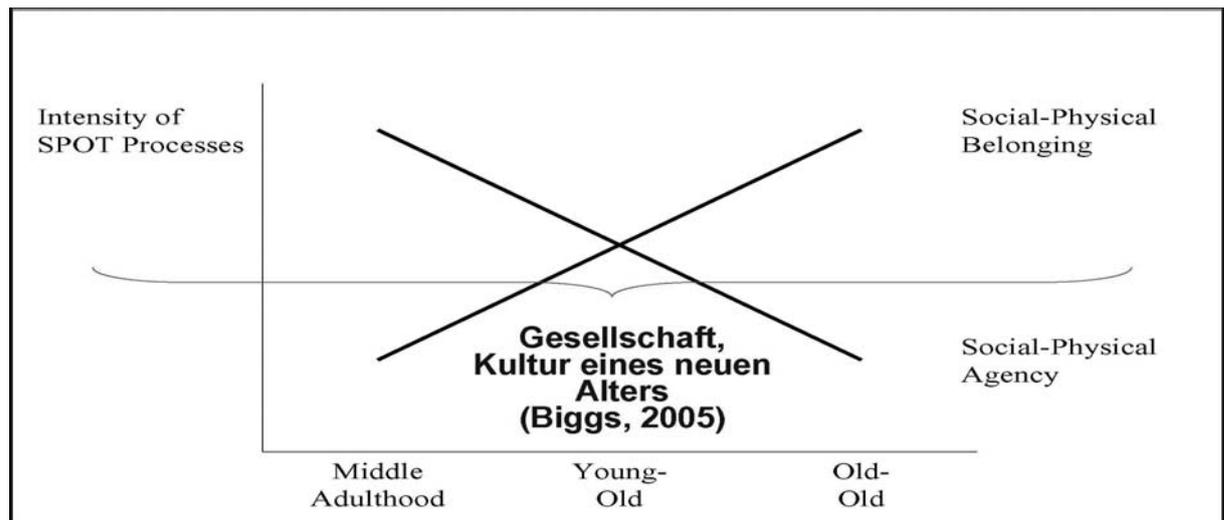
- Eine Lebensphase nicht ohne Verluste (objektiv und subjektiv; Vergleiche „nach unten“ zum mittleren Alter).
- Eine Lebensphase mit ausgeprägtem Übergangscharakter (DIE Übergangsphase in der zweiten Lebenshälfte).
- Starke Orientierung am mittleren Alter und gleichzeitig nahe am „Alter“.
- Phase hoher Ambivalenz.
- Individuell und gesellschaftlich bedeutsam.

Die „Landkarte“ der Hochaltrigkeit

- Hochaltrigkeit als wissenschaftlich wie praktisch überaus relevante Lebensphase.
- These: Wir können die Phase der Hochaltrigkeit zwar zwischenzeitlich gut *beschreiben*...
- ... jedoch wissen wir noch relativ wenig darüber, wie sich die „Landschaft“ im Übergang vom „Dritten“ zum „Vierten“ Alter auf einer Fundamentalebene menschlicher Entwicklung tatsächlich verändert.
- Zunehmende Zweifel, ob wir vom Land des „Vierten Alters“ bereits genügend viel *verstehen*

Die „Landkarte“ der Hochaltrigkeit: Verstehende Aspekte

- Hochaltrigkeit als Ausdruck der unvollendeten Architektur der menschlichen Ontogenese (P. Baltes).
- Hochaltrige als „Grenzgänger“ (C. Fry).
- Übergang vom mittleren ins hohe und sehr hohe Alter als Rückgang von „Agency“ und Anstieg von „Belonging“ (H.-W. Wahl & F. R. Lang)
„Social-Physical-Places Over Time“-Modell (SPOT)



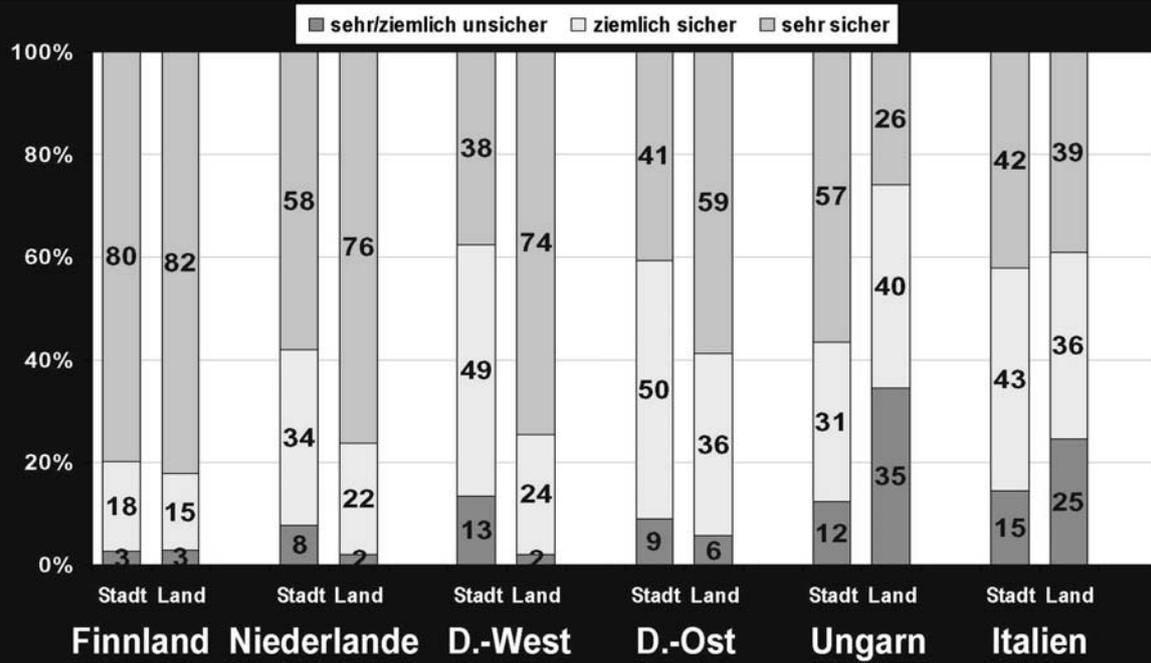
„Drittes“ und „Viertes“ Alter – Sinn und Risiken derartiger Unterscheidungen

- **Ausgeprägte Heterogenität (inter- und intra-individuell).**
- **Individuell:** Gemeinsamkeiten beider Lebensphasen größer als die Unterschiede („AgelessSelf“)?
- **Gesellschaftlich:** Werden Lebensphasen immer schwerer unterscheidbar? (Normalisierung des Alters)
- **Forschung:** Zu starke Konzentration auf quantitative Unterschiede in Altersphasen, zu wenig Wissen über qualitative Dynamiken unterschiedlicher Altersphasen.

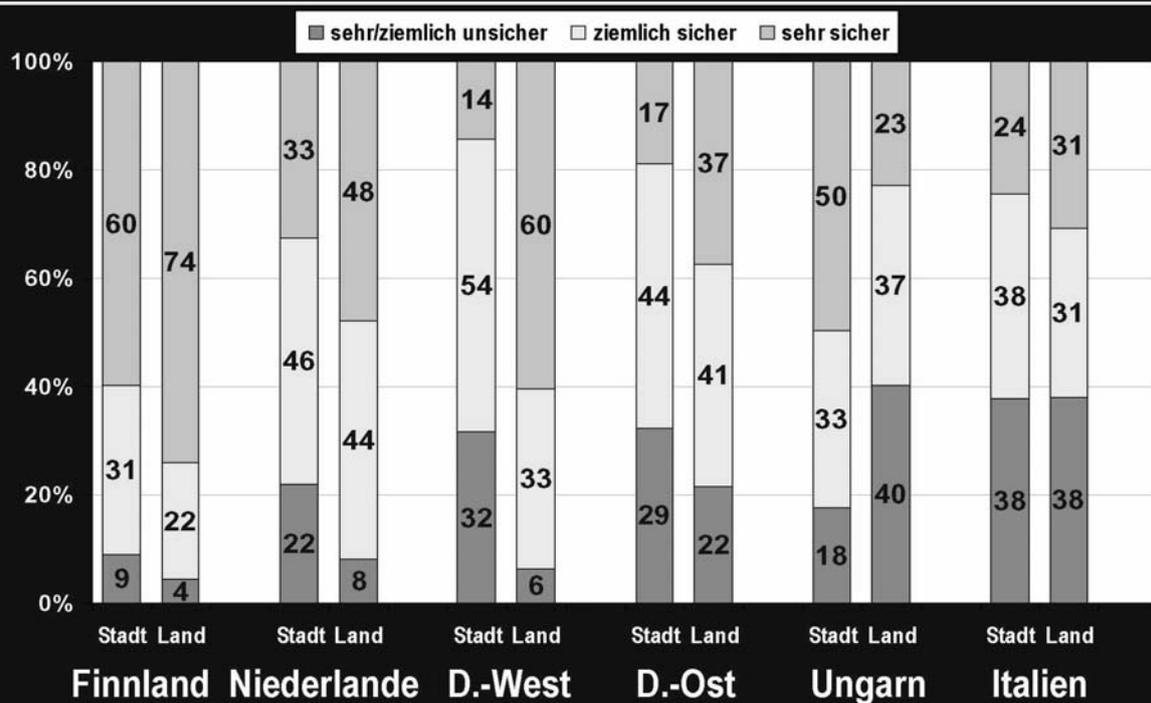
Bedeutung von Sicherheit für Lebensqualität im Alter

- **Sicherheit und Autonomie als eine grundlegende Dialektik von Altern (Lawton & Parmelee).**
- **Sicherheit als eine der „Stellschrauben“ von außerhäuslicher Mobilität und Partizipation.**
- **Ausgewählte Befunde aus DZFA-Forschungsprojekt „MOBILATE“ (Personen 55+ in Privathaushalten).**
- **Datenerhebung in 2000: Die „night-day“ - Dynamik**

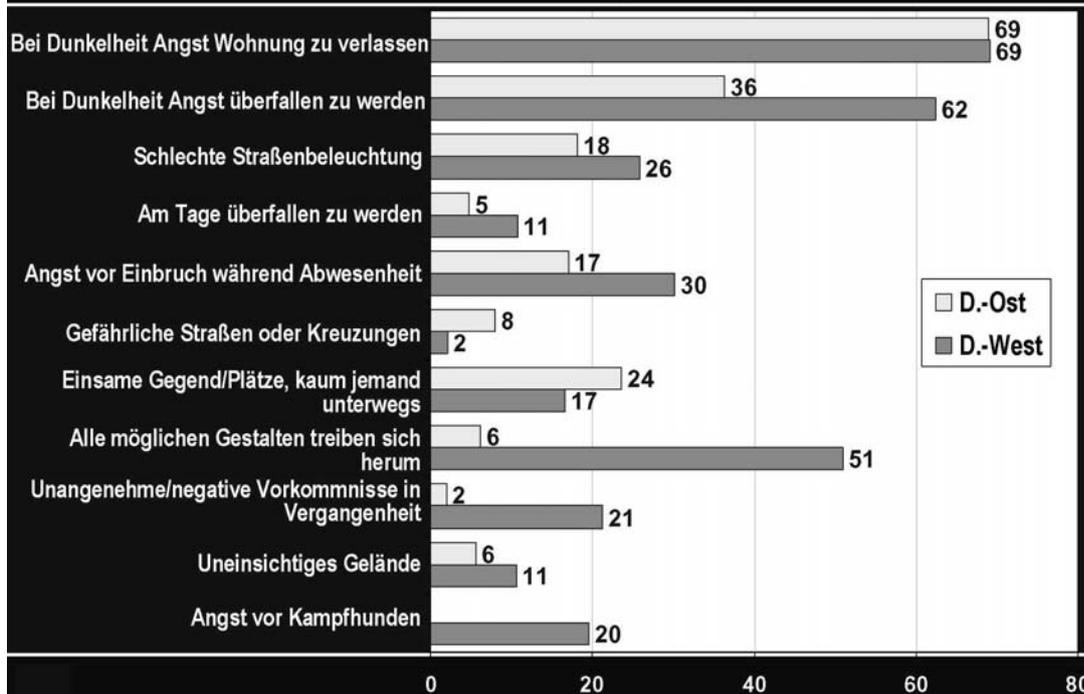
Sicherheitserleben in ausgewählten europäischen Regionen - während des Tages -



Sicherheitserleben in ausgewählten europäischen Regionen - nachts -



Subjektiv angegebene Gründe für Unsicherheitserleben - Deutsche Regionen -



Statistische Erklärungsversuche von Unterschiedlichkeit in Sicherheitsgefühlen (deutsche Reg.; während des Tages)

	Prädiktor	Statistische Bedeutung		Richtung des Zusammenhangs
Soziodemografische Variablen				
Tag				
	Alter	-		
	Geschlecht	-		
	Pro-Kopf-Einkommen	-		
	Auto verfügbar – als Beifahrer	*		+
	Auto verfügbar – als Fahrer	(*)		+
Gesundheits- / krankheitsbezogene Variablen				
	Subjektive Bewegungsfähigkeit	-		
	Behinderung beim Nach- Draußen-Gehen - gelegentlich	-		
	Behinderung beim Nach- Draußen-Gehen - ständig	-		
Psychologische Variablen				
	Wichtigkeit, draußen unterwegs zu sein („Draußentyp“)	**		+
	Internales Kontrollerleben	**		+
	Externales Kontrollerleben	-		
	Häufigkeit negativen Affekts	***		-
	Flexible Zielanpassung	-		
Regional-räumliche Variablen				
	Ost-West	*		West, höheres Sich.gf.
	Stadt-Land	***		Land, höheres Sich.gf.
	Erklärte Varianz:			14%

* p < .05; ** p < .01; *** p < .001; (*) p < .10

Statistische Erklärungsversuche von Unterschiedlichkeit in Sicherheitsgefühlen (deutsche Reg.; nachts)

* p < .05; * p < .01; * p < .001; (*) p < .10
XXX neu hinzu gekommen; XXX weggelassen.

Prädiktor	Statistische Bedeutung		Richtung des Zusammenhangs
	Tag	Nacht	
Soziodemografische Variablen			
Alter	-	*	-
Geschlecht	-	**	Mann: höheres Sich.gf.
Pro-Kopf-Einkommen	-	-	
Auto verfügbar – als Beifahrer	*	***	+
Auto verfügbar – als Fahrer	(*)	***	+
Gesundheits- / krankheitsbezogene Variablen			
Subjektive Bewegungsfähigkeit	-	-	
Behinderung beim Nach- Draußen-Gehen - gelegentlich	-	(*)	-
Behinderung beim Nach- Draußen-Gehen - ständig	-	*	-
Psychologische Variablen			
Wichtigkeit, draußen unterwegs zu sein („Draußentyp“)	**	**	+
Internales Kontrollerleben	**	-	
Externales Kontrollerleben	-	*	-
Häufigkeit negativen Affekts	***	***	-
Flexible Zielanpassung	-	**	+
Regional-räumliche Variablen			
Ost-West	*	***	West, höheres Sich.gf.
Stadt-Land	***	***	Land, höheres Sich.gf.
Erklärte Varianz:	14%	26%	

Implikationen für die Arbeit mit älteren Menschen

- Das neue Alter aktiv befördern...
- Wechselspiel zwischen Ausdifferenzierung der Bedürfnisse und Wünsche eines neues Alters...
- ...und einer entsprechenden Angebotsstruktur...
- Weiterentwicklung einer „neuen“ Kultur des Alterns...
- ...und der Generationen („Generationenpolitik“).
- Wohnen als zentrale Kristallisation eines „neuen“ Alters fördern Wohnen ist mehr als „Wohnen“...
- Außerhäusliche Mobilität eines „neuen“ Alters fördern Mobilität ist mehr als „Mobilität“....
- Prävention als Stellgröße von Kompetenz im Alter fördern Prävention ist mehr als „Prävention“...
- Bildung als Motor von Lebensprojekten des neuen Alters fördern Bildung ist mehr als „Bildung“...
- Fragilität des Alters als Lebensform mit Sorge begegnen, Sorge ist mehr als „Sorge“...

- „Sollen impliziert Können...“
- Das „Dritte“ Alter...
- Potentiale haben gerade in dieser Phase ihren historischen Höchststand erreicht.
- Phase mit starkem Übergangscharakter und vielen Ambivalenzen Übergang vom Dritten ins Vierte Alter eine der großen Herausforderungen zukünftigen Alterns.
- „Sollen impliziert Können...“
- Das „Vierte“ Alter...
- Die Ausgangslage für Prävention und Vermeidung von Hilfe- und Pflegebedürftigkeit war historisch nie so gut wie heute (wichtige Botschaft von MUG III).
- Die Fragilität dieser Lebensphase ist einzigartig im Lebenslauf, besondere Anforderungen einer Sorge für das Alter.
- *Individuell*: Richtige Balance zwischen Verantwortungsübernahme nach „innen“ und „außen“ als neue Entwicklungsaufgabe des Alters.
- *Gesellschaftlich*: Gesellschaftliche Erwartungen an Ältere dürfen die individuelle Altersdynamik in ihrer existentiellen Dimension nicht ignorieren –gleichzeitig neue Chancen der gesellschaftlichen „Unterfütterung“ von individuellem Altern.

Baltes& Mittelstraß: (1992, S. XIV)

„Auf jeden Fall sagen wir voraus, dass es immer stärker zu einem Maßstab für den Stand unserer Zivilisation werden wird, wie unsere Gesellschaft mit dem Alter umgeht, ob es ihr gelingt, auch das Alter zu einer sinnvollen Phase des Menschlichen Lebens zu machen.“

HERZLICHEN DANK FUER IHRE AUFMERKSAMKEIT

Das Sicherheitsempfinden älterer Menschen – Forschungsergebnisse und ihre praktische Relevanz

Prof. Dr. Dieter Hermann



Das Sicherheitsempfinden älterer Menschen

Forschungsergebnisse und ihre praktische Relevanz

Vortrag auf der Fachtagung „Sicherheit und Lebensqualität im Alter“
Heidelberg, 4. 7. 2005



Prof. Dr. Dieter Hermann
Institut für Kriminologie
Universität Heidelberg

Forever Young?

Forever Young!!



Themenkatalog

Unterscheidung älterer von jüngeren Menschen hinsichtlich Kriminalitätsfurcht, Kriminalität und Opferwerdung

Ursachen der Kriminalitätsfurcht



Situation älterer Menschen in der Zukunft

Präventionskonzepte für ältere Menschen – das Beispiel „Rüstig und Fit“ in Heidelberg

Gliederung

1. Forschungsstand
2. Ebenen der Kriminalitätsfurcht
3. Datenbasis der eigene Untersuchungen
4. Altersspezifische Unterschiede hinsichtlich Kriminalitätsfurcht, Kriminalität und Opferwerdung
5. Ursachen der Kriminalitätsfurcht
6. Die Kriminalitätsfurcht älterer Menschen in der Zukunft
7. Präventive Maßnahmen zum Abbau der Kriminalitätsfurcht älterer Menschen – das Beispiel „Rüstig und Fit“ in Heidelberg

1. Forschungen zum Stand der kriminologischen empirischen Forschung zur Kriminalitätsfurcht

Situation der empirischen Forschung

- Es liegen sehr **viele Studien** zur Kriminalitätsfurcht vor. Die meisten beschränken sich auf eine Beschreibung der Situation
- Die Gruppe **älterer Menschen** ist selten Forschungsgegenstand, aber es ist möglich, aus Untersuchungen etwas über die besondere Situation älterer Menschen in Erfahrung zu bringen

Neuinterpretation von Studien

Eigene Untersuchungen

Boers, Klaus (1991) Kriminalitätsfurcht. Über den Entstehungszusammenhang und die Folgen eines sozialen Problems. Hamburger Studien zur Kriminologie Band 12. Pfaffenweiler 1991

Hermann, Dieter (2003) Werte und Kriminalität. Konzeption einer allgemeinen Kriminalitätstheorie. Wiesbaden 2003

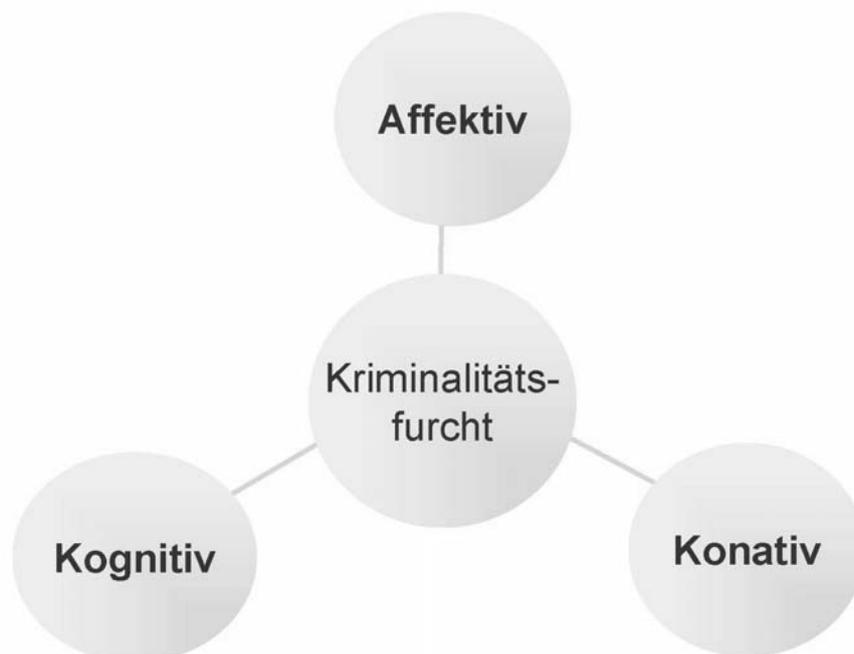
Kury, Helmut / Obergfell-Fuchs, Joachim (1998) Kriminalitätsfurcht und Alter: Ergebnisse aus Ost- und Westdeutschland, in: Monatsschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform, Heft 3/1998, S. 198-217

Kury, Helmut / Obergfell-Fuchs, Joachim (2003) Kriminalitätsfurcht und ihre Ursachen, in: Der Bürger im Staat, Heft 1/2004, S. 9-18

Reuband, Karl-Heinz (1999) Geschlechtsspezifische Unterschiede in der Kriminalitätsfurcht – eine Folge differentieller „Vulnerabilität“, in: Neue Praxis: Zeitschrift für Sozialarbeit, Sozialpädagogik und Sozialpolitik, Heft 2/1999, S. 147-157

Wetzels, Peter / Greve, Werner / Mecklenburg, Eberhard / Bilsky, Wolfgang / Pfeiffer, Christian (1995) Kriminalität im Leben alter Menschen: Eine altersvergleichende Untersuchung von Opfererfahrungen, persönlichem Sicherheitsgefühl und Kriminalitätsfurcht. Stuttgart 1995

2. Ebenen der Kriminalitätsfurcht



3. Datenbasis für empirische Analysen

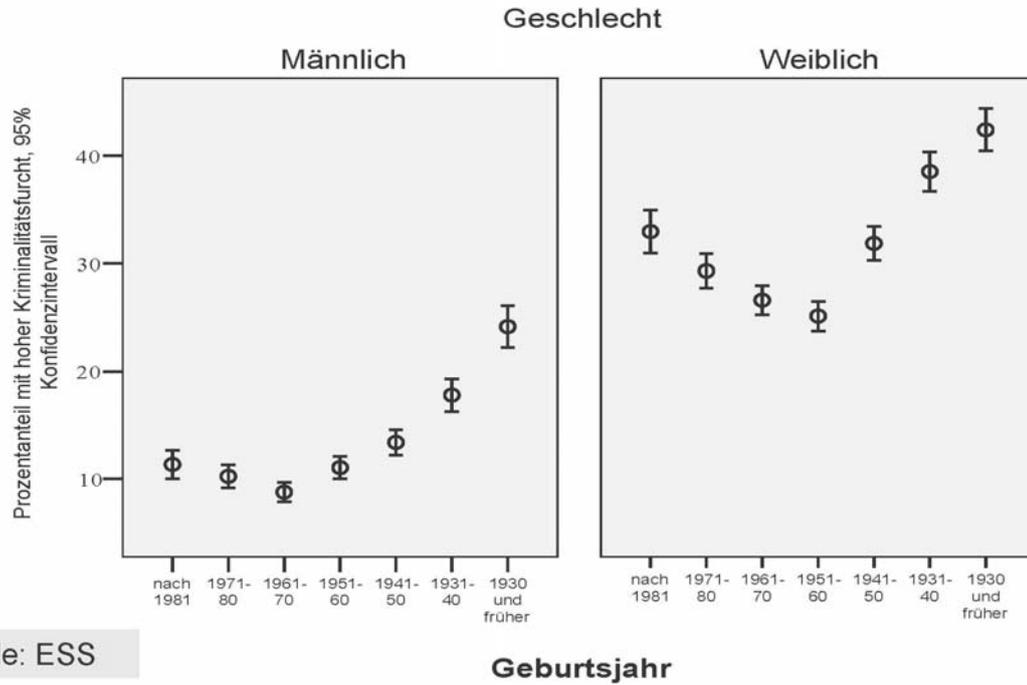
- **WeKri:** Repräsentative Bevölkerungsbefragung in Heidelberg und Freiburg aus dem Jahr 1998 mit fast 3.000 Fällen; Zufallsstichprobe; Alter: 14 – 70 Jahre
- **BeS:** Bevölkerungsbefragung in Schwetzingen aus dem Jahr 2004 mit 1.700 Fällen; Zufallsstichprobe; Alter: 14 – 70 Jahre
- **ESS:** European Social Survey 2003/03; repräsentative Zufallsstichproben mit 42.000 Fällen über 14 Jahren

Austria	France	Luxembourg
Belgium	United Kingdom	Netherlands
Switzerland	Greece	Norway
Czech Republic	Hungary	Poland
Germany	Ireland	Portugal
Denmark	Israel	Sweden
Spain	Italy	Slovenia

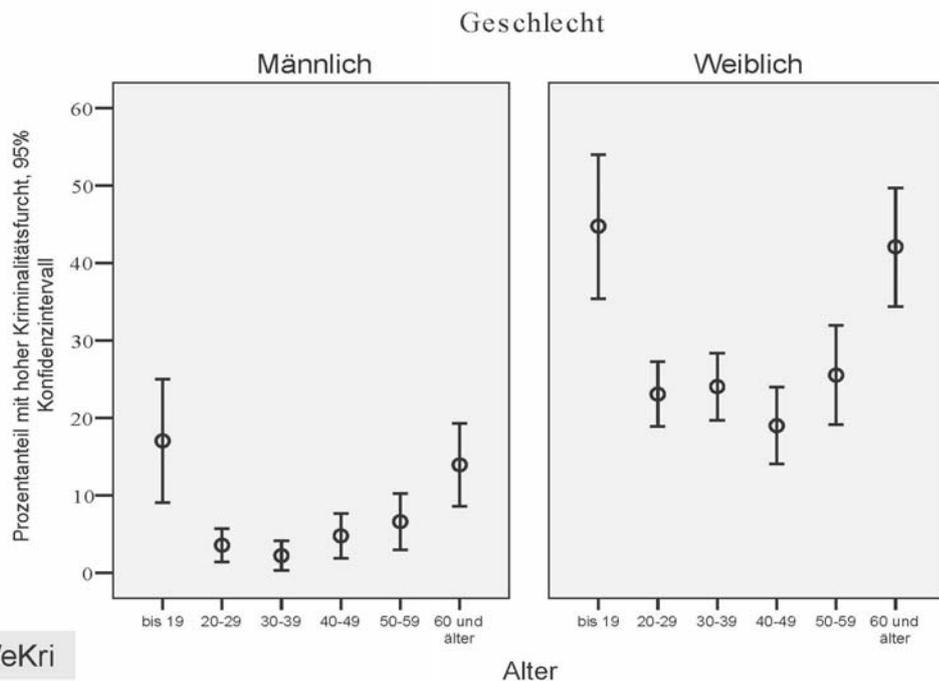
Gliederung

1. Forschungsstand
2. Ebenen der Kriminalitätsfurcht
3. Datenbasis der eigene Untersuchungen
- ➔ 4. Altersspezifische Unterschiede hinsichtlich Kriminalitätsfurcht, Kriminalität und Opferwerdung
5. Ursachen der Kriminalitätsfurcht
6. Die Kriminalitätsfurcht älterer Menschen in der Zukunft
7. Präventive Maßnahmen zum Abbau der Kriminalitätsfurcht älterer Menschen – das Beispiel „Rüstig und Fit“ in Heidelberg

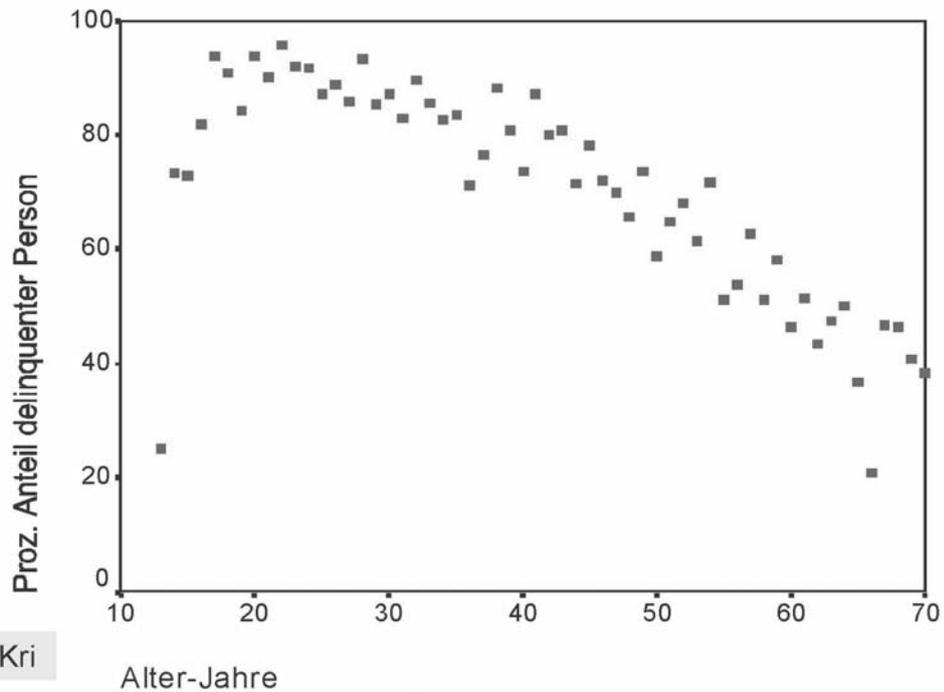
4.1 Altersspezifische Unterschiede hinsichtlich affektiver Kriminalitätsfurcht



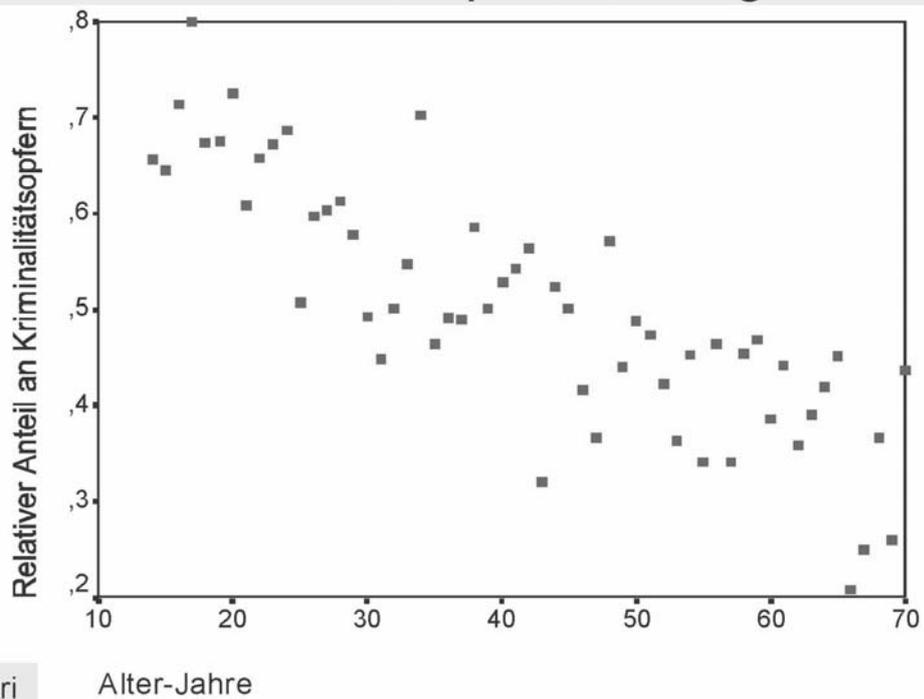
4.1 Altersspezifische Unterschiede hinsichtlich konativer Kriminalitätsfurcht



4.2 Altersspezifische Unterschiede hinsichtlich Kriminalität



4.3 Altersspezifische Unterschiede hinsichtlich Opferwerdung

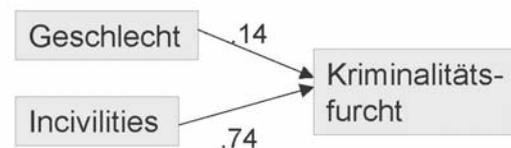


4.4 Konzeption einer altersspezifischen Kriminalprävention

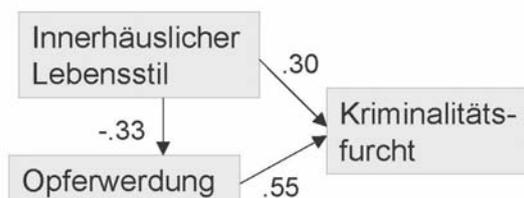
Kriminalpräventive Ziele	Jüngere Personen	Ältere Personen
Verhinderung kriminellen Handelns (Täterorientierte Kriminalprävention)	Ja	Nein
Verhinderung von Viktimisierungen (Opferorientierte Kriminalprävention)	Ja	m.E.
Abbau der Kriminalitätsfurcht	Ja	Ja

5.1 Ursachen der Kriminalitätsfurcht von Individuen

- **Incivilities:** Subjektiv empfundene Störung oder Unordnung im Alltagsleben
- **Vulnerabilität:** Subjektive Einschätzung der physischen und psychischen Verletzbarkeit
- **Viktimisierungen:** Opfer krimineller Handlungen
- **Lebensstil**
- **Geschlecht**
- **Alter**

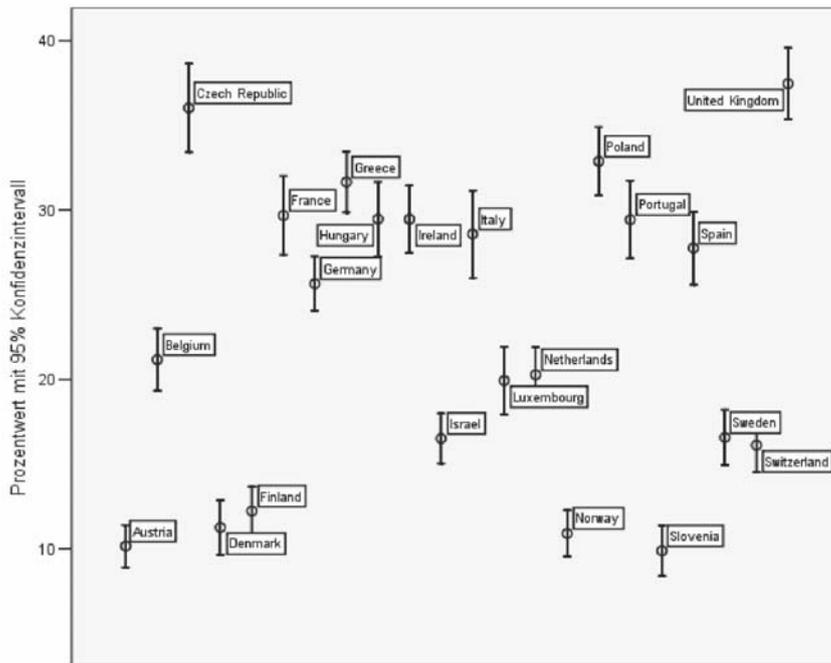


Quelle: BeS



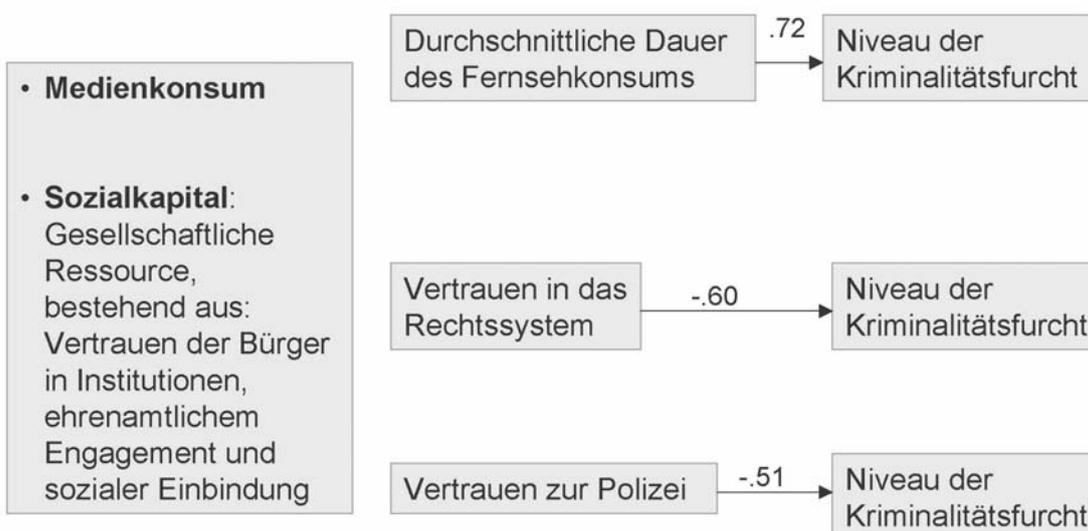
Quelle: WeKri

5.2 Kriminalitätsfurchtniveaus von Gesellschaften



Quelle: ESS

5.2 Ursachen der Kriminalitätsfurchtniveaus von Gesellschaften



Quelle: ESS

Gliederung

1. Forschungsstand
2. Ebenen der Kriminalitätsfurcht
3. Datenbasis der eigene Untersuchungen
4. Altersspezifische Unterschiede hinsichtlich Kriminalitätsfurcht, Kriminalität und Opferwerdung
5. Ursachen der Kriminalitätsfurcht
- ➔ 6. Die Kriminalitätsfurcht älterer Menschen in der Zukunft
7. Präventive Maßnahmen zum Abbau der Kriminalitätsfurcht älterer Menschen – das Beispiel „Rüstig und Fit“ in Heidelberg

6. Die Kriminalitätsfurcht älterer Menschen in der Zukunft (ca. 30 Jahre)

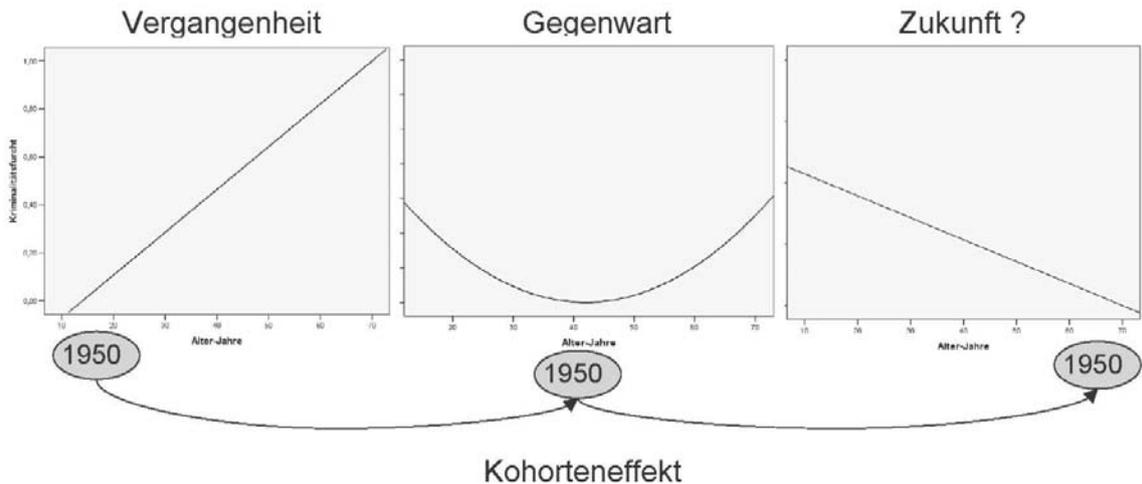
Prognosemethode

- Wie werden sich die Ursachen der Kriminalitätsfurcht verändern?
- Wie wird sich die Altersabhängigkeit der Kriminalitätsfurcht verändern?

Ursachen der Kriminalitätsfurcht	Veränderung der Ursachen	Veränderung der Kriminalitätsfurcht
Incivilities	Zunahme	↑
Vulnerabilität	Abnahme, insbesondere bei älteren Personen	↓
Kriminalität	Zunahme	↑
Medienkonsum	Zunahme, insbesondere bei jüngeren Menschen	↑
Sozialkapital	Zunahme	↑

Für die Zukunft ist tendenziell eine **Zunahme** der Kriminalitätsfurcht zu erwarten – dies betrifft aber ältere Menschen nur bedingt

6. Wie wird sich die Altersabhängigkeit der Kriminalitätsfurcht verändern?



6. Forever Young: Prognose zur Situation älterer Menschen

- Die Kriminalitätsfurcht **jüngerer Menschen** wird überproportional zunehmen, weil für sie der Abbau von Sozialkapital eine größere Bedeutung hat
- Der physische und psychische Zustand der **Älteren** wird sich verbessern, auch durch Programme wie „Rüstig und fit“



- Niedrigere **Kriminalitätsfurcht der Älteren** (Kohorteneffekt)



- Ehrenamtlich tätige Seniorinnen und Senioren werden die Jüngerer betreuen, damit ihre Kriminalitätsfurcht abgebaut wird

Gliederung

1. Forschungsstand
2. Ebenen der Kriminalitätsfurcht
3. Datenbasis der eigene Untersuchungen
4. Altersspezifische Unterschiede hinsichtlich Kriminalitätsfurcht, Kriminalität und Opferwerdung
5. Ursachen der Kriminalitätsfurcht
6. Die Kriminalitätsfurcht älterer Menschen in der Zukunft
- ➔ 7. Präventive Maßnahmen zum Abbau der Kriminalitätsfurcht älterer Menschen – das Beispiel „Rüstig und Fit“ in Heidelberg

7. Präventionsmaßnahmen: Das Projekt „Rüstig und fit“ in Heidelberg

- **Ziele:** Erhaltung von **Mobilität** und **Sicherheit**
- **Methoden: 3-monatiger Kurs zu folgenden Themen:**
 - Gedächtnis- und Selbstbehauptungstraining
 - Informationen über Kriminalitätsgefahren
 - Fahrsicherheitstraining (Auto, Fahrrad, Fußgänger)
 - Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs usw.
- **Institutionen und Personen**
 - Polizeidirektion Heidelberg
 - Aktiva e.V.
 - Stadt Heidelberg
 - Akademie für Ältere
 - Patricia Wickert, Friederike Ziganek, Carmen Weiss

7. Ergebnisse der Evaluationsstudie zum Projekt „Rüstig und fit“

• Methode

- Befragung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Kurses zu Beginn und nach Abschluss des Kurses
- Befragung einer Vergleichsgruppe zu den gleichen Zeitpunkten

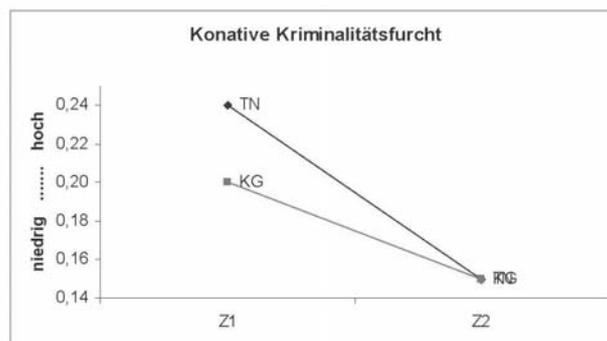
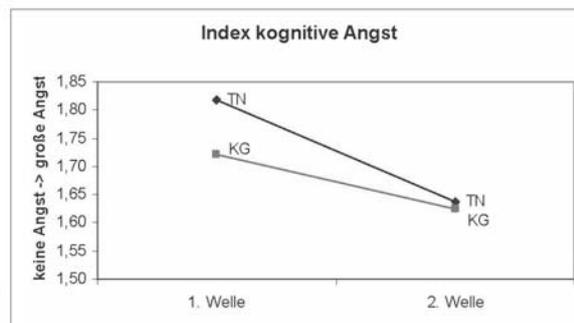
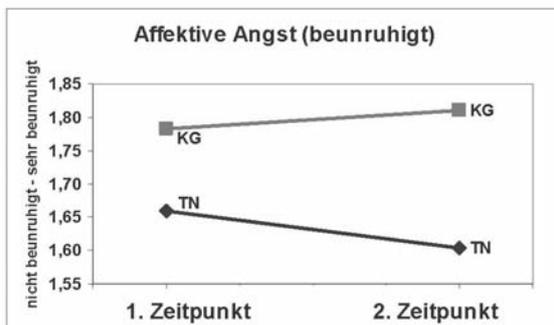
• Ergebnisse

- Die **Kriminalitätsfurcht** der Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Kurses ist überdurchschnittlich stark gesunken
- Die **physische und psychische Situation** der Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Kurses hat sich überdurchschnittlich stark verbessert
- Die **Akzeptanz** des Projekts war bei allen Teilnehmern sehr hoch

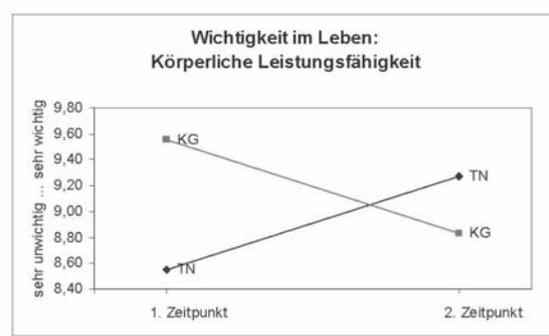
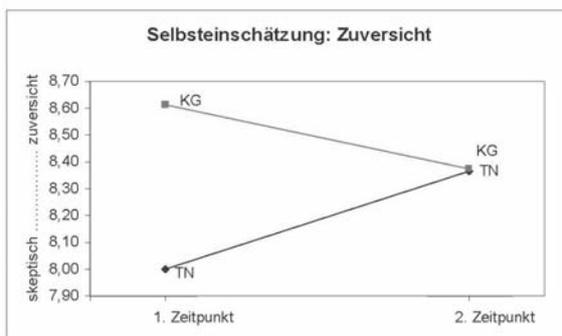
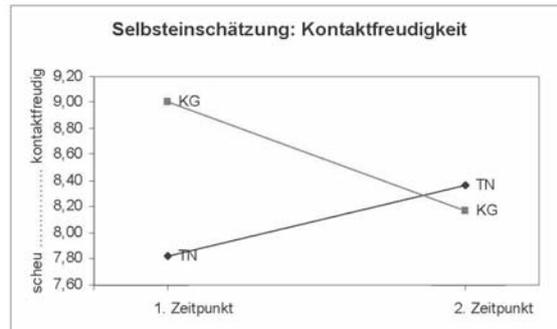
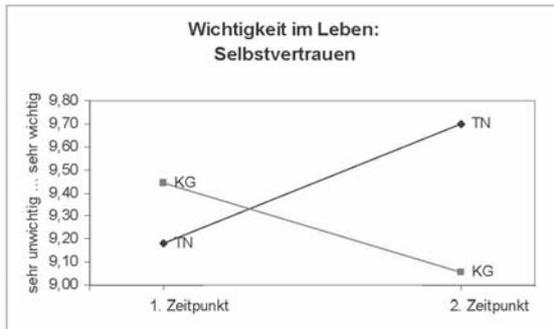


Das Programm hat alle Ziele erreicht !

7. Ergebnisse der Evaluationsstudie



7. Ergebnisse der Evaluationsstudie



Fazit I

1. Unterscheidung älterer von jüngeren Menschen hinsichtlich Kriminalitätsfurcht, Kriminalität und Opferwerdung

- Relativ hohe **Kriminalitätsfurcht** älterer und jüngerer Personen, niedrige Kriminalitätsfurcht bei Personen mittleren Alters
- Mit zunehmendem Alter sinkt die **Kriminalitätsrate**
- Mit zunehmendem Alter sinkt die **Viktimisierungsrate**



Kriminalprävention sollte auf das Alter der Zielgruppe abgestimmt sein!

Fazit II

2. Ursachen der Kriminalitätsfurcht

Individuen

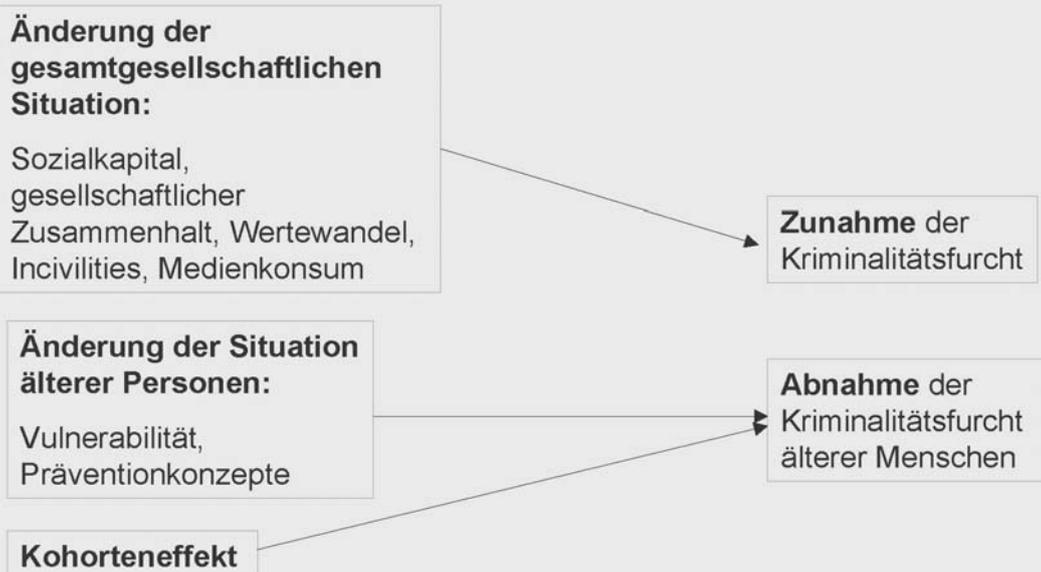
- **Incivilities**
- **Vulnerabilität**
- **Viktimisierungen**
- **Innerhäuslicher Lebensstil**
- **Alter und Geschlecht**

Gesellschaften

- **Medienkonsum**
- **Sozialkapital** (Vertrauen in Justiz und Polizei)

Fazit III

3. Situation älterer Menschen in der Zukunft



Fazit IV

Präventionskonzepte für ältere Menschen – das Beispiel „Rüstig und Fit“ in Heidelberg

- Kurs zu verschiedenen praxisnahen Themenfeldern
- Evaluationsstudie:

Die Kursteilnahme führt zu einer überproportionalen Reduzierung der Kriminalitätsfurcht

Selbstwertgefühl, Zuversicht, Kontaktfreude und körperliche Leistungsfähigkeit wurden verbessert, während sich die Vergleichsgruppe verschlechtert hat



Alt werden hat Zukunft – besonders in Heidelberg

Forever young !

Objektive Gefährdungslage durch Kriminalität und Straßenverkehr

Polizeidirektor Peter Klein



1. VORBEMERKUNGEN

1.1 Bevölkerungsentwicklung

Die Gesellschaft der Bundesrepublik Deutschland befindet sich in einem tiefgreifenden demographischen Wandel. Der Rückgang der Geburtenzahlen und die gestiegene Lebenserwartung werden den Anteil älterer Menschen an der Bevölkerung nachhaltig erhöhen.

Bevölkerungsentwicklung in Deutschland 1950 bis 2050

Jahr	Bevölkerung 1000	Davon im Alter von ... bis ... Jahren in %			
		unter 20	20 – 59	60 und älter insgesamt	80 und älter
1950	69,3	30,4	55,0	14,6	1,0
2003	82,5	16,9	59,0	24,1	3,4
Prognose					
2010	83,1	18,7	55,7	25,6	5,0
2030	81,2	17,1	48,5	34,4	7,3
2050	75,1	16,1	47,2	36,7	12,1

Vor 50 Jahren war lediglich jeder Siebte 60 Jahre und älter. Heute gehört fast jeder Vierte dieser Altersgruppe an. In Zukunft wird sich diese Entwicklung noch stärker auswirken. Nach einer Prognose des Statistischen Bundesamtes wird im Jahre 2050 jeder Dritte bereits 60 Jahre oder älter sein.

Durch den Rückgang der Geburtenzahlen werden immer weniger Personen im Erwerbsleben immer mehr Menschen im Rentenalter finanzieren müssen. Die Familienstrukturen werden sich durch diese Entwicklung nachhaltig ändern. Wie sehen die Jahre aus, die durch die gestiegene Lebenserwartung erobert werden?

Um zur Verkehrs- bzw. Kriminalstatistik einen Bezug herstellen zu können, werden die aktuellen Bevölkerungsdaten kurz zusammengefasst:

- Altersgruppe 60 Jahre und älter: Bevölkerungsanteil 25 %. Davon 57 % Frauen und 43 % Männer.
- Altersgruppe 65 Jahre und älter: Bevölkerungsanteil 18 %. Davon 59 % Frauen und 41 % Männer.

1.2 Begriffserklärung

Die Fachtagung untersucht verschiedene Aspekte des Themas **„Sicherheit und Lebensqualität im Alter“**. Zunächst soll deshalb der Begriff „Alter“ geklärt werden.

Das Alter wird heute nicht mehr als Zustand, als ein Lebensabschnitt, angesehen, sondern als Prozess, der früh anfängt und lebenslang dynamisch bleibt, und viele Facetten aufweist. Das Image, das mit Altern noch vielfach verbunden ist, in dem von Verlust, von Abbau und Defiziten die Rede ist, dieses Image ist nach Auffassung der meisten Altersforscher überholt. Der Begriff vom **„erfolgreichen Altern“** bringt es auf den Punkt. Es geht nicht um das **Alter**, sondern **Altern**, und innerhalb dieses Prozesses eröffnen sich vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten. Heute wird **Altern** als komplexer Prozess verstanden. Es gibt nicht mehr die homogene Gruppe älterer Menschen. Vielfältige Faktoren in Bezug auf biologische, geistige wie auf psychische und soziale Aspekte nehmen im Alter zu.

Eine starre Festlegung der Altergrenze ist deshalb problematisch, aber als Arbeitshypothese letztlich erforderlich.

Im Allgemeinen scheiden die Menschen mit 60 bzw. 65 Jahren aus dem Berufsleben aus, die so genannte dritte Lebensphase beginnt. Diese Altersgrenze findet sich auch in fast allen statistischen Unterlagen, die diese Altersgruppe besonders ausweisen. In der Polizeilichen Kriminalstatistik (Bund und Land Baden-Württemberg) wird die Grenze bei 60 Jahren gezogen, in der Straßenverkehrsunfallstatistik des Statistischen Bundesamtes in Wiesbaden bei 65 Jahren.

Bei allen Ausführungen beziehe ich mich auf das Jahr 2003; die statistischen Daten (Bevölkerungs-, Kriminal-, Strafverfolgungs- und Verkehrsstatistik) lagen bei der Manuskripterstellung komplett vor.

2. STRAßENVERKEHR

2.1 Rahmenbedingungen

2.1.1 Führerscheinbesitz

Ältere Menschen sind längst nicht mehr nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln, als Beifahrer, Radfahrer oder zu Fuß unterwegs, sondern nutzen oft bis ins hohe Alter ihren Pkw. Die Voraussetzung dafür ist eine gültige Fahrerlaubnis.

Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland (letzte Erhebung 1998)

<i>Fahrerlaubnisbesitzer von ... bis ... Jahren</i>	<i>Männer in %</i>	<i>Frauen in %</i>
18 – 24	86,4	74,6
25 – 29	92,8	87,0
30 – 39	94,5	86,7
40 - 59	88,9	72,2
60 - 80	81,8	36,6
Insgesamt	88,9	68

Während heute erst knapp 40 % der Seniorinnen im Besitz eines Führerscheines sind, wird sich dieser Prozentsatz bis zum Jahre 2020 annähernd verdoppeln. Bei den heute unter 40-jährigen Frauen haben fast 90 % einen Führerschein.

Auch bei den Männern wird sich der Anteil der Fahrerlaubnisinhaber noch etwas erhöhen. Über 60-jährige besitzen bereits zu 80 % einen Führerschein, bei den Jüngeren sind es heute, je nach Jahrgang, bis zu 95 %.

Der Blick auf die heutige Ausstattung der Altersgruppen mit Führerscheinen zeigt, dass bei den Frauen ein hohes Wachstum, bei den Männern eine moderate Steigerung zu erwarten ist.

2.1.2 PKW-Verfügbarkeit

Verfolgt man, wie sich die Pkw-Verfügbarkeit einer bestimmten Altersgruppe über die Jahrzehnte entwickelt hat, so stellt man fest, dass die Menschen bis ins hohe Alter mobil sein möchten. Zwar verzichten viele Autofahrer mit fortschreitendem Alter auf den Zweitwagen, aber sie versuchen, ihr vierrädriges Statussymbol bis ins hohe Alter zu halten.

Über einen Pkw verfügen in Deutschland ständig oder zumindest zeitweise:

Männer		Frauen	
Altergruppe	in Prozent	Altergruppe	in Prozent
18 - 25	79	18 - 25	68
26 – 40	89	26 – 40	82
41 – 60	83	41 – 60	65
60 - 80	73	60 - 80	28
Insgesamt	83	Insgesamt	61

2.1.3 Siedlungsstrukturen

Immer mehr Menschen wohnen außerhalb von städtischen Kernbereichen. Diese Entwicklung erfasst aber nicht alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen. Es sind heute überwiegend Familien mit (kleineren) Kindern, die sich aufgrund der Relation zwischen Wohnfläche und Preis/Miete bevorzugt im Stadtumland ansiedeln. Eine weitere Zunahme dieses Trends wird für die nächsten Jahre erwartet. Jeder fünfte Mensch außerhalb der Städte ist älter als 60. Jahre. Für diese Menschen ist Mobilität schwieriger zu gewährleisten als für Ältere in der Kernstadt. Ohne eigenen Pkw ist es wegen der oft mangelhaften öffentlichen Verkehrsverbindung schon als Herausforderung anzusehen größere oder spezielle Einkäufe zu erledigen oder abends Veranstaltungen oder Freunde zu besuchen.

2.1.4 Mobilität der älteren Menschen

Beweglich sein, auch mit einem Kraftfahrzeug mobil bleiben, ist zu einem unverzichtbaren Grundbedürfnis in unserer Gesellschaft geworden, dies gilt besonders für ältere Menschen. Die Beurteilung der Mobilität im Alter hat nahezu eine abrupte Wende erfahren. Vor noch nicht allzu langer Zeit (Anfang der 90er Jahre) gab es Bemühungen, die Älteren zur Rückgabe der Fahrerlaubnis zu bewegen. Inzwischen wird das Ziel verfolgt, Autonomie und Mobilität so lange wie irgend möglich zu erhalten. Die Mobilität alter Menschen ist sehr positiv einzuschätzen, da sie eine wesentliche Grundlage ihrer Selbstständigkeit ist.

Selbst in Bereichen, in denen öffentliche Verkehrsmittel ausreichend zur Verfügung stehen, sind Senioren mittlerweile nur noch selten bereit, vermehrt auf diese Art der Beförderung zurückzugreifen. Der Mercedes oder BMW ist für viele ein Symbol von Prestige und Kompetenz.

Der Gesellschaft sollte deshalb sehr daran gelegen sein, alte Menschen in unsere Verkehrswelt zu integrieren anstatt sie auszugrenzen. Ein Prozess, der sich selbst fördert, da der Anteil der Älteren und somit Betroffenen rapide steigt.

Auf europäischer Ebene wird gegenwärtig allerdings geprüft, ob sich Autofahrer, die älter als 75 Jahre sind, in Zukunft einem Test (vergleichbar MPU) unterziehen müssen.

2.2 UNFALLLAGE

2.2.1 Langzeitentwicklung

Langfristig sind die absoluten Zahlen der über 65-jährigen Verunglückten um 25 % von 31.857 (1970) auf 39.772 (2003) gestiegen. Setzt man allerdings die absoluten Unfallzahlen mit der entsprechenden Einwohnerzahl in Relation (Verunglückte je 100.000 Einwohner), so ist ein beachtlicher Sicherheitsgewinn erzielt worden. Verunglückten 1970 noch 397 ältere Menschen (je 100.000 Einwohner), so sank deren Zahl bis 2003 auf 265.

Vergleich der Verunglückten über 65 Jahren - 1970 (West-) und 2003 (Gesamtdeutschland)

	Jahr 1970		Jahr 2003	
	absolut	Je 100.000	absolut	Je 100.000
Verunglückt über 65 Jahren				
Getötete	4.1016	50	1.329	9
Schwerverletzte	11.323	141	10.353	69
Leichtverletzte	16.519	206	28.454	191
Gesamt	31.858	397	40.136	270
Einwohner 65+	8 Mio.		15 Mio.	

Selbst bei den Leichtverletzten, die in den absoluten Zahlen einen deutlichen Anstieg verzeichnen, ist ein leichter Rückgang bei der bevölkerungsbezogenen Risikokennziffer festzustellen. Ein beachtlicher Rückgang ist im Bereich der Schwerverletzten und Getöteten zu erkennen.

Im betrachteten Zeitraum (1970 bis 2003) stieg der Bestand an Kraftfahrzeugen in Deutschland von rund 16 Mio. auf rund 53 Mio.

Gründe für diese sehr positive Bilanz sind hauptsächlich in den Fortschritten im Bereich des Straßenbaues, der Fahrzeugtechnik und der medizinischen Versorgung zu sehen.

2.2.2 Vergleich mit den anderen Altersgruppen

Ein Vergleich mit den anderen Altersgruppen zeigt deutlich, dass ältere Menschen nicht häufiger in Unfälle verwickelt sind als jüngere. Sowohl bei den Getöteten als auch bei den Verletzten sind die Gruppen von 15 bis 17 Jahren bzw. von 18 bis 24 Jahren deutlich überrepräsentiert, obwohl sie sicherlich körperlich am leistungsfähigsten sind.

Verletzte und Getötete nach Altersgruppen

Alter	Getötete	Verletzte	Getötete je 100.000 der Altersgruppe	Verletzte je 100.000 der Altersgruppe	Bevölkerung
Unter 15	208	40.043	1,7	322,5	12.162
15 – 17	316	30.442	11,2	1079,1	2.883
18 - 24	1.392	96.583	20,8	1443	6.729
25 – 64	3.367	255.742	7,3	553,9	45.888
65 und älter	1.329	38.807	8,9	268,8	14.860
Gesamt	6.613	462.170	8	560	82.532

2.2.3 Art der Verkehrsteilnahme

Betrachtet man die Verkehrsunfälle im Seniorenalter nach Art der Verkehrsteilnahme, so zeigt sich, dass ältere Menschen in Deutschland am häufigsten als Pkw-Insassen verunglücken. Wobei zu berücksichtigen ist, dass ältere Menschen in der heutigen Zeit hauptsächlich mit dem Pkw am Verkehr teilnehmen. Diese Entwicklung ist relativ neu, bis 1995 wurden bei Verkehrsunfällen im höheren Lebensalter mehr Fußgänger getötet als Pkw-Insassen.

Im Jahr 2003 in Deutschland verunglückte ältere Menschen nach Art der Verkehrsteilnahme

Art der Verkehrsteilnahme	Verunglückte 2003			
	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte	Gesamt
Pkw	564	3.953	15.099	19.616
Fahrrad	275	2.782	6.741	9.798
Fußgänger	392	2.595	3.614	6.601
Mot. Zweirad	55	644	1.147	1.846
Bus	9	159	1.165	1.333
Übrige	34	220	688	942
Gesamt	1329	10.353	28.454	40.136

Die Anzahl der Fußgängerunfälle bei älteren Menschen hat seit den 70er Jahren deutlich abgenommen. Erst im Alter von 75 und mehr Jahren ist diese Gruppe als Fußgänger im Straßenverkehr stärker gefährdet als 25- bis 65-jährige. Hauptverursacher bei den Fußgängerunfällen im höheren Alter waren dabei nur bei 22 % der Unfälle die älteren Verkehrsteilnehmer selbst, 78 % wurden von den beteiligten Kraftfahrern verursacht.

Ältere Menschen verunglücken beim Radfahren etwas häufiger als beim Zufußgehen, allerdings seltener mit tödlichem Ausgang. Die Anzahl der Fahrradunfälle hat seit den 70er Jahren zugenommen, dabei haben sich die tödlichen Unfälle allerdings verringert. Der Anstieg der Fahrradunfälle bei den Senioren blieb unter dem Anstieg der Fahrradunfallzahlen der Gesamtbevölkerung. Radfahrer im Alter von 65 bis 75 Jahren wurden bei Unfällen nur zu 37 % der Unfälle als Hauptverursacher eingestuft, in der Gesamtbevölkerung sind es 43 %.

So erfreulich sich die Unfallentwicklung in absoluten Zahlen für die älteren Menschen darstellt, bleibt aber auch festzustellen, dass 48 % der getöteten Fußgänger und 45 % der getöteten Fahrradfahrer über 65 Jahre alt waren.

2.2.4 Verunglückte nach Geschlecht

Bei den Senioren sind die Männer erheblich gefährdeter als die Frauen. Bezogen auf je 100.000 Einwohner dieser Altersgruppe verunglücken 325 Männer aber nur 233 Frauen. Noch gravierender ist der Unterschied bei den getöteten Verkehrsteilnehmern: 13 Männer wurden durch einen Verkehrsunfall getötet, aber „nur“ 6 Frauen. Die Gründe hierfür scheinen im unterschiedlichen Verkehrsverhalten beider Geschlechter zu liegen. Frauen neigen eher zu defensivem Fahren und nehmen als Pkw-Fahrerinnen seltener am Verkehrsgeschehen teil als Männer.

Auch bezüglich der Art der Verkehrsteilnahme ergaben sich deutlich geschlechtsspezifische Unterschiede: Männliche Senioren wurden am häufigsten als Pkw-Insasse getötet. Frauen kamen dagegen am häufigsten als Fußgänger ums Leben.

Getötete und verunglückte ältere Menschen nach Alter und Geschlecht und (je 100.000 Einwohner) der Altersgruppe

Alter	Getötete		Verunglückte		Bevölkerung (1000)	
	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen
65 – 69	220 (9,3)	106 (4,1)	7.842 (332)	7.201 (277)	2.361	2.602
70 – 74	214 (13,6)	139 (7,2)	5.156 (332)	5.156 (266)	1.570	1.941
75 – 79	159 (14,3)	140 (7,7)	3.566 (321)	4.287 (235)	1.110	1.828
80+	181 (19,1)	169 (6,8)	2.858 (301)	3.983 (159)	947	2.502
Gesamt	774 (12,9)	554 (6,2)	19.480 (325)	20.627 (233)	5.988	8.873

2.2.5 Zeitliche Verteilung

Die tageszeitliche Verteilung der verunglückten Senioren steht im engen Zusammenhang mit dem täglichen Lebensrhythmus der älteren Menschen sowie den Spitzenzeiten des Berufsverkehrs. Die Verunglücktenzahlen steigen ab den frühen Morgenstunden kontinuierlich an. Das höchste Unfallrisiko liegt in der vormittäglichen Einkaufszeit zwischen 10 und 12 Uhr. Zur Zeit des täglichen Mittagessens zwischen 12 und 14 Uhr fallen die Unfallzahlen. In den Nachmittagsstunden zwischen 14 und 18 Uhr steigen die Zahlen der verunglückten Senioren wieder an und fallen danach wieder ab.

Die meisten älteren Menschen verunglücken am Freitag und Donnerstag. Die wenigsten Unfallbeteiligten sind am Sonntag und Samstag zu registrieren (analog zu den Kindern).

2.2.6 Unfallursachen

Ältere Menschen verlieren bei komplexen Situationen schneller den Überblick als Verkehrsteilnehmer der jüngeren Altersgruppen. So sind „Vorfahrtsfehler“ die häufigste Unfallursache der beteiligten Pkw-Lenker an Unfällen mit Verletzten, gefolgt von „Abbiegefehler“. Diese beiden Unfallursachen sind bei den Senioren wesentlich häufiger zu beobachten als im Durchschnitt den Pkw-Fahrern aller Altersgruppen. Dagegen spielen die „nicht angepasste Geschwindigkeit“, „Abstandsfehler“, „Fehler beim Überholen“ sowie der „Alkoholeinfluss“ im Vergleich mit den anderen Altersklassen bei den Senioren eine geringere Rolle. Die Unfallursachen deuten damit eher auf Wahrnehmungsprobleme hin als auf leichtsinniges Verhalten.

2.2.7 Beteiligte

Rund sieben Prozent aller Beteiligten an Verkehrsunfällen mit Verletzten sind über 65 Jahre alt. An allen Fußgängerunfällen stellen die Senioren einen Anteil von achtzehn Prozent (die über 75-jährigen haben hier allein einen Anteil von zehn Prozent an allen Fußgängerunfällen), an den Radfahrern von zehn Prozent und bei den beteiligten Pkw-Fahrern von sechs Prozent.

Am Zustandkommen eines Unfalls tragen die älteren Pkw-Fahrer sehr häufig die Hauptschuld:

- 65 bis 70 Jahre = 57 %
- 70 bis 75 Jahre = 67 %

Nur bei den Fahranfängern (18 bis 20 Jahre) werden mit 67 % ähnlich hohe Werte ermittelt. Bei den 75-jährigen konnte sogar bei drei von vier unfallbeteiligten Pkw-Fahrern die Hauptschuld am Unfall zugewiesen werden.

2.2.8 Überlegungen zur Unfalllage

Unbestreitbar ist, dass mit zunehmendem Alter Leistungsrückgänge eintreten und eine Abnahme der Anpassungsfähigkeit an komplexe neue Situationen feststellbar ist. Verwunderlich ist nur, dass dies in der Verkehrsunfallstatistik nicht deutlicher seinen Niederschlag findet.

Dies liegt wohl daran, dass die Leistungsminderungen sich in erster Linie auf die operationale Ebene auswirken, das heißt in Bezug auf Handlungen, die ein Kraftfahrer von Sekunde zu Sekunde neu vornehmen muss. Der Leistungsrückgang auf der operationalen Ebene wird von den älteren Autofahrern durch entsprechendes Verhalten auf der taktischen und strategischen Ebene kompensiert. So gehen ältere Autofahrer während der Verkehrsteilnahme – etwa durch geringere Geschwindigkeit – ein konstant niedrigeres Risiko ein (taktische Ebene). Zudem erlauben ihnen ihre zeitlichen Dispositionsmöglichkeiten Situationen größerer Belastung – etwa Berufsverkehr, Nachfahrten, Nebel- zu vermeiden (strategische Ebene).

Allerdings bleibt festzuhalten, das zeigt sich insbesondere bei den Fahrrad- und Fußgängerunfällen, dass die Verletzlichkeit (Vulnerabilität) der älteren Menschen sehr hoch ist. Das Risiko, Opfer eines Verkehrsunfalls zu werden, ist im Alter gering, die Wahrscheinlichkeit daran zu sterben, überproportional hoch.

2.3 Mobilitätsbehinderungen im Seniorenalter

2.3.1 Die Abnahme des psychophysischen Leistungsvermögens

Der Mensch befindet sich mit 18 bis 20 Jahren auf dem Höhepunkt seines körperlichen und geistigen Leistungsvermögens. Danach nimmt dieses Leistungsvermögen kontinuierlich ab. Die extrem hohen Unfallzahlen der 18- bis 20jährigen jungen Autofahrer zeigen deutlich, dass die Unfallneigung nicht nur vom psychophysischen Leistungsvermögen abhängt. Emotionale, soziale und persönlichkeitspsychologische Einflussgrößen spielen in diesem Zusammenhang häufig eine größere Rolle als die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit. Es fehlen Erfahrungen, es wird ausprobiert und es werden die Grenzen ausgelotet.

Betrachtet man die Veränderungen des psychophysischen Leistungsvermögens, die sich mit zunehmendem Alter verstärkt einstellen, so haben vor allem folgende Entwicklungen Bedeutung für die Verkehrsteilnahme im Alter:

- Verschlechterung des Sehvermögens
- Einschränkungen der motorischen Beweglichkeit
- nachlassendes Leistungstempo bei der Informationsverarbeitung
- häufigere Überforderung bei neuen, hohen und komplexen Leistungsanforderungen
- geringere Belastungsfähigkeit
- schnellere Ermüdbarkeit

Diese altersbedingten Veränderungen machen sich beim Autofahren aber nicht durchgängig bemerkbar. Bei der Beobachtung des Fahrverhaltens von Senioren zeigte sich, dass Ältere tendenziell langsamer fahren und dass sie vor Kreuzungen und Einmündungen sanfter verzögern und frühzeitig die Geschwindigkeit reduzieren als jüngere Autofahrer.

Dieser vorsichtigen Haltung stehen einzelne, teilweise markante Fahrfehler gegenüber, die als Unfallursachen häufig auftreten:

- Nichtbeachten der Vorfahrt
- Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren
- Fehler beim Abbiegen

2.3.2 Die altersbedingten Gesundheitsstörungen und der begleitende Medikamentengebrauch

Von nicht zu unterschätzender Bedeutung für die Leistungsfähigkeit älterer Verkehrsteilnehmer sind neben den genannten Entwicklungen, die im Alter häufiger auftretenden Erkrankungen und der damit verbundene Medikamentengebrauch.

Folgende Gesundheitsprobleme sind bei der Teilnahme von Senioren am Straßenverkehr von Bedeutung:

- Herz-Kreislauferkrankungen (Bluthochdruck)
- Stoffwechselerkrankungen (Diabetes)
- Psychiatrische Alterskrankheiten (Alzheimer, Parkinson)
- Einschränkungen der motorischen Beweglichkeit durch Krankheit (Rheuma, Gicht)

Auch der oft große Verbrauch von Analgetika (Schmerzmittel), Sedativa (Beruhigungsmittel), Hypnotika (Schlafmittel) und Psychopharmaka (z.B. Antidepressiva) ist für die Teilnahme am Straßenverkehr mit Risiken verbunden, da diese Medikamente die Leistungsfähigkeit und Reak-

tionsfähigkeit im Straßenverkehr stark beeinträchtigen können. Allein bei den Psychopharmaka verbrauchen die 60- bis 70-jährigen 10 x mehr als die 20- bis 30jährigen Menschen. Ähnlich sieht es auch bei den anderen Medikamenten aus. Auf den Einfluss von Medikamenten werden ca. 10 % bei 25 % der Unfälle im Seniorenalter zurückgeführt.

3. KRIMINALITÄT

3.1 Täter

Die Alterskriminalität steht nicht im Zentrum kriminologischen Interesses, insofern gibt es zu diesem Thema nur wenig einschlägige Literatur. Die vorhandenen, überwiegend statistischen Erkenntnisse, zeigen aber einige signifikante Abweichungen der Alterskriminalität im Vergleich zur Kriminalität im Allgemeinen. So sind die ab 60-Jährigen im Vergleich zu ihrem Anteil an der Bevölkerung deutlich unterrepräsentiert.

Laut Polizeilicher Kriminalstatistik (Bund) begingen Personen über 60 Jahre 2003 lediglich 6,3 aller bei der Polizei registrierten Delikte (Bevölkerungsanteil 25 %). Dabei wurden 70 % der Straftaten von Männern begangen und 30 % von Frauen.

Die Aufteilung der über 60-jährigen Tatverdächtigen nach Straftatengruppen gliedert sich wie folgt (es wurden nur Werte aufgenommen, bei denen der Anteil der über 60-jährigen über 4 % liegt):

Aufgliederung der tatverdächtigen Erwachsenen über 60 Jahre nach Straftatengruppen im Bundesgebiet

Straftatengruppe	60 Jahre und mehr			
	männlich		weiblich	
(leichte) Körperverletzung	10 158	10,0	2 100	4,6
Diebstahl ohne erschwerte Umstände	38 251	37,5	26 825	59,1
Betrug	10 586	10,4	3 753	8,3
Beleidigung	19 264	10,1	4 015	8,8

Insbesondere Ladendiebstahl stellt mit fast zwei Fünfteln von allen Straftaten das Hauptdelikt der älteren männlichen Täter dar. Mit großem Abstand folgenden der Betrug, die Beleidigung und die leichte Körperverletzung. Alle anderen Straftaten spielen bei den Männern eine untergeordnete Rolle.

Damit ist auch das Klischee widerlegt, Alterskriminalität der Männer sei im wesentlichen Sittlichkeitskriminalität.

Ladendiebstähle prägen auch die weibliche Alterskriminalität. Fast drei Fünftel der ermittelten weiblichen Tatverdächtigen über 60 Jahre wurden verdächtigt, einen „einfachen“ Diebstahl (meist Ladendiebstahl) begangen zu haben. Es besteht weithin Einigkeit in der Einschätzung einer fast ausschließlich gewaltlosen Altersdelinquenz mit geringer Schadensintensität. Erwähnenswert als weitere Straftaten bei den Frauen sind nur noch die Beleidigung und der Betrug.

Tatverdächtigenbelastungszahl (TVBZ)

Altersgruppe	Deutsche Wohnbevölkerung			Deutsche Tatverdächtige			TVBZ		
	insges.	männl.	weibl.	insges.	männl.	weibl.	insges.	männl.	weibl.
Kinder ab 8 bis unter 14 Jahren	4 686 636	2 404 168	2 282 468	100 643	71 280	29 363	2 147	2 965	1 286
Jugendlich 14 bis unter 18 Jahren	3 436 848	1 762 772	1 674 076	244 098	179 123	64 975	7 102	10 161	3 881
Heranwachsende 18 bis unter 21 Jahren	2 518 323	1 288 958	1 229 365	194 350	155 267	39 983	7 717	12 046	3 179
Erwachsene insgesamt	58 919 143	28 128 544	30 790 599	1 258 205	954 973	303 232	2 135	3 395	985
60 Jahre und älter	19 387 438	8 125 740	11 261 698	135 513	93 529	41 984	699	1 151	373

Die Kriminalitätsbelastung der Bevölkerung bzw. einzelner Teilgruppen wird durch die **Tatverdächtigenbelastungszahl** (TVBZ) ausgedrückt (Tatverdächtige pro 100.000 Einwohner).

Die Zusammenfassung der bekannten Straftaten zeigt, dass die Kriminalitätsbelastung überwiegend durch jüngere Täter geprägt wird, alte Menschen dagegen unterrepräsentiert sind.

In der Polizeilichen Kriminalstatistik finden **Verkehrsdelikte** keine Berücksichtigung. Diese Daten können aber aus der Strafverfolgungsstatistik ermittelt werden:

Insgesamt wurden 2003 in Deutschland 222 894 Personen wegen Verkehrsdelikten verurteilt. Davon sind 14 582 der Verurteilten (6,5 %) über 60 Jahre alt. Das häufigste Delikt ist die Unfallflucht (11,5 % aller Verurteilten), gefolgt von den fahrlässigen Körperverletzungen (9,4 % aller Verurteilten). Alkoholdelikte spielen bei älteren Menschen eine untergeordnete Rolle.

3.2 Opfer

Kriminologen hatten zunächst erwartet, dass ältere Menschen besonders „bequeme“ bzw. nahe liegende Opfer und damit besonders oft von Kriminalität betroffen seien. Ältere können sich weniger wehren, sie können schlechter fliehen als jüngere, aber sie haben – anders als zum Beispiel Kinder – etwas zu verlieren, was sich beispielsweise zu stehlen lohnt. Obendrein würden Ältere, so nahm man an, ihr Risiko oftmals unterschätzen und sich unvorsichtig verhalten. Das Beispiel des Betrügers an der Wohnungstür, dem die alte Dame bedenkenlos ihr Ersparnis anvertraut, ist nur eines von mehreren Klischees, die solche Erwartungen nähren. Ältere sind, zusammengefasst, verletzlicher als Jüngere.

In der Realität zeigte sich jedoch ein ganz anderes, mittlerweile vielfach bestätigtes Bild: alte Menschen werden deutlich seltener Opfer von öffentlicher Kriminalität als Jüngere. Dies zeigt die offizielle Polizeiliche Kriminalstatistik seit langem; heute sind Personen über 60 Jahre statistisch gesehen sicherer als jede andere Altersgruppe, sogar die unter 14-jährigen werden mittlerweile häufiger Opfer von Kriminalität. Die Daten der Statistik (2003) sprechen eine ziemlich klare Sprache. Tatsächlich deuten sie eher auf eine weiter rückläufige Tendenz der über 60-jährigen Kriminalitätsoffer hin; und das gilt sogar für den Bereich des Raubes, zu dem der Handtaschenraub gehört, dem einzigen Delikt, von dem Ältere regelmäßig mehr als Jüngere betroffen sind.

Insgesamt werden in Deutschland 813 265 Opfer von Straftaten gezählt. Kinder unter 14 Jahren stellen dabei einen Anteil von 10,2 %, Jugendliche von 14 bis unter 18 Jahren einen Anteil von 12,8 der Opfer, die Heranwachsenden von 18 bis unter 21 Jahren weisen einen Prozentwert von 10,5 auf, die Erwachsenen, im Alter von 21 bis unter 60 Jahren, werden in 61 % als Opfer registriert und die Älteren über 60 Jahren stellen mit **5,6 % der Opfer** einen bemerkenswert geringen Anteil, obwohl ihr Bevölkerungsanteil rund 25 % beträgt.

Opfer nach Alter und Geschlecht (Versuch und Vollendung)

Straftatengruppe	Opfer insg.	Geschlecht		Alter (in Jahren)				
		männl.	weibl.	unter 14	14 bis unter 18	18 bis unter 21	21 bis unter 60	60 und älter
	100 %							
Mord und Totschlag	2 858	62,7	37,3	5,6	4,2	6,6	73,8	9,8
Straftaten gegen die sexuelle Selbstbestimmung unter Gewaltanwendung oder Ausnutzen eines Abhängigkeitsverhältnisses	17 682	7,6	92,4	10,2	29,8	14,0	44,6	1,3
Raub, räuberische Erpressung und räuberischer Angriff auf Kraftfahrer	67 989	66,9	33,1	8,2	18,5	10,1	50,6	12,6
Körperverletzung	494 608	63,4	36,6	8,6	13,3	11,8	61,7	4,6
Straftaten gegen die persönliche Freiheit	172 161	56,9	43,1	5,9	7,4	7,6	72,3	6,8

Wie die Tabelle zeigt, werden ältere Menschen ab 60 Jahre verhältnismäßig selten als Opfer erfasst. Raub- und Tötungsdelikte weisen dagegen höhere Zahlenwerte auf.

Opfergefährdung insgesamt - Opfer pro 100.000 Einwohner bezogen auf die jeweilige Altersgruppe (Versuch und Vollendung)

Straftatengruppe	Opfer insg.	Alter (in Jahren)				
		unter 14	14 bis unter 18	18 bis unter 21	21 bis unter 60	60 und älter
		Opfer pro 100 000 Einwohner				
Mord und Totschlag	3,5	1,4	3,1	6,7	4,8	1,4
Straftaten gegen die sexuelle Selbstbestimmung unter Gewaltanwendung oder Ausnutzen eines Abhängigkeitsverhältnisses	21,4	15,7	138,9	88,0	17,8	1,2
Raub, räuberische Erpressung und räuberischer Angriff auf Kraftfahrer	82,4	49,0	330,6	244,2	77,5	42,5
Körperverletzung	622,5	387,4	1795,4	2145,6	714,3	117,7
Straftaten gegen die persönliche Freiheit	208,6	88,4	337,1	461,2	280,4	58,6

Der unterschiedliche Gefährdungsgrad der einzelnen Altersgruppen wird deutlich, wenn die Opfer auf die Einwohnerzahl bezogen werden (je 100.000 Einwohner der jeweiligen Altersgruppe). Die Tabelle zeigt deutlich das geringere Opferrisiko der Altersgruppe ab 60 Jahren.

Bei den **Raubdelikten** werden insgesamt 67.989 Opfer statistisch erfasst. Die Altersgruppe der 60-jährigen hat dabei einen Anteil von 12,6 % (8.547). Mit 42,5 Opfern auf 100.000 Einwohner besteht für die Altersgruppe das geringste Risiko aller Altersgruppen; selbst Kinder unter 14 Jahren tragen ein höheres Opferrisiko (49). Analysiert man die Zahlen genauer, gerät der Handtaschenraub als „typisches“ Opferdelikt der alten Menschen in den Focus. Mit **63 %** stellt die Altersgruppe fast zwei Drittel aller Opfer in diesem Deliktsbereich: 94,2 % der Opfer sind Frauen und lediglich 5,8 % Männer.

Einer genaueren Betrachtung müssen auch die Delikte **„Totschlag und Mord“** unterzogen werden, denn 9,8 % aller Opfer sind 60 Jahre und älter. Allerdings mit 1,4 Opfern auf 100.000 Einwohner besteht für die Altersgruppe ein unterdurchschnittliches Opferrisiko. Beim vollendeten Mord im Zusammenhang mit Raubdelikten stellt die Altersgruppe fast die Hälfte aller Opfer in diesem Deliktsbereich (45 %). 11 Frauen und 7 Männer über 60 Jahren starben einen gewaltsamen Tod.

Die **fahrlässige Tötung** ist ein weiteres Delikt bei denen alte Menschen ein relativ hohes Opferrisiko tragen. 37 % aller Opfer sind älter als 60 Jahre. Auch hier sind die Frauen (185 Opfer) stärker noch betroffen als die Männer (141 Opfer).

Opfer einer **Körperverletzung** wurden prozentual relativ wenig (4,6 %) ältere Menschen. Alle anderen Altersgruppen weisen hier höhere Werte auf. Auch bei der bevölkerungsbezogenen Betrachtung bestätigt sich dieser Befund. Mit 117,7 Opfern auf 100.000 Einwohner dieser Altersgruppe ist die Opfergefährdung älterer Menschen am geringsten von allen Altersgruppen. Allerdings sind die absoluten Opferzahlen beachtlich. Insgesamt werden bei der Körperverletzung 513.752 Opfer registriert. Der Anteil von 4,6 % beträgt in absoluten Zahlen **23.669** Opfer über 60 Jahren. Männer sind bei diesem Delikt stärker gefährdet als Frauen Die absoluten Zahlen sind also wesentlich höher als bei den Raubdelikten (**8.547**).

Bei den **Straftaten gegen die persönliche Freiheit** (Nötigung, Bedrohung, Freiheitsberaubung) trägt die Altersgruppe über 60 Jahren im Vergleich zu den anderen Altersgruppen ein geringes Opferrisiko. Außer bei den Kindern, weisen die Älteren mit 6,8 % den niedrigsten Wert aller Altersgruppen auf. In absoluten Zahlen bedeutet dies, dass von insgesamt 172.161 Opfern dieser Deliktsgruppe **11.777** über 60 Jahre alt sind.

Zusammenfassend kann festgestellt werden:

- In der Phase nach dem 60. Lebensjahr werden Menschen insgesamt seltener Opfer von Straftaten als im jüngeren und mittleren Erwachsenenalter.
- Die Deliktsbereiche des Handtaschenraubes, der fahrlässigen Tötung sowie des Mordes im Zusammenhang mit Raubstraftaten sind für den Bereich der Bundesrepublik Deutschland belegte Ausnahmen von diesem grundsätzlichen Befund. In den genannten Deliktsbereichen weist die Gruppe der 60-Jährigen und Älteren jeweils gegenüber jüngeren Erwachsenen erhöhtes Viktimisierungsrisiko auf.
- Bei den Körperverletzungsdelikten und bei den Straftaten gegen die persönliche Freiheit ist das Opferrisiko gegenüber den anderen Altersgruppen nicht erhöht. Gleichwohl sind in diesen Deliktsbereichen hohe Opferzahlen (absolut) der älteren Menschen festzustellen.

Im Hinblick auf weitere Deliktsbereiche mit einer möglicherweise besonderen Gefährdung Älterer – hier ist vor allem an Trickdiebstahl, betrügerische Verkaufs- und Geschäftspraktiken sowie Wohnungseinbruchsdiebstahl zu denken – mangelt es an polizeilichen Daten. Die genannten Delikte werden in der Polizeilichen Kriminalstatistik nicht als Opferdelikte erfasst.

Die Frage nach dem Konflikt- und Gewaltpotential in privaten und professionellen Pflegebeziehungen, kann derzeit nicht seriös beantwortet werden, weil genaue Abschätzungen zu Ausmaß und Umfang von Gewalt im sozialen Nahraum wie im Pflegekontext nicht vorliegen.

4. PRÄVENTION

4.1 Allgemein

Die statistische Gefährdungslage durch Kriminalität und Straßenverkehr für ältere Menschen ist im Vergleich zu anderen Altersgruppen als gering einzustufen. Diese „objektiven“ Daten (Hellfeld) müssen aber regelmäßig durch Bevölkerungsbefragungen zum Dunkelfeld und zum Sicherheitsgefühl der Bevölkerung ergänzt werden.

Das Dunkelfeld kann bei Einzeldelikten, sowohl im Bereich Verkehr als auch bei der Kriminalität bedeutend sein. Es ist zu vermuten, dass bei Straftaten im öffentlichen Raum das Dunkelfeld eher gering ausfällt. Repräsentative Opferbefragungen zeigen, dass das Dunkelfeld bei älteren Menschen aufgrund ihrer höheren Anzeigenbereitschaft tendenziell mit den Hellfelddaten übereinstimmt.

Allerdings korrespondiert das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung nur selten mit der objektiven Kriminalitätslage. Gerade bei älteren Menschen ist ein steigendes Sicherheitsbedürfnis stark ausgeprägt.

Eine typische Aussage zum Thema Sicherheitsgefühl:

„Angst ist ein großes Thema, wenn man älter wird“, sagt die sportliche Seniorin nachdenklich. Vor acht Jahren hat sie ihr Auto abgeschafft, wollte sich „diesem fürchterlichen Verkehr nicht länger aussetzen“. Doch dann erlebte die heute 63-Jährige, womit sie nicht gerechnet hatte: „Ich wollte abends einfach nicht mehr ausgehen, nicht ins Theater, nicht in die Konzerte, ich habe auch keine Freunde mehr getroffen“. Der Grund schien unüberwindlich: „Ich hatte Angst in der Dunkelheit, Angst, alleine nach Hause zu gehen. Schnell, so sagt sie heute, hätte sie damals „ganz einsam werden können“. Doch es kam ganz anders: Die Heidelbergerin zog die Notbremse, besuchte zwei Kurse zur Selbstbehauptung bei der Polizeidirektion. Und konnte ihren Mut zurückgewinnen.

Beeinträchtigt wird das Sicherheitsgefühl weniger durch die objektiven Gegebenheiten, sondern durch die subjektive Einschätzung der Sicherheitslage. Kriminalitätsfurcht oder auch die Angst vor dem modernen Verkehrsgeschehen, ob begründet oder unbegründet, mindert die Lebensqualität, führt zu Vermeide- und Schutzverhalten, zu Rückzug und – im Extremfall - zu Isolation. Bei diesen Menschen besteht die Gefahr, dass sie sich immer weiter zurückziehen und am sozialen Leben nicht mehr teilnehmen. Realität wird nur noch durch verkürzte und allzu häufig reißerische Medienberichterstattung wahrgenommen. Vermeidungsverhalten treten in den Vordergrund.

Ziel polizeilicher Prävention ist deshalb nicht nur die Minderung des Risikos, Opfer einer Straftat bzw. eines Verkehrsunfalls zu werden, sondern die Steigerung des Sicherheitsgefühls. Dabei arbeitet die Polizei als Partner in der Kommunalen Kriminalprävention mit allen staatlichen und privaten Stellen zusammen.

4.2 Integration von Verkehrsunfall- und Kriminalprävention

Die Verkehrsunfall- und Kriminalprävention sind in Baden-Württemberg zwei historisch getrennt gewachsene Bereiche. Die organisatorische Trennung auf allen Ebenen ist bisher die Regel. Kontakte und Kenntnisse voneinander bilden eher die Ausnahme.

Bereits in den 50er Jahren wurde in Baden-Württemberg der Gedanke einer vernetzten Verkehrsunfallprävention aufgegriffen. Kinderunfälle, insbesondere auf dem Schulweg, erreichten ein erschreckendes Ausmaß. Damals wurde das Projekt „Jugendverkehrsschule“ aus der Taufe gehoben. Das Jugendwerk der Deutschen Shell AG finanziert die technische Erstausrüstung, die Deutsche Verkehrswacht stellte Räume bzw. Übungsplätze zur Verfügung und die Polizei gestaltete den Verkehrsunterricht. Heute sind Jugendverkehrsschulen rechtlich und praktisch Bestandteil der schulischen Verkehrserziehung mit einem festen Platz im Schulsystem. Baden-Württemberg ist zwischenzeitlich im Straßenverkehr das sicherste Bundesland für Kinder.

1992 wurde unter dem Motto „Gib acht im Verkehr“ eine Verkehrssicherheitsaktion landesweit ins Leben gerufen. Partner sind die Landesverkehrswacht, der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, der Fahrlehrerverband, der ADAC, der Landessportverband und die Polizei. Die Partner arbeiten landesweit und regional auf allen Feldern der Verkehrssicherheit zusammen.

Die Erfolge, die im Bereich der Verkehrssicherheit über Jahre erzielt werden konnten, waren schließlich auch ein Grund im Bereich der Kriminalprävention neue Wege zu gehen. Denn insbesondere die Gewaltdelikte und die Kinder- und Jugendkriminalität konnten allein mit polizeilichen Mitteln nicht eingedämmt werden.

In Baden-Württemberg wurde schließlich 1997 landesweit die Kommunale Kriminalprävention ins Leben gerufen. Sie trägt mit ihrem gesamtgesellschaftlichen Ansatz wesentlich zur Steigerung der objektiven und subjektiven Sicherheit bei. Neben den verantwortlichen staatlichen Institutionen und Behörden bringen sich im erheblichen Umfang interessierte Bürgerinnen und Bürger in die Präventionsarbeit vor Ort ein.

Identische Zielgruppen, thematische Schnittmengen und methodisch gleiche Ansätze führen fast zwangsläufig zur Integration von Verkehrsunfall- und Kriminalprävention. Präventionsarbeit muss an den Zielgruppen und Lebenssachverhalten ausgerichtet werden; es bedarf einer ganzheitlichen Perspektive. Beide Bereiche, die Verkehrssicherheitsarbeit und die Kriminalprävention, können und müssen voneinander lernen. Die Polizei ist sich aber bewusst, dass integrative Aufgabenwahrnehmung ein langfristiger Prozess ist, der zahlreiche Schritte auf allen Ebenen fordert. Dabei gilt es die Arbeit zu vernetzen, nicht zu vermischen.

Das Innenministerium vollzog in der „Verwaltungsvorschrift über die Organisation des Polizeivollzugsdienstes Baden-Württemberg“ diesen Integrationsschritt, indem bei den Polizeidirektionen die Sachaufgabe „Prävention“ geschaffen wurde, die beide Aufgabenbereiche (Verkehrsunfall- und Kriminalprävention) auf örtlicher Ebene sinnvoll gestalten soll.

Diesen Integrationsgedanken griff die Polizeidirektion Heidelberg in einem Modellprojekt für ältere Menschen zwischenzeitlich auf.

4.3 Projekt „rüstig und fit“ – ein gemeinsames Programm der Stadt Heidelberg, Aktivia e.V., Akademie für Ältere und Polizeidirektion Heidelberg

Ältere Menschen **rüstig und fit** machen, unter diesem Motto organisierte die Polizeidirektion ein zehnwöchiges Mobilitäts- und Sicherheitstraining für Seniorinnen und Senioren.

In der Planungsphase des Projektes waren sich die Beteiligten einig, dass zwei Aspekte unbedingt zu berücksichtigen seien:

- Bisherige gut gemeinte passive Angebote (Vorträge) haben nachweislich nur geringen Erfolg. Die gewünschte Nachhaltigkeit stellt sich nur ein bei einer persönlichen Ansprache einem aktiven Mitmachen und variierender Wiederholung.

- In allen bisherigen Projekten gingen die Kriminalprävention und die Verkehrssicherheit getrennte Wege. Wir wollten Elemente aus beiden Sicherheitsbereichen für die Zielgruppe sinnvoll verbinden.

Diese Idee stieß auch im Land auf große Resonanz, so dass unser Projekt finanzielle Unterstützung durch das Innenministerium Baden-Württemberg erhielt.

Neben der Polizeidirektion beteiligten sich die Stadt Heidelberg, die Akademie für Ältere, die Heidelberger Straßen- und Bergbahn, die beiden Präventionsvereine und Aktivia e.V. an der Gestaltung und Durchführung.

Der Kurs wurde von 12 Frauen und Männern im Alter von 60 bis 84 Jahren besucht. An 18 Nachmittagen wurden für die Teilnehmer

- ein Gedächtnistraining angeboten.
- Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel erläutert und praktisch geübt.
- Ein Fahr- und Verkehrssicherheitstraining für Autofahrer, Fahrradfahrer und Fußgänger theoretisch als auch praktisch vermittelt.
- Die Produktpalette für die technischen Sicherheitsvorkehrungen in Haus und Hof anschaulich vorgestellt.
- Umfangreiche Beratung und Informationen zu den Kriminalitätsformen Falschgeld und Trickbetrug/Trickdiebstahl geboten.
- Selbstbehauptungstraining unterrichtet.

Das Projekt soll nun fachkundig evaluiert werden. Die ersten Rückmeldungen der Teilnehmer sind sehr positiv, zumal es gelungen ist, auf Anregungen aus dem Teilnehmerkreis das Angebot zu modifizieren. Für die Angehörigen der Polizeidirektion Heidelberg war es auf jeden Fall ein Gewinn, mit den älteren Teilnehmern ins Gespräch zu kommen. Dabei haben auch wir viel gelernt.

4.4 Präventionsmöglichkeiten für ältere Menschen

Die Kommunale Kriminalprävention trägt mit ihrem gesamtgesellschaftlichen Ansatz wesentlich zur Steigerung der objektiven und subjektiven Sicherheit der Bevölkerung bei. Der Anteil älterer Menschen in unserer Gesellschaft steigt in den kommenden Jahren weiter an. Deshalb müssen wir uns noch intensiver mit den Zusammenhängen von Kriminalität, Verkehrsunfällen und dem Alter auseinandersetzen. Durch praktische Hilfe der Polizei und ihrer Partner in der Prävention soll ein Beitrag dazu geleistet werden, vorhandene Kriminalitäts- und Verkehrsunfallängste zu reduzieren bzw. Verhalten, das Kriminalität und Verkehrsunfälle begünstigt, zu korrigieren.

Aus Sicht der Polizei sind dafür folgende Aspekte zu berücksichtigen:

1. Unwissenheit fördert Unsicherheit. Das Wissen um die Kriminalitätslage und Verkehrsunfalllage, insbesondere im eigenen Wohnbereich und um Präventionsmöglichkeiten vor Straftaten und Verkehrsunfällen schafft Transparenz und die Fähigkeit, Situationen besser einschätzen zu können. Das Angebot der **Seniorensicherheitsberater** nimmt Kriminalitäts- und Verkehrsunfallfurcht und stärkt das Vertrauen in eigene Handlungsmöglichkeiten.
2. **Selbstbehauptungstrainings der Polizei**, speziell zugeschnitten auf Seniorinnen und Senioren, fördern das Selbstbewusstsein und leisten wertvolle Hilfe, um die Mobilität im öffentlichen Raum zu erhalten. Insbesondere die angstfreie Nutzung des ÖPNV ist ein Anliegen der Polizei.

3. Damit der öffentliche Verkehr für ältere Menschen attraktiv ist, muss er „seniorengerecht“ sein (Niederflurbusse, häufige Takte, ausreichend Sitzplätze).
4. Die eigene Wohnung / das eigene Haus ist der Rückzugs- und Geborgenheitsraum für ältere Menschen. Hier fühlen sie sich sicher. Das Angebot der **Kriminalpolizeilichen Beratungsstelle** zum Schutz vor Einbruch trägt dazu bei, dass dies so bleibt.
5. Seniorengerechtes Wohnen muss den Bedürfnissen älterer Menschen Rechnung tragen. Die Stadtplaner sind gefordert, Stadtteile so zu konzipieren, dass gemeinsame Aktivitäten möglich sind (Treffpunkte, Freizeitmöglichkeiten, auch Orte der Ruhe und Entspannung).
6. Damit ältere Menschen als Verkehrsteilnehmer sicherer als bisher werden, muss der Verkehr „verlangsamt“ und „vereinfacht“ werden.
7. Als Radfahrer und Fußgänger müssen sich ältere Menschen im Verkehrsraum sicher bewegen können, durch verkehrsplanerische und verkehrstechnische Maßnahmen sowie durch eine seniorengerechte Verkehrsüberwachung muss dies sichergestellt sein.
8. Sicherheit ist Wohnqualität, nicht nur, aber gerade für ältere Menschen. Barrierefreie Wohnviertel sorgen für Mobilität im eigenen Wohnumfeld. Die soziale Kontrolle durch eine gut funktionierende Nachbarschaft ist eine gesunde Basis für ein Leben ohne Kriminalitätsfurcht.
9. Die Ausgestaltung der Wohnviertel kommt Seniorinnen und Senioren entgegen, wenn Wege und Plätze übersichtlich, Wegeführungen klar erkennbar und gut beleuchtet sind. Deutliche Beschilderungen (auch z.B. der Hausnummern) tragen weiterhin hierzu bei. Die Pflege von Anlagen und die Verhinderung von Müllbergen ist eine ständige Aufgabe. Im Rahmen von neu geschaffenen Wohnquartieren könnte sie auch in Form von Patenschaften an ältere Menschen vergeben werden (schönes Beispiel: Ältere kümmern sich generationsübergreifend um die Pflege/den Erhalt eines Kinderspielplatzes).
10. Ältere Menschen im Pkw sollten über die Leistungseinbußen im Alter und über den Einfluss von Medikamenten im Straßenverkehr verstärkt in den Medien aufgeklärt werden. Diese Aufgabe richtet sich nicht nur an die Pharmafirmen, Krankenkassen, Ärzte und Apotheken.

4.5 Opferschutz

Prävention ist der beste Opferschutz. Wo Kriminalität, Gewalt und Unglück dennoch nicht zu verhindern sind, muss zumindest alles getan werden, damit die Folgen für die Betroffenen so gering und so erträglich wie möglich bleiben.

Dass ein Mensch Opfer eines Verbrechens geworden ist, kann durch nichts aus der Welt geschaffen oder kompensiert werden und nicht jede Verletzung ist heilbar. Diese Opfer sind von Folgen der Tat physisch und psychisch betroffen. Sie sind in der Regel überfordert, sich um die notwendigen Formalitäten usw. zu kümmern. Sie brauchen Hilfe und zwar von Beginn an.

Insbesondere „vor Ort“ gewährleisten Polizeibeamtinnen und Polizeibeamte Opferschutz und Opferhilfe. Denn Opfer haben ein Anrecht auf Verständnis und Unterstützung, auf Information über den Fortgang des Verfahrens, über Opferentschädigung und Opferhilfeeinrichtungen.

Die Polizeidirektion Heidelberg nimmt aus diesen Gründen den Opferschutz sehr ernst und versucht unter Einbindung von externen Partnern in Präventionsnetzen eine den Umständen nach

optimale Betreuung zu gewährleisten. Dies ist am Beispiel des Projektes „Würde“ sehr anschaulich zu verdeutlichen.

Insbesondere Opfer schwerster Kriminalität sind besonderen Belastungen ausgesetzt. Neben der Tatsache, dass jemand Opfer wurde (Gewalt-, Sexualdelikte) kommen zu dem persönlichen Drama die Belastungen im Rahmen des Ermittlungsverfahrens hinzu.

Zu den unumgänglich notwendigen Maßnahmen gehört die Einbehaltung der Kleidung des Opfers zur Beweissicherung. Sie dient in diesem Fall als Beweismittel und Spurenlager (DNA-Untersuchungen etc.). In Zusammenarbeit mit den Vereinen Kommunale Kriminalprävention und Sicherheit kann nun mit Hilfe des Weißen Ring eine angemessene Wechselkleidung (Ober- und Unterbekleidung) angeboten werden. So können wir dem Opfer wenigstens in diesem Bereich seine „Würde“ zurückgeben.

Verfasser:

Peter Klein,
Polizeidirektion Heidelberg,
Römerstraße 2 – 4,
69115 Heidelberg,
Telefon: 06221-99-1100
e-mail: peter.klein@pdhd.bwl.de

Abschließende Podiumsdiskussion – Erkenntnisse für Heidelberg

Moderation: Bärbel Fabig

Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

Frau Hilde Gäthje (aktivierende Altenarbeit), Frau Dr. Angela Hack (Akademie für Ältere), Frau Frederike Ziganek-Soehlke (aktivia e.V.), Herr Andreas Woll (Institut für Kriminologie), Herr Peter Klein (Polizeidirektion Heidelberg), Herr Prof. Dr. Hans-Werner Wahl (DZFA HD)



Zunächst wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer nochmals vorgestellt. Dabei wurde kurz darauf eingegangen wer welche Institution vertritt bzw. wer welchen Zugang zum Thema hat.

An der Fachtagung wurden viele interessante Aspekte zum Thema Sicherheit und Lebensqualität im Alter beleuchtet. Jeder Referent hat wichtige Erkenntnisse benannt und Irrmeinungen gerade gerückt (objektive Gefährdungslage - subjektives Empfinden – Täter-Opfer Häufigkeiten, welche Gruppen sind besonders gefährdet..). Es wurde bereits darauf eingegangen, was dies für die praktische Arbeit an Auswirkungen haben sollte und wie wir hier im gesamteuropäischen Zusammenhang stehen.

Einiges der genannten Erkenntnisse wird bereits auch in Heidelberg, z.B. bei der Akademie für Ältere, in der Zusammenarbeit mit Polizei und den Seniorenzentren und in anderen Institutionen umgesetzt, dennoch bleibt noch immer einiges zu tun.

Eine der wesentlichen Erkenntnisse aus dem heutigen Tag ist, dass die bestehenden Institutionen noch besser zusammenarbeiten, sich austauschen und kooperieren sollten und dass der Transfer von wissenschaftlichen Erkenntnissen in die Praxis noch besser begleitet, angeregt und umgesetzt werden sollte.

Fragen, die bei der Podiumsdiskussion behandelt wurden:

- Was kann sich aus dem bisher Gehörten ergeben?
- Was muss daraus abgeleitet werden und
- Wo sind mögliche Handlungsansätze?

Fragen an die einzelnen Podiumsteilnehmer waren unter anderem:

- Welche Rolle spielt die Polizei heute und zukünftig?
- Welche Aufgaben übernimmt hierbei die Akademie für Ältere, wohin muss sie sich unter den Aspekten der Sicherheit im Alter weiterentwickeln? Wo ggf., verstärkt Angebote machen?
- Was bedeutet dies für die kommunale aktivierende Altenarbeit?
- Was waren die bestechendsten Erkenntnisse aus dem Modellprojekt „Rüstig und fit“, was war neu, was „bestechend“?
- Was kann die Wissenschaft für Heidelberg raten? Welche Strukturen sind vorhanden, welche müssen ggf. neu geschaffen werden? Gibt es konkrete Umsetzungsvorschläge?
- Wie können wissenschaftliche Erkenntnisse noch besser in die Praxis transportiert werden? Was braucht es dazu?

Folgende Erkenntnisse und mögliche Handlungsansätze wurden zusammengetragen:

- Die Vernetzung von Verkehrssicherheitsarbeit und Kriminalprävention muss weiter vorangetrieben werden.
 - Wichtiger Aspekt hierbei ist den Menschen ganzheitlich zu sehen und an den erkannten Daten, Schwächen im System, Defiziten und Erfahrungen gemeinsam zu arbeiten
- Prämisse ist ein ganzheitlicher Ansatz, bei dem die gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen aller Professionen, Akteure und Betroffenen zusammenfließen und das weitere Vorgehen bestimmen.
- Das Zusammenspiel verschiedener Faktoren erkennen und nutzen
 - Mobilität und Bewegung
 - Sicherheitstraining
 - Angsträume entschärfen/nehmen oder als nicht existent „entlarven“
 - Objektivierung des subjektiven Empfindens von einzelnen durch Erfahrungen, Erleben, Statistiken... Modelle des sinnvollen Zusammenspiels entwerfen
 - Stärken des Selbstbewusstseins durch Training (Selbstbehauptung, Zivilcourage), Wege kennen und Herausforderungen meistern (Kartenautomaten, Stufen, Rampen...)
 - Vertrauen schaffen, Austausch bieten, Aussagen ernst nehmen
 - Soziale Kontakte ermöglichen, Isolation verhindern
 - Ein Gesamtkonzept entwickeln, das sich in mehrere Teilabschnitte zusammenfassen lässt, planen. Die einzelnen Module sollten unabhängig voneinander buchbar sein
 - Bei der weiteren Planung und Ausgestaltung kann auf die vielfältigen und wissenschaftlich abgesicherten Erfahrungen aus dem Pilotprojekt „Rüstig & fit“ zurück gegriffen werden
- Das Nutzen von Kompetenzen und Erfahrungen Älterer wird zukünftig notwendiger als heute (neben wichtigen und schönen persönlichen Erfahrungen auch angesichts immer knapper werdende Ressourcen ein Muss). Ein Bewusstsein wieder verstärkt füreinander da zu sein muss gezielt gefördert werden.
- Wichtige Instanzen müssen im Sinne einer noch besseren Zusammenarbeit zusammengebracht werden. Kapazitäten, Ressourcen sollen gegenseitig nutzbar gemacht werden. Dies soll Zeichen auch in der Bevölkerung setzen.

- Veranstalter, Institutionen, sonstige Akteure müssen kooperieren und gut vorbereitet und abgesprochen ihr Leistungsspektrum anbieten, ggf. gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit initiieren, um ihre Angebote bekannt zu machen (gemeinsame Infrastrukturen nutzen)
- Das Thema Gewalt in der Pflege sollte nicht tabuisiert, sondern thematisiert werden.
- Forderung: die Altersbildungen in Ausbildungsberufen, die mit Alter zu tun haben sollen in Lehrplänen, in der Praxis verifiziert bzw. angepasst werden. Wichtig ist hierbei das Wegkommen vom defizitär und negativ geprägten Altersbild hin zu einem Kompetenz geprägten und positiven Altersbild. Pflegebedürftigkeit ist in der Regel erst jenseits der 80 ein Thema!
- Ältere sollte sich gegenseitig Mut machen, gegenseitig von gemachten Erfahrungen profitieren und lernen. Hat ein älterer Mensch positive Erfahrungen im Bereich Sicherheit gemacht kann er diese authentischen Erfahrungen seiner Altersgruppe besser näher bringen als jemand, der weit weg davon ist.
- Dezentralität ist gerade im Alter sehr wichtig. Das bedeutet kleinräumige Zugänge/ Begegnungsmöglichkeiten schaffen und dann spezifisch auf die Bedürfnisse eingehen.
- Statistiken helfen sowohl Professionellen als auch Angehörigen und Betroffenen zu realistischeren Einschätzungen daher:
 - Opferbefragungen durchführen, ggf. Typologien erkennen
 - Öffentlichkeitsarbeit betreiben
 - Erfahrungen machen lassen/Sicherheit vermitteln
- Forderung nach Evaluation der Praxis, um neueste Erkenntnisse anzupassen, Bewährtes weiterführen zu können und neue Ideen zu erhalten
- Integration von sozial Isolierten in ein soziales Netz enorm wichtig. Die Gefahr der Opferwerdung bei Isolierten wesentlich höher als bei sozial Integrierten. Aufgabe von Institutionen, die mit Älteren arbeiten, ggf. „aufsuchende Arbeit“, Zusammenarbeit mit Ärzten u.a. leicht Demente sind in Bezug auf Opferwerdung besonders gefährdet (Konzept entwickeln?)
- Mehr Begegnungsmöglichkeiten zwischen Alt und Jung zum besseren gegenseitigen Verständnis schaffen. Vorurteile abbauen und Offenheit/Neugierde aufeinander fördern.

FAZIT aus den genannten Ergebnissen war:

- **dass angeregt werden soll, eine Arbeitsgruppe „Sicherheit im Alter“ unter dem bereits existierenden Lenkungsgremium Kommunale Kriminalprävention von Stadt und Polizeidirektion Heidelberg einzurichten.**
- **Die Federführung sollte bei der Stadt und der Polizei liegen. Diese entscheiden dann auch über die Zusammensetzung der Gruppe (multiprofessionell).**
- **Die Arbeitsinhalte der neuen Arbeitsgruppe ergeben sich aus den Erkenntnissen der Fachtagung und eigener Prioritätensetzung.**
- **Der Arbeitsgruppe soll auch die Rolle des Praxisforums für die Beteiligten im örtlichen Netzwerk zukommen.**

Frau Fabig dankte allen Beteiligten ganz herzlich für die Bereitschaft an diesem Tag dabei zu sein. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer äußerten hohe Zufriedenheit über die Inhalte und Ergebnisse, die Beiträge wurden in Papierform zur Verfügung gestellt. Wichtig ist nun an den gewonnenen Erkenntnissen weiter zu arbeiten und sich möglichst multiprofessionell und institutsübergreifend zu vernetzen.

Literaturverzeichnis - Internetadressen

Bericht über das 9. Symposium Verkehrsmedizin des ADAC

Ältere Menschen im Straßenverkehr, München, 1995

Bewährungshilfe (Zeitschrift)::

Alte Menschen als Täter und Opfer, Heft 2, Jahrgang 52, 2005

von Danwitz: Kriminologie, C.F. Müller Verlag, Heidelberg 2004

Flade/Limbourg:

Mobilität älterer Menschen, Leske und Buderich Verlag, Opladen, 2001

Forum Kriminalprävention:

Demographischer Wandel, Ausgabe 3, 2005 www.forum-kriminalpraevention.de/

Greve, Werner:

Furcht vor Kriminalität im Alter, in: Zeitschrift für Entwicklungspsychologie und Pädagogische Psychologie, Heft 3, S. 123 – 133, Band 32, 2000

Jahrbuch Sucht 2005: Deutsche Hauptstelle für Suchtfragen, Neuland-Verlag

Kaiser/Oßwald: Altern und Autofahren, Hans Huber Verlag, Bern 1999

Kawelovski: Ältere Menschen als Kriminalitätsoffer, Bundeskriminalamt, Wiesbaden 1995

Kreuzer/Hürliman:

Alterskriminologie und humane Kriminalpolitik gegenüber alten Menschen, Lambertus Verlag 1992

Meka, Ronald; Bayer, Susanne: Informations- und Steuerungssystem für die Verkehrssicherheitsarbeit für Senioren, Bergisch Gladbach, Bundesanstalt für Straßenwesen, 2001 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Unterreihe "Mensch und Sicherheit", Heft M 130, August 2001)

Polizeiliche Kriminalstatistik 2003:

Wiesbaden, 2004, Verkehr in Zahlen 2003/2004; Deutscher Verkehrs-Verlag, Hamburg 2003

Psychologie Heute (Zeitschrift):

Anders alt werden – Lebenskunst für Fortgeschrittene, Heft 8, 2005
www.psychologie-heute.de

Schirmmacher, Frank:

Das Methusalem-Komplott, Die Macht des Alterns 2004-2050, Blessing-Verlag 2004

Schriftenreihe Verkehrssicherheit 8: Beiträge zur Europäischen Konferenz vom 2. – 4. Mai 2000 in Köln - Mehr Verkehrssicherheit für Senioren - www.dvr.de

Schwind: Kriminologie, 13. Auflage, Kriminalistik Verlag 2003

Statistisches Bundesamt: Fachserie 8 / Reihe 7, Verkehr 2003, Wiesbaden 2004

Tränkle: Autofahren im Alter, Verlag TÜV Rheinland, Köln 1994

TÜV-Kolloquium

Ältere Menschen im Straßenverkehr, Verlag TÜV Rheinland, Köln 1990

40. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2002:

Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaften, Hamburg, 2002

Weitere Internetadressen

www.bmfsfj.de/Politikbereiche/aeltere-menschen

www.dzfa.de

www.gib-acht-im-verkehr.de

www.heidelberg.de/senioren/

www.polizei-beratung.de

www.praevention-bw.de

www.praevention-rhein-neckar.de

www.sicherheit.de

Anmeldungen zur Fachtagung Sicherheit und Lebensqualität im Alter

	Name	Vorname	Institution	Straße	PLZ	Ort	Telefon	Fax	E-Mail
1.	Abb-Hochmuth	Isolde	Seniorenzentrum Rohr- bach	Baden-Badener -Str. 11	69126	Heidelberg	06221/334540		szrohrbach@ekihd.de
2.	Albrecht	Doris	Seniorenzentrum Kirchheim	Alstaterstr. 29	69124	Heidelberg			szkirchhheim@psd-ggmbh.de
3.	Ambrosius	Paul	Akademie für Ältere	Bergstr. 43	69120	Heidelberg	06221/404806	06221/404826	gpamprosius@gmx.de
4.		Käthe	Bereitschaftsführerin des DRK Spechbach	Epfenberger Str. 2-4	74937	Spechbach			
5.	Bauer	Renate		Am Leutbusch 10	67105	Schifferstadt	06235/7754		renate@migrate.de
6.	Bialek	Renate	Betreuungsbehörde HD	Fischmarkt 2	69117	Heidelberg	06221/5838690	06221/5838930	Renate.Bialek@heidelberg.de
7.	Binder	Karl	Innenministerium Bad - Werstt.	Dorotheenstr.36	70173	Stuttgart	0711/2313943		Karl.Binder@IM.BWL.de
8.	Blem	Nicole	Seniorenbüro	Hebelstr. 1	68723	Schwetzingen	06202/87250	06202/87255	seniorenbüro@schwetzingen.de
9.	Böhm	Markus	Stadtverwaltung Wein- heim	Bahnhofstr. 3-5	69469	Weinheim	06210/82358	06201/82508	m.boehm,@weinheim.de
10.	Bohn	Annette	Gemeinderätin	Wingertsteige 11	74937	Spechbach			
11.	Brämer	Wolfgang		Otto-Hahn-Platz 1	69126	Heidelberg			
12.	Braun	Helmut	Gemeindeverwaltung	Rathausstr.2	68789	St-Leon-Rot	06227/5380	06227/538277	helmut.braun@st-leon-rot.de
13.	Brinschwitz	Annemarie	Akademie für Ältere	Sofienstr. 39	69226	Nußloch	06224/12860		
14.	Dündar	Karin	Seniorenzentrum Kirchheim	Alstaterstr. 29	69124	Heidelberg			szkirchhheim@psd-ggmbh.de
15.	Eppinger	Franz	Berufsfachschule Al- tenpflege	Schillerstr. 33	69115	Heidelberg	06221/21415		
16.	Gäthje	Hilde	Amt für Soziale Ange- legenheiten und Alten- arbeit						Hilde.gaethje@heidelberg.de
17.	Günzerodt	Ralf	Landesverkehrswacht BW	Kesselstr. 38	70327	Stuttgart	0711/4070300		Landesverkehrs- wacht@lvwbw.de
18.	Heß	Waltraud	Akademie für Ältere	Karolingerweg 1	69123	Heidelberg	06221/833501		
19.	Hofmann	Dirk	Stadt Heidelberg Ge- sundheitsförderung	Prinz Carl		Heidelberg	06221/5818250		dirk.hofmann@heidelberg.de
20.	Hollerbach	Heike		Kegelbahnweg 5	69168	Wiesloch	06222/938693		
21.	Just	Elvira	Selbständig Wohnen	Storchenweg. 2	69123	Heidelberg	06221/779188	06221/739414	

			HD e.V.						
22.	Kehder	Antje	Amt für Soziale Angelegenheiten und Altenarbeit	Dantestr. 7	69115	Heidelberg	06221/5838340	06221/5838990	antje.kehder@heidelberg.de
24.	Keller	Helmut	KKP Rhein-Neckar e.V.	Adolf-Eiermann-Str. 20	69412	Eberbach	06271/942345		Keller-Eberbach@t-online.de
25.	Klein	Irmgard	Akademie für Ältere						
26.	Kneisel	Richard	Kriminalpolizeiliche Beratungsstelle	Römerstr. 2-4	69115	Heidelberg	06221/99124	06221/991247	kbst@pdhd.bwl.de
27.	Krause	Ellen							
28.	Kronenwett	Renate	Nachbarschaftshilfe Bammental	Pfitzerstr. 15	69245	Bammental	06223/46429	06223/868917	renatekronenwett@qmx.de
29.	Kügler	Kurt	ACE-Kreis MA-RH Neckar - HD	Thomas Mannstr. 23	68169	Mannheim	0621/304121		
30.	Kuhn	Wiebke	Soziale Dienste der Stadt	Fischmarkt 2	69115	Heidelberg	06221/5838650	5838900	wiebke.kuhn@heidelberg.de
31.	Lass-Schweiger	Gisela	Seniorenzentrum Kirchheim	Alstaterstr. 29	69124	Heidelberg			szkirchhheim@psd-ggmbh.de
32.	Löffler	Friedrich	Impulse Stiftung	Jahnstr. 32	69120	Heidelberg	06221/401623		www.Impulse-Stiftung.de
33.	Lorenzen	Hilde		Gerhart-Hauptmannstr. 21	69120	Heidelberg	06221/412049		
34.	Mauersberger	Silke	Betreutes Wohnen Neckarhausen	Hauptstr. 359	68535	Edingen-Neckarhausen	06203/107167		
35.	Maurer	Robert		Lutherstr. 2	67059	Ludwigshafen			
36.	Mazur	Hans	Stadtseniorenrat e.V.	Bismarckstr. 6/1	69469	Weinheim	06201/184390		
37.	Melter	Magdalena	Betreuerin	Gaisbergstr. 91	69115	Heidelberg	06221/28977	06221/28980	mmelter@t-online.de
38.	Michligk	Ingrid	Akademie für Ältere						
39.	Micol	Dr.William	Bethanien - KK - Geriatriisches Zentrum	Rohrbacherstr. 149	69126	Heidelberg	06221/3191728	06221/3191505	wmicol@bethanien-heidelberg.de
40.	Miklaw	Dr.Hans	Akademie für Ältere				06221/862533		
41.	Miklaw	Traute	Akademie für Ältere						
42.	Mock	Günter	Wanderführer	Bahnhofstr. 25	69115	Heidelberg	06221/22053	06221/182778	
43.	Moll	Harika	Amt für Soziale Angelegenheiten und Altenarbeit				06221/583836		harika.moll@heidelberg.de

44.	Moos	Hans-Jürgen	Bürgermeister, stellvertr. SPD Landesvize	Friedrichstr. 10	74909	Meckesheim	06226/920011	06226/920044	moos.bm@meckesheim.de
45.	Müller	Wolfgang	Gemeinde Reilingen	Hockenheimer Str. 1-3	68799	Reilingen	06205/952207	06205/952210	post@reilingen.de
46.	Munk	Horst	Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V.	Hebelstr. 57	68775	Ketsch	06202/61757	06202/970806	nordbadeb@bads.de
47.	Nemetz	Dr. Christa	Aktivia e.V.	Brückenstr.16	69120	Heidelberg	06221/892448		christa.nemetz@web.de
48.	Olbert	Inge	DRK Spechbach u. Altenpflegerin	Hirtenstr. 10	74937	Spechbach			
49.	Petrat	Vanessa	Heidelberger Selbsthilfe- und Projektbüro	Alte Eppelheimer Str. 38	69115	Heidelberg	06221/184290	06221/16331	selbsthilfe@paritaet-hd.de
50.	Pogad	Ursula	Betreutes Wohnen Neckarhaus	Hauptstr. 359	68535	Edingen-Neckarhausen	06203/107167		
51.	Polgar	Erzebeth Sisi		Bühler Str. 9	69126	Heidelberg	06221/302609		
52.	Pölte	Dr. René	Amt für öffentliche Ordnung	Bergheimer Str.69	69115	Heidelberg	06221/5817000	06221/5817900	rene.poeltl@heidelberg.de
53.	Reisinger	Elisabeth		Im Linsenbühl 26	61221	Dossenheim	06221/866018		
54.	Rothe	Marga	AGFI Familienhilfe-Stiftung	Bonhoefferstr.17	69123	Heidelberg	06221/165855	06221/751999	hdmodell@ad.com
55.	Saenger	Ri	Akademie für Ältere	Bergheimer Str.	69115	Heidelberg	06203/62246		
56.	Sartorius	Gudrun	Seniorenzentrum Bergheim						
57.	Scheller	Irmgard	Seniorenzentrum Kirchheim	Alstaterstr. 29	69124	Heidelberg			szkirchhheim@psd-ggmbh.de
58.	Schmidt	Peter	Vpol. Reutlingen Leiter Verkehrserziehung				07121/9425101		Peter.Schmidt@pdrtr.bwl.de
59.	Schmidt	Hans-Jürgen	Universitätsklinikum HD	Neckarstr. 30	69412	Eberbach	06271/7657		
60.	Schmidt	Alexander	Sozialamt Altenhilfe-Fachberatung	Bahnhofstr.54	69151	Neckargemünd	06223/92397564	06223/923995	alexander.schmidt@rhein-neckar.de
61.	Schmitt	Phillip	Aktivia e.V.						
62.	Schmitt	Hans	Berufsbetreuer	Friedensstr. 20	69214	Eppelheim	06221/7392680	06221/7392681	
63.	Scholl	Alfger	Akademie für Ältere	Panoramastr. 106	69126	Heidelberg	06221/393984		Alfger-Scholl@t-online.de

64.	Schreiter	Gerhard		Wiesenweg. 4	69121	Heidelberg	06221/409349		
65.	Schütz	Waltraud	DRK Ortsverband Neckarbischofsheim	Buchenstr. 2	74924	Neckarbischofsheim	07263/6710		
66.	Sperr	Leonie	DRK Ortsverband Neckarbischofsheim	Forlenstr. 13	74924	Neckarbischofsheim	07263/6681		
67.	Stepken	Helga	Berufsbetreuerin	Schlossberg 35	69117	Heidelberg	06221/26085		
68.	Weiss	Carmen		Plöck 61-314	69117	Heidelberg	06221/3263011		carmenweiss75@yahoo.de
69.	Windisch	Christel	Seniorenzentrum Kirchheim	Alstaterstr. 29	69124	Heidelberg			szkirchhheim@psd-ggmbh.de
70.	Wraase	Helga		Herbstweg 25	68535	Neckarhausen	06203/12123	06221/938228	klauswraase@aol.com
71.	Wraase	Klaus		Herbstweg 25	68535	Neckarhausen	06203/12123	06221/938228	klauswraase@aol.com
72.	Wurster	Ursel		Hauptstr. 99	69115	Heidelberg	06221/600301		
73.	Ziganek	Friederike	Gerontologin u. Sportwissenschaftlerin						ellenkrause@yahoo.de