

Antrag

der Abg. Julia Goll u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Abschalten der Straßenbeleuchtung zur Nachtzeit – Unnötige Schaffung von Angsträumen oder notwendige Energiesparmaßnahme?

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sie die Maßnahmen beispielsweise der Stadt Esslingen, die Straßenbeleuchtung auszuschalten, oder die Entscheidung einiger anderer Städte, die Beleuchtung zumindest zeitlich bzw. örtlich einzuschränken, umfassend, somit auch rechtlich, beurteilt (zumindest unter Darstellung der für die Bewertung/Abwägung herangezogenen, maßgeblichen Schutzgüter wie bspw. innere Sicherheit und Verkehrssicherheit, im Hinblick auf Gewalt- und Kriminalprävention, sowie der hierbei vorgenommenen Gewichtung der für- und widerstrebenden Argumente im Hinblick auf die jeweiligen Schutzgüter und sonstigen Interessen);
2. inwiefern sie sich gegenüber Kommunen in Baden-Württemberg, beispielsweise der Stadt Esslingen, für bzw. gegen nächtliche Beleuchtung auf öffentlichen Straßen einsetzt und welcher Kontakt zu den entsprechenden Kommunen bisher stattgefunden hat;
3. inwieweit sie eine des Nachts durchgehend erfolgende Beleuchtung durch Straßenlaternen für polizeirechtlich bzw. polizeilich notwendig oder geboten erachtet und welche Möglichkeiten grundsätzlich bestehen, die Missachtung solcher Vorschriften zu pönalisieren;
4. inwieweit ihr weitere Gemeinden bekannt sind, die zu ähnlichen Maßnahmen greifen bzw. beabsichtigen, solches künftig zu tun;
5. nach welchen konkreten Kriterien das Abschalten von Beleuchtung im öffentlichen Raum nach ihrer Kenntnis in den verschiedenen Kommunen gegenwärtig erfolgt;

6. inwieweit ihr Erkenntnisse bezüglich der vermehrten Begehung von Straftaten oder bezüglich des vermehrten Auftretens von Verkehrsunfällen in des Nachts nicht von Straßenlaternen erleuchteten Gegenden in Ortsbereichen vorliegen;
7. wie viel Energie durch solch ein kommunales Vorgehen nach ihrer Kenntnis prozentual und, mit Blick auf die jeweiligen Kommunen (z. B. Esslingen), absolut eingespart werden kann (Angaben bitte, so möglich, aufgeschlüsselt nach Kommune, relativer Einsparung in Prozent sowie absoluter Einsparung in Terrawattstunden);
8. inwieweit sie das nächtliche Abschalten von Straßenlaternen für notwendig, sinnvoll bzw. einem übergeordneten Zweck dienlich erachtet, um Energie zu sparen im Hinblick auf eine ggf. zu beobachtende Zunahme von Straftaten bzw. Verkehrsunfällen;
9. wie sie in diesem Zusammenhang intelligent gesteuerte Systeme, z. B. mit Bewegungsmelder – wie etwa in Ludwigsburg, bewertet;
10. inwieweit aus ihrer Sicht (kommunale) Energiesparmaßnahmen das subjektive Sicherheitsgefühl in der Bevölkerung, insbesondere bei Frauen, beeinträchtigen dürfen und ggf. sogenannte „Angsträume“ geschaffen werden dürfen, um damit Energie zu sparen;
11. sofern sie Ziffer 8 dahingehend bejaht, dass Energiesparmaßnahmen das subjektive Sicherheitsgefühl beeinträchtigen dürfen, welche Ratschläge und Handlungsanleitungen sie für diejenigen Personen bereithält, deren Sicherheitsgefühl tatsächlich beeinträchtigt ist.

21.12.2022

Goll, Weinmann, Haußmann, Dr. Timm Kern, Birnstock, Bonath,
Brauer, Haag, Dr. Jung, Reith, Dr. Schweickert FDP/DVP

Begründung

Der SWR berichtete in der Sendung „SWR Aktuell“ vom 14. Dezember 2022 über die fehlende nächtliche Straßenbeleuchtung in der Stadt Tübingen. Viele weitere Städte haben Einschränkungen bzw. Abschaltungen geplant oder führen diese bereits aus. Viele Frauen fühlten sich nun nachts nicht mehr sicher, sog. „Angsträume“ könnten geschaffen werden. Inzwischen haben unter anderem auch die Städte Mannheim, Ulm, Esslingen und Konstanz ähnliche Maßnahmen eingeleitet.

Ob und inwieweit die Landesregierung dies im Hinblick auf das Energiesparen für zulässig erachtet, soll mit diesem Antrag abgefragt werden.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 31. Januar 2023 Nr. VM4-0141.5-26/90 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen sowie dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. wie sie die Maßnahmen beispielsweise der Stadt Esslingen, die Straßenbeleuchtung auszuschalten, oder die Entscheidung einiger anderer Städte, die Beleuchtung zumindest zeitlich bzw. örtlich einzuschränken, umfassend, somit auch rechtlich, beurteilt (zumindest unter Darstellung der für die Bewertung/Abwägung herangezogenen, maßgeblichen Schutzgüter wie bspw. innere Sicherheit und Verkehrssicherheit, im Hinblick auf Gewalt- und Kriminalprävention, sowie der hierbei vorgenommenen Gewichtung der für- und widerstreitenden Argumente im Hinblick auf die jeweiligen Schutzgüter und sonstigen Interessen);

10. inwieweit aus ihrer Sicht (kommunale) Energiesparmaßnahmen das subjektive Sicherheitsgefühl in der Bevölkerung, insbesondere bei Frauen, beeinträchtigen dürfen und ggf. sogenannte „Angsträume“ geschaffen werden dürfen, um damit Energie zu sparen;

Die Fragen 1 und 10 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In § 41 Abs. 1 S. 1 Straßengesetz (StrG) ist – im Rahmen des Zumutbaren und soweit dies aus polizeilichen Gründen geboten ist – eine allgemeine Beleuchtungspflicht der Gemeinden innerhalb der geschlossenen Ortslage geregelt. Die Beleuchtung der Straße stellt eine weisungsfreie Pflichtaufgabe (§ 2 Absatz 2 Satz 1 Gemeindeordnung) der Gemeinden dar. Eine Fachaufsicht besteht insoweit nicht.

Die allgemeine Beleuchtungspflicht ist den Gemeinden als selbstständige Verpflichtung im Rahmen der Zumutbarkeit auferlegt, die vorrangig zu einer bestehenden Verkehrssicherungspflicht hinzutritt. Die Verpflichtung ist räumlich auf die geschlossene Ortslage beschränkt und bezieht sich nicht auf die Außenstrecken. Eine Beleuchtungspflicht besteht nur, soweit diese zur Gefahrenabwehr erforderlich ist. Der Rahmen der Zumutbarkeit beurteilt sich unter anderem nach der Größe und finanziellen Leistungskraft der jeweiligen Gemeinde. Dabei hängt das Maß der Zumutbarkeit vor allem auch davon ab, ob und inwieweit die Erfüllung der Verpflichtung nach § 41 Abs. 1 S. 1 StrG je nach den örtlichen Verhältnissen und der Bedeutung der Straße für den Verkehr zur Gefahrenabwehr erforderlich ist. Die konkrete Ausgestaltung und Anordnung der Straßenbeleuchtung obliegt den einzelnen Gemeinden.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist insbesondere die Beleuchtung kritischer Stellen, wie z. B. Kreuzungen, Querungsstellen des Fuß- und Radverkehrs oder anderen aus Sicht der zuständigen Behörden problematischer Punkte zu begrüßen. Über die objektive Verkehrssicherheit hinaus ist eine Beleuchtung auch für die subjektiv-wahrgenommene Verkehrssicherheit maßgeblich, insbesondere an Haltestellen, im Alltagsradverkehr und im Alltagsfußverkehr.

Die wahrgenommene Sicherheit im öffentlichen Raum wird von verschiedenen Faktoren beeinflusst. Hierzu zählt auch die Straßenbeleuchtung, deren Fehlen negative Auswirkungen auf das Sicherheitsempfinden der Bevölkerung haben kann.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Insbesondere bei Frauen und älteren Personen können Kriminalitätsfurcht und Vermeidungsverhalten zunehmen. Bei Bürgerbefragungen wird unter anderem fehlende Beleuchtung als zentrale Furchtursache genannt. Eine fehlende Beleuchtung des öffentlichen Raumes kann in Einzelfällen und von konkreten lokalen Umständen abhängig Tatgelegenheitsstrukturen begünstigen bzw. die Aufklärung von Straftaten erschweren.

Die kriminalpräventiven Effekte besserer Beleuchtung im öffentlichen Raum sind mehrfach belegt und bilden eine bedeutende Grundlage für Maßnahmen städtebaulicher Kriminalprävention. Der Umkehrschluss, wonach die Abschaltung einmal zu kriminalpräventiven Zwecken installierter Beleuchtungseinrichtungen einen negativen Einfluss haben könnte, ist ohne weitere wissenschaftliche Untersuchungen momentan nicht belegbar. Die (subjektive Wahrnehmung der) Funktionsfähigkeit des Gemeinwesens, des Staates und seiner Institutionen etc. sowie soziales Kapital und Vertrauen sind jedoch grundsätzlich wichtige kriminologische Einflussgrößen.

Insgesamt müssen bei Entscheidungen über die Abschaltung von nächtlicher Beleuchtung immer die konkreten lokalen Gegebenheiten in ihrer Gesamtheit betrachtet werden. Hinsichtlich der unter Ziff. 10 skizzierten möglichen Auswirkungen zur Abschaltung oder Reduzierung bislang vorhandener Beleuchtung im öffentlichen Raum, lässt sich keine pauschale Regel für Beleuchtungskonzepte definieren, um mögliche Folgen zu minimieren. Regelmäßig sind die konkreten baulichen Gegebenheiten, die visuellen Orientierungsmöglichkeiten, Art der Verkehrsbeteiligung, relevante Nutzungszeiten, (polizeiliche) Erkenntnisse zur objektiven und subjektiven Sicherheitslage sowie die Bedarfe weiterer relevanter Akteure einflussgebend.

2. inwiefern sie sich gegenüber Kommunen in Baden-Württemberg, beispielsweise der Stadt Esslingen, für bzw. gegen nächtliche Beleuchtung auf öffentlichen Straßen einsetzt und welcher Kontakt zu den entsprechenden Kommunen bisher stattgefunden hat;

4. inwieweit ihr weitere Gemeinden bekannt sind, die zu ähnlichen Maßnahmen greifen bzw. beabsichtigen, solches künftig zu tun;

Die Fragen 2 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Landesregierung sind Maßnahmen zur Abschaltung der Straßenbeleuchtung in Rottenburg und Tübingen bekannt. Informationen zu ähnlichen Maßnahmen der Stadt Esslingen liegen nicht vor.

Das Ministerium für Verkehr stand mit der Stadt Rottenburg aufgrund eines Schreibens der Kommune sowie einer Presseanfrage in Kontakt.

Das Regierungspräsidium Tübingen hatte zu dieser Frage Kontakt mit den Städten Rottenburg und Tübingen. In beiden Fällen wurden die Gemeinden vom Regierungspräsidium darauf hingewiesen, dass die geltende Rechtslage es aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht gestatte, die nächtliche Beleuchtung von Fußgängerüberwegen abzuschalten. Dabei sei auch deutlich gemacht worden, dass die Rechtslage hiervon keine Ausnahmen gestatte. Das Regierungspräsidium habe die betroffenen Gemeinden zudem darauf hingewiesen, dass sich die verantwortlichen Bürgermeister im Falle der Abschaltung der Straßenbeleuchtung an einem Fußgängerüberweg in die Gefahr begeben, sowohl zivilrechtlich wie auch strafrechtlich für Schäden haften zu müssen, falls es deshalb zu einem Unfall komme. Im Fall der Stadt Tübingen erging eine entsprechende Weisung durch das Regierungspräsidium Tübingen.

3. inwieweit sie eine des Nachts durchgehend erfolgende Beleuchtung durch Straßenlaternen für polizeirechtlich bzw. polizeilich notwendig oder geboten erachtet und welche Möglichkeiten grundsätzlich bestehen, die Missachtung solcher Vorschriften zu pönalisieren;

Vorgaben zur Beleuchtung von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen ergeben sich aus unterschiedlichen spezialgesetzlichen Regelungen. Es wird insbesondere auf § 41 Absatz 1 Satz 1 StrG verwiesen, der eine allgemeine Beleuchtungspflicht soweit diese zur Gefahrenabwehr erforderlich ist, normiert. Danach obliegt es den Gemeinden „im Rahmen des Zumutbaren als öffentlich-rechtliche Pflicht, Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage einschließlich der Ortsdurchfahrt zu beleuchten, soweit dies aus polizeilichen Gründen geboten ist.“ Ein Rückgriff auf das allgemeine Polizeirecht zu Zwecken der Gefahrenabwehr kommt daher nicht in Betracht. Es wird in diesem Zusammenhang auf die Stellungnahme zu Ziff. 1 sowie auf die Drucksache 16/9084 verwiesen.

5. nach welchen konkreten Kriterien das Abschalten von Beleuchtung im öffentlichen Raum nach ihrer Kenntnis in den verschiedenen Kommunen gegenwärtig erfolgt;

Nach Informationen der KEA – Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH wird bei einzelnen Kommunen im Land entweder mit Bewegungsmeldern abgeschaltet (z. B. auf Radschnellwegen) oder nachts mit Zeitschaltung (häufig zwischen 0 Uhr und 4 Uhr).

6. inwieweit ihr Erkenntnisse bezüglich der vermehrten Begehung von Straftaten oder bezüglich des vermehrten Auftretens von Verkehrsunfällen in des Nachts nicht von Straßenlaternen erleuchteten Gegenden in Ortsbereichen vorliegen;

Die statistische Erfassung von Straftaten erfolgt bei der Polizei Baden-Württemberg anhand der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS). Bei der PKS handelt es sich um eine sogenannte reine Ausgangsstatistik, in der strafrechtlich relevante Sachverhalte nach der polizeilichen Sachbearbeitung vor Abgabe an die Strafverfolgungsbehörden erfasst werden. Die PKS ist als Jahresstatistik konzipiert. Die Fallfassung erfolgt nach den bundeseinheitlichen „Richtlinien für die Führung der Polizeilichen Kriminalstatistik“.

Grundsätzlich besteht auf Basis der PKS die Möglichkeit Straftaten nach Tatortbereichen oder auch spezifischen Tatörtlichkeiten, wie beispielweise „Bahnhof“ oder „Marktplatz“, auszuwerten. Der Beleuchtungszustand der Tatortbereiche oder Tatörtlichkeiten wird in der PKS jedoch nicht erfasst, weshalb eine statistische Auswertung der PKS im Sinne der Fragestellung nicht möglich ist.

Die statistische Erfassung von Verkehrsunfällen richtet sich grundsätzlich nach dem Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz. Beigefügter Tabelle sind die Verkehrsunfälle (ohne sog. Kleinstunfälle, also Verkehrsunfälle, bei denen weder eine Person verletzt oder getötet wurde und keine bedeutende Ordnungswidrigkeit zugrunde liegt) innerorts bei Dämmerung und Dunkelheit, aufgrund der allgemeinen Unfallursache mangelhafte Beleuchtung der Straße, des jeweils vierten Quartals der letzten fünf Jahre, zu entnehmen (Stand 9. Januar 2023) Eine unfallstatistische Erfassung, ob und ggf. warum die Straßenbeleuchtung nicht brannte bzw. ob grundsätzlich keine ausreichende Beleuchtung vorhanden war, erfolgt nicht.

	2018	2019	2020	2021	2022
Verkehrsunfälle gesamt	4	7	4	4	14
Verkehrsunfälle mit Sachschaden	0	2	0	2	3
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	4	5	4	2	11
Getötete	0	0	0	0	0
Schwerverletzte	0	1	0	1	4
Leichtverletzte	4	4	4	1	7

7. wie viel Energie durch solch ein kommunales Vorgehen nach ihrer Kenntnis prozentual und, mit Blick auf die jeweiligen Kommunen (z. B. Esslingen), absolut eingespart werden kann (Angaben bitte, so möglich, aufgeschlüsselt nach Kommune, relativer Einsparung in Prozent sowie absoluter Einsparung in Terrawattstunden);

Nach Informationen der KEA stellt sich das prozentuale Einsparpotential wie folgt dar:

Die Betriebszeit der Straßenbeleuchtung beträgt ca. 4.000 Stunden im Jahr ohne Nachtabschaltung bzw. rund 11 Stunden pro Nacht. Eine Nachtabschaltung von beispielsweise 4 Stunden ergibt somit $4 \times 365 = 1.460$ Stunden pro Jahr und somit $1.460/4.000 = 36$ Prozent Energie-/Stromeinsparung. Bei längerer Abschaltzeit entsprechend mehr. Wird dagegen die Beleuchtungssärke lediglich reduziert, beispielsweise auf 50 Prozent, entsprechend weniger.

Ein enormes Einsparpotenzial ergibt sich durch eine Umrüstung auf aktuelle LED-Technik; damit kann der Stromverbrauch um rund 80 Prozent reduziert werden.

Laut KEA konnten bei begleiteten Praxisprojekten zur Sanierung von Straßenbeleuchtung mittels Energiespar-Contracting in der Stadt Brackenheim bei modernisierten Straßenleuchten eine relative Stromeinsparung von 86 Prozent und in der Gemeinde Meißenheim von 82 Prozent gegenüber den alten Leuchten erzielt werden (s. KEA-Handreichung für Kommunen „Straßenbeleuchtung mit Energiespar-Contracting modernisieren, 3/2021“, Download unter www.kea-bw.de/contracting/angebote/effizienz-in-neuem-licht).

8. inwieweit sie das nächtliche Abschalten von Straßenlaternen für notwendig, sinnvoll bzw. einem übergeordneten Zweck dienlich erachtet, um Energie zu sparen im Hinblick auf eine ggf. zu beobachtende Zunahme von Straftaten bzw. Verkehrsunfällen;

Im Rahmen der aktuellen Diskussion zu Energiesparmaßnahmen wird auch regelmäßig die Abschaltung von Beleuchtungen als Einsparmaßnahme genannt. Die Landesregierung teilt den Wunsch von Kommunen Energie einzusparen. Jedoch darf dies nicht zu Lasten der (Verkehrs-)Sicherheit gehen und muss rechtskonform erfolgen.

Licht hat grundsätzlich einen präventiven Charakter und kann dazu beitragen, Tatgelegenheitsstrukturen einzudämmen und so Straftaten zu verhindern. Jedoch gilt, dass eine Beleuchtung hierbei nur eine Maßnahme aus einem Kanon verschiedenster Sicherungsmaßnahmen ist, die auch bei fehlender Beleuchtung weiterhin wirken. Zum Beispiel wird davon ausgegangen, dass die alleinige Beleuchtung als singuläre (Schutz)Maßnahme nur in geringem Umfang dazu beiträgt, Einbrüche in Gewerbeobjekte oder Wohnräume zu verhindern. Zu einem effektiven Einbruchschutz werden vorrangig mechanische und elektronische Sicherungsmaßnahmen empfohlen. In diesem Zusammenhang kann eine Beleuchtung förderlich sein, insbesondere wenn das unmittelbare Umfeld nicht ausreichend beleuchtet

ist. Ein denkbarer Kompromiss könnte auch eine durch Bewegungssensoren gesteuerte Beleuchtung sein.

Im Hinblick auf Verkehrsunfälle gilt, dass aufgrund der fehlenden unfallstatistischen Erfassung, ob und ggf. warum die Straßenbeleuchtung nicht brannte oder ob keine ausreichende Beleuchtung vorhanden war, hierzu keine Aussage getroffen werden kann.

9. wie sie in diesem Zusammenhang intelligent gesteuerte Systeme, z. B. mit Bewegungsmelder – wie etwa in Ludwigsburg, bewertet;

Mit Bewegungsmeldern können bei Beleuchtungsanlagen grundsätzlich Stromersparungen erzielt werden.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist wichtig, dass solche Systeme zuverlässig funktionieren. So wird vermieden, dass Verkehrsteilnehmer/-innen auf den von ihnen – möglicherweise gerade wegen der Beleuchtung – gewählten Strecken unerwartet keine Beleuchtung vorfinden.

Bewegungsmelder werden insbesondere außerhalb der Wohnbebauung verstärkt eingesetzt, z. B. für Radschnellwege. Innerorts sind Bewegungsmelder oft nicht einsetzbar. Innerhalb der Wohnbebauung gibt es Restriktionen aufgrund der sog. „Diskoeffekte“ durch mitlaufendes Licht, die in aller Regel zu Beschwerden von Anwohner/-innen führen. Die alternative Abschaltung jeder zweiten Straßenleuchte kann hingegen zur Entstehung von Hell-Dunkel-Felder auf den Straßen führen, welche die Unfallgefahr deutlich erhöhen.

Zudem ist hinsichtlich der Stromeinsparung bei der Straßenbeleuchtung durch die Umstellung auf LED-Leuchtmittel eine größere Wirkung zu erzielen (siehe Antwort zu Frage 7).

11. sofern sie Ziffer 8 dahingehend bejaht, dass Energiesparmaßnahmen das subjektive Sicherheitsgefühl beeinträchtigen dürfen, welche Ratschläge und Handlungsanleitungen sie für diejenigen Personen bereithält, deren Sicherheitsgefühl tatsächlich beeinträchtigt ist.

In der Kriminologie wird das Sicherheitsempfinden als Kriminalitätsfurcht erforscht. Darüber hinaus werden im wissenschaftlichen Diskurs weitere Begriffe wie Verbrechensangst, kriminalitätsbezogene Unsicherheitswahrnehmungen oder -gefühle synonym verwendet. Das Sicherheitsempfinden steht häufig in keinem direkten Verhältnis zur objektiven Sicherheitslage. Es kann sich unabhängig vom tatsächlichen Kriminalitätsgeschehen entwickeln und daher nur schwer durch klassische Formen der Kriminalitätsbekämpfung beeinflusst werden. Neben sozialräumlichen müssen auch gesellschaftliche, städtebauliche sowie persönliche Faktoren bei der Betrachtung des subjektiven Sicherheitsempfindens berücksichtigt werden. Zu nennen sind hier eigene Opfererfahrungen, die mediale Berichterstattung, das selbst erlebte Straßenbild, Angst vor aktuellen Bedrohungen aber auch die Zugehörigkeit zu bestimmten Personengruppen, die erfahrungsgemäß ein schlechteres Sicherheitsempfinden aufweisen.

Untersuchungen zeigen, dass Unordnungsperzeptionen, wie z. B. herumliegender Müll oder eine offene Drogenszene als Anzeichen des städtischen Verfalls und der sozialen Verwahrlosung, vor allem durch subjektive Wahrnehmungsfilter und individuelle Einstellungen geprägt sind. Bei der Diskrepanz zwischen objektiv und subjektiv empfundener Unordnung handelt es sich folglich um ein Wahrnehmungsproblem, das allein durch polizeiliche Maßnahmen nicht behoben werden kann. Menschen können auch dort Unordnung wahrnehmen, wo objektiv betrachtet kein abweichendes oder unzivilisiertes Verhalten vorliegt. Kriminalitätsfurcht ist daher insgesamt als ein komplexes Phänomen zu betrachten, das nicht mittels eindimensionaler Maßnahmen oder pauschalen Handlungsempfehlungen für betroffene Personen verändert werden kann.

Zielführende Schritte zur Verbesserung des Sicherheitsempfindens sind z. B. kommunale und quartiersbezogene Strategien wie städtebauliche Maßnahmen, die zielgerichtete Gestaltung von Wohngebieten zur Identifikation der Bewohner/-innen mit ihrem Wohnumfeld sowie die Belebung der Städte und Kommunen hinsichtlich der Förderung sozialer Kontrolle und Aufmerksamkeit.

Unter anderem um das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung Baden-Württembergs nähergehend zu erforschen und zu analysieren, wurde bei der Polizei Baden-Württemberg das strategische Forschungsinstrument „Kriminologische Forschung Baden-Württemberg“ (KriFoBW) eingeführt. KriFoBW soll ab diesem Jahr vor allem durch repräsentative Bürgerbefragungen insbesondere das Anzeigeverhalten untersuchen und Aussagen zu Opfer- bzw. Täterdemographien ermöglichen, aber auch die vor Ort erlebte Sicherheit sowie Erfahrungen der Bevölkerung mit staatlichen Stellen erheben.

Hermann
Minister für Verkehr