

Telefon: 089/233 - 44779
Telefax: 089/233 - 44642

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung I
Sicherheit und Ordnung,
Mobilität
Allgemeine Gefahrenabwehr
KVR I/222

Frauen-Nacht-Taxi für München

Antrag Nr. 14-20 / A 01344 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN/RL vom
01.09.2015, eingegangen am 01.09.2015

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11678

6 Anlagen:

Stellungnahme der Stadtkämmerei vom 07.11.2019

Stellungnahme der Gleichstellungsstelle vom 17.04.2018 und 30.10.2019

Stellungnahme der Koordinierungsstelle für gleichgeschlechtliche Lebensweisen vom
30.10.2019

Stellungnahme des Sozialreferates / Stadtjugendamtes vom 30.10.2019

Stellungnahme des Sozialreferates, Amt für Wohnen und Migration, Allparteiliches Konflikt-
management in München vom 31.10.2019

Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses vom 26.11.2019 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I. Vortrag des Referenten.....	3
1. Anlass.....	3
2. Objektive Sicherheitslage in München.....	3
3. Frauen-Nacht-Taxis in anderen Städten.....	6
4. Bestehende Mobilitätsangebote in München.....	7
4.1 MVG.....	7
4.2 Ride-Pooling.....	8
4.3 Isartiger.....	8
5. Münchner Modell für das Frauen-Nacht-Taxi.....	9
5.1 Berechtigter Personenkreis.....	10
5.2 Örtlicher Geltungsbereich.....	11
5.3 Zeitlicher Geltungsbereich.....	11
5.4 Modalitäten.....	11
5.4.1 Gutscheinelösung.....	11
5.4.2 Abrechnung.....	12
6. Evaluation.....	13
7. Stellenbedarf.....	13
8. Darstellung der Kosten und der Finanzierung.....	14
8.1 Sachbedarfe.....	14

8.2 Höhe der Subvention.....	14
8.3 Personalkosten.....	15
8.4 Zusammenfassung.....	15
9. Abstimmung Referate / Fachstellen.....	16
9.1 Stellungnahme der Stadtkämmerei.....	16
9.2 Stellungnahme der Gleichstellungsstelle.....	16
9.3 Stellungnahme der Koordinierungsstelle für gleichgeschlechtliche Lebensweisen	18
9.4 Stellungnahmen des Sozialreferates.....	18
9.4.1 Stadtjugendamt, Bereich Gender, Interkult, Behinderung, Inklusion, sexuelle und geschlechtliche Identität.....	18
9.4.2 Amt für Wohnen und Migration, Bürgerschaftliches Engagement und Konflikt- management.....	18
10. Anhörung des Bezirksausschusses.....	19
11. Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirates.....	19
12. Beschlussvollzugskontrolle.....	20
II. Antrag des Referenten.....	20
III. Beschluss.....	21

I. Vortrag des Referenten

Am 01.09.2015 beantragte die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN/RL, dem Stadtrat aufzuzeigen, in welcher Form das Projekt 'Frauentaxi' aus Hannover oder ein ähnliches Angebot auch in München umzusetzen ist. Die Verwaltung wurde aufgefordert, dazu Gespräche mit der Taxiinnung zu führen.

Zur Begründung wurde angeführt:

„In Hannover können sich Frauen mit einem Taxi zur nächsten Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels bringen und auf dem Rückweg auch wieder abholen lassen. Für die kurzen Fahrten bekommen die Frauen einen Zuschuss von 2,50 €. Dies erhöht gerade in den Nachtstunden das Sicherheitsgefühl von Frauen und damit ihre Mobilität. Wir denken, dass der Zuschuss natürlich eine Entlastung für Frauen mit kleinem Geldbeutel ist, sehen aber das Hauptproblem in München darin, dass wenige Taxifahrer bereit sind, für die noch meist kurzen Strecken von Haltestelle nach Hause anzufahren.“

Der Antrag auf Einrichtung eines Frauen-Nacht-Taxis wurde am 01.09.2015 gestellt und zunächst dem Sozialreferat zur Bearbeitung übertragen. Nachdem sowohl das Sozialreferat als auch die Gleichstellungsstelle die Bearbeitung in Federführung abgelehnt hatten mit dem Hinweis, dass es sich um ein sicherheitsrechtliches Thema handle, wurde das Kreisverwaltungsreferat, Abteilung Sicherheit und Ordnung, im November 2017 mit der federführenden Bearbeitung des Antrages beauftragt.

1. Anlass

Chancengleichheit beim Zugang zu Mobilität sollte in unserer heutigen Gesellschaft eine Selbstverständlichkeit sein, unabhängig von Alter, Geschlecht und Einkommensverhältnissen. In Bezug auf das Geschlecht ist festzustellen, dass sich Frauen insbesondere abends oder nachts unsicherer fühlen als Männer und Angst haben, Opfer einer Gewalttat zu werden. In Folge kann es zu Einschränkungen der persönlichen Bewegungsfreiheit kommen.

Vor diesem Hintergrund wird im Folgenden dargestellt, ob objektive Gründe für die Einrichtung eines Frauen-Nacht-Taxis sprechen und ob diese Einrichtung geeignet ist, das Sicherheitsgefühl der Frauen, unabhängig vom Lebensalter, zu erhöhen, sodass die Teilnahme am öffentlichen Leben gewährleistet ist. Darüber hinaus wird dargestellt, wie sich ein auf Münchner Verhältnisse angepasstes Frauen-Nacht-Taxi-Modell realisieren lässt.

2. Objektive Sicherheitslage in München

Folgendes ist dem Sicherheitsreport 2018 des Polizeipräsidiums München zu entnehmen:

„Obwohl der Bereich des Polizeipräsidiums München (Stadt und Landkreis), nicht zuletzt auf Grund eines Bevölkerungsanstiegs von + 9,6 % oder + 159.067 Einwohnern in den letzten zehn Jahren, als die am dichtesten besiedelte Gemeinde Deutschlands gilt und proportional hierzu auch ein Anstieg der Gesamtstraftaten zu erwarten war, ist in diesem Zeitraum eine konträre Entwicklung zu verzeichnen: Die Anzahl der Gesamtstraftaten (ohne ausländerrechtliche Verstöße) seit 2009 nahm in diesem Zeitraum um – 3,0 % beziehungsweise – 3.297 Delikte ab. Für das aktuelle Berichtsjahr 2018 wurden mit insgesamt 112.224 Delikten + 2,7 % oder + 2.960 Fälle mehr als im Vorjahr 2017 an die Polizeiliche Kriminalstatistik gemeldet. [...] Die im Bundesvergleich sehr niedrige Häufigkeitszahl (ohne ausländerrechtliche Verstöße) der Gesamtstraftaten pro 100.000 Einwohner lag im Jahr 2018 mit 5.867 leicht über (+ 3,7 %) dem Vorjahreswert 2017. Im Zehnjahresvergleich liegt die Häufigkeitszahl um – 11,5 % unter dem Wert von 2009.“

Mit 6469 Straftaten pro 100.000 Einwohner gilt München als die sicherste Großstadt in Deutschland.

Hinsichtlich der Opferentwicklung sagt der Sicherheitsreport 2018 Folgendes aus (die Werte in den Klammern beziehen sich auf das Jahr 2017):

„Unter allen Opfern befinden sich 7.485 (7.010) oder 36,9 % (35,6 %) Frauen und 12.773 (12.660) oder 63,1 % (64,4 %) Männer. Die Mehrzahl (12.913 oder 63,7 %) wird nach wie vor durch Körperverletzungen geschädigt. Unterzieht man die Gewaltopfer einem geschlechterspezifischen Vergleich, gibt es signifikante Unterschiede: Während Frauen vorwiegend Opfer von Beziehungstaten im persönlichen Umfeld werden, geraten Männer hingegen in aller Regel mit Tätern in Konflikt, zu denen keinerlei Vorbeziehung bestand.“

Wie schon in den vergangenen Jahren, hat auch der Sicherheitsreport der Polizei für das Jahr 2018 wieder eindrucksvoll gezeigt, dass München nach wie vor die sicherste Millionenstadt ist. Als Bewohnerin und Bewohner in München - in der Stadt oder im Landkreis - zu leben heißt: In der sichersten Metropolregion Deutschlands zu leben.

Grundsätzlich bewegen sich die Häufigkeitszahlen, Opfer einer Straftat zu werden, in München auf einem sehr niedrigen Niveau. Gerade in Bezug auf die Opferentwicklung ergeben sich keine Anhaltspunkte dafür, die Sicherheitslage der Frauen objektiv als gefährdet einzuschätzen.

Zudem belegt die infrastrukturelle Gegebenheit in München, dass die sog. Sozialkontrolle in München deutlich ausgeprägter vorhanden ist als in den anderen Städten. Das heißt, in dicht besiedelten Gebieten sind auch nachts mehr Menschen unterwegs. Dies führt dazu, dass die Gesellschaft Einfluss auf die Vorgänge in der direkten Umgebung nehmen kann und so in der Lage ist, einzugreifen. Eine funktionierende Sozialkontrolle verhindert Straftaten. Ebenso gibt es bereits

zahlreiche Angebote, die eine sichere Fortbewegung in der Stadt München garantieren und die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben gewährleisten.

Darüber hinaus sorgen zusätzlich verschiedene Sicherheitsakteure in München dafür, sogenannte ‚Angsträume‘ erst gar nicht entstehen zu lassen:

Die Polizei

wies auf Anfrage mit Schreiben vom 27.03.2018 darauf hin, dass

- sicherheitsrechtlich relevante Gegebenheiten schnell und differenziert ausgewertet werden, um auf vorhandene Brennpunkte sowie Deliktshäufungen effektiv reagieren zu können,
- sie bei städtebaulicher Prävention unterstützend tätig wird mit dem Ziel, Plätze und Straßen so zu gestalten, dass es kein Vermeidungsverhalten gibt (zum Beispiel, beleuchtete Straßen, verbesserte Überschaubarkeit von Örtlichkeiten, Vermeidung von „Broken-Windows-Effekten“),
- sie kostenlose Selbstsicherheits- und Zivilcouragetrainings anbietet, in denen die individuelle Handlungssicherheit in kritischen Situationen verbessert wird,
- sie „sichtbare“ und „verdeckte“ Polizeipräsenz zeigt,
- eine Kooperation mit der Landeshauptstadt München, der Bundespolizei sowie Sicherheitsdiensten der Deutschen Bahn AG und der MVG besteht.

Das Baureferat

ergreift in Zusammenarbeit mit Bürgerinnen und Bürgern, Polizeidienststellen und Mitgliedern der Bezirksausschüsse Maßnahmen für eine bessere Beleuchtung. Eine ausreichende Beleuchtung im Stadtgebiet ist eine wesentliche Grundlage dafür, das Sicherheitsgefühl der Bewohner zu verbessern.

Vor einigen Jahren hat die Stadt München die Gemeinschaftsaktion "Begehungen in Stadtvierteln" ins Leben gerufen. Dabei werden vor allem die Hauptwege in Parks, an U- und S-Bahnhöfen und an Bushaltestellen sowie Park&Ride-Anlagen bei den gemeinsamen "Nachtspaziergängen" in Augenschein genommen. Wenn eine Bürgerin oder ein Bürger Wege und Plätze als zu schummrig empfindet, soll dies dem Baureferat gemeldet werden. Nach einem gemeinsamen Nachtspaziergang installiert das Baureferat bei nachweislichem Bedarf zusätzliche Leuchten oder erhöht das Beleuchtungsniveau. Wenn Büsche und Bäume Lampen zuwuchern und öffentliche Wege verdunkeln, werden diese zurückgeschnitten. Liegen die zu beleuchtenden Flächen in privaten Bereichen, bittet das Baureferat die Eigentümer, die Beleuchtung zu optimieren.

Darüber hinaus gibt es die Aktion „Bei Anruf Licht!“, damit Störungen umgehend behoben werden können.

Das Kreisverwaltungsreferat

betreut seit der Gründung im Jahr 2009 das Sicherheits- und Aktionsbündnis Münchner Institutionen (S.A.M.I.). Damit wurde ein neuer Weg der behördlichen Zusammenarbeit beschritten. Ziel von S.A.M.I. ist es, durch gemeinsames und koordiniertes Handeln der jeweils zuständigen Behörden und Institutionen, die gute Zusammenarbeit zwischen Polizei und Landeshauptstadt München effektiv zu gestalten. Durch aktive Präventionsarbeit werden Probleme in einem ressortübergreifenden Ansatz frühzeitig erkannt, rascher gelöst und das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung weiter nachhaltig gestärkt. Durch eine ganzheitliche Betrachtung und ein abgestimmtes Vorgehen aller tangierten Fachdienststellen können umfassende und angemessene Lösungsstrategien für Problembereiche, gegebenenfalls auch schon im Vorfeld strafrechtlich relevanter Verhaltensweisen, entwickelt werden.

Die MVG

übermittelte per Mail vom 15.02.2018 die Bausteine ihres MVG-Sicherheitskonzepts:

- Präsenz von Polizei und U-Bahnwache
- MVG-Nofallsäulen in allen U-Bahnhöfen
- Alkoholkonsum- und Bettelverbot
- fahrzeugbezogene Maßnahmen wie durchgängig begehbare Züge
- Bahnhofsmmodernisierungen, bei denen viel Wert auf Transparenz, Ausleuchtung und Übersichtlichkeit gelegt wird
- Informationen für Fahrgäste über die Sicherheitseinrichtungen als Flyer, im Internet und in Kundenzeitschriften sowie im Rahmen spezieller Trainings etwa für Schülerinnen, Schüler, Seniorinnen, Senioren und Sehbehinderte

Insgesamt ist die Sicherheitslage vor allem auch im ÖPNV hervorragend. Wie aus dem Sicherheitsreport 2018 des Polizeipräsidiums München hervorgeht, beträgt die Wahrscheinlichkeit, im Bereich des Münchener ÖPNV Opfer einer Straftat (zum Beispiel Rohheitsdelikt, Diebstahl) zu werden, 0,19 Promille.

Unter objektiv zu beurteilenden Gesichtspunkten anhand der Kriminalitätslage in München ist die Einführung eines Frauen-Nacht-Taxis nicht erforderlich.

3. Frauen-Nacht-Taxis in anderen Städten

In Städten mit mehr als einer Million Einwohnern, Berlin, Hamburg und Köln, gibt es kein öffentlich gefördertes bzw. organisiertes Frauen-Nacht-Taxi.

Lediglich durch die Gleichstellungsstelle der Stadt Köln erfolgte auf Anfrage der Verwaltung eine telefonische Äußerung zum Thema Frauen-Nacht-Taxi. Demnach ist auch künftig eine entsprechende Einrichtung in Köln nicht geplant. Als Gründe dafür wurden der gut ausgebaut ÖPNV angeführt sowie die neu eingeführte Aktion 'Edelgard'. Diese „Kölner Initiative gegen sexualisierte Gewalt“ wurde nach den Ereignissen in der Silvesternacht 2015 gegründet. Gemeinsam mit den KooperationspartnerInnen schafft die Initiative Orte in der Stadt, an denen Frauen und Mädchen unkomplizierte und direkte Unterstützung bekommen, wenn sie sich belästigt oder bedroht fühlen. Die geschützten Orte (zum Beispiel Geschäfte, Apotheken und Restaurants) sind am Emblem „EDELGARD schützt“ zu erkennen. Zudem wurde im Rahmen der Initiative die Plakatkampagne „Die Würde von Frauen und Mädchen ist unantastbar“ gestartet.

Städte, die ein Frauen-Nacht-Taxi eingerichtet haben, wie Freiburg im Breisgau, Hannover, Heidelberg und Stuttgart, unterscheiden sich hinsichtlich der geographischen und infrastrukturellen Gegebenheiten deutlich von München. Insbesondere weist München wie keine andere bundesdeutsche Großstadt eine enorme Wachstumsrate bei der Einwohnerdichte auf. Demzufolge ist die Landeshauptstadt mit 4.686 Einwohnerinnen und Einwohnern/km² auch weiterhin die am dichtest besiedelte Gemeinde Deutschlands. Vergleichbare Großstädte sind deutlich weniger dicht bevölkert (Berlin: 4.055, Frankfurt am Main: 3.008, Köln: 2.668, Hamburg: 2.424).

4. Bestehende Mobilitätsangebote in München

Neben Taxis und weiteren Mietwagen-Services stehen den Münchnerinnen und Münchnern sowie allen Personen, die sich in München aufhalten, unabhängig von Alter oder Geschlecht, unter anderem folgende Fortbewegungsmöglichkeiten zur Verfügung:

4.1 MVG

Acht U-Bahn-Linien fahren 100 Haltestellen an, 13 Trambahn-Linien 173 Haltestellen und 71 Bus-Linien 1006 Bushaltestellen. Die mittleren Abstände zwischen den einzelnen Haltestellen betragen

- bei der U-Bahn 948 m,
- bei der Tram 474 m und
- bei den Bussen 501 m.

Die öffentlichen Verkehrsmittel verkehren in regelmäßigen Takten täglich in der Regel zwischen 4:00 Uhr in der Früh und 1:00 Uhr des Folgetages, entsprechend

den jeweiligen Fahrplänen. Darüber hinaus übernehmen die S-Bahnen im Stadtgebiet einen wesentlichen Teil der Personenbeförderung.

Außerhalb der regulären Zeiten sind die MVG-Nachtlinien nahezu flächendeckend im Münchner Stadtgebiet unterwegs.

In den Nächten vor Arbeitstagen fahren die vier NachtTrambahnen N17, N19, N20 und N27 sowie die NachtBusse N40 - N45, N72 und N74 im Stundentakt. Alle NachtTrambahnen sowie die NachtBusse N40 und N41 treffen sich zwischen 1.30 Uhr und 4.30 Uhr jede Stunde an der Rendezvous-Haltestelle Karlsplatz (Stachus) und ermöglichen durch eine gemeinsame Wartezeit von fünf Minuten das Umsteigen in alle Richtungen Münchens. Die Linie N45 fährt ca. 15 Minuten versetzt.

NachtBus N80/N81: Angeboten wird eine Fahrt pro Nacht von der Piroldstraße bis Pasing Bahnhof (N80), sowie eine Fahrt auf der gesamten Linie von Pasing Bf. über Lochhausen, Gröbenzell, Puchheim, Germering zurück nach Pasing (N81).

In den Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen fahren alle diese Linien jede halbe Stunde, die Linien N19, N27, N40 und N41 abschnittsweise sogar alle 15 Minuten. Natürlich treffen sie sich dann auch alle 30 Minuten an der Rendezvous-Haltestelle Karlsplatz (Stachus). Ebenfalls halbstündlich fahren die NachtBusse N71 - N79.

Die NachtBusse N80 und N81 fahren von Pasing aus im Stundentakt in die Umlandgemeinden Germering, Puchheim und Gröbenzell.

Kurz nach 2 Uhr fahren noch Nachtschwärmerzüge der S-Bahn zu fast allen Endpunkten in die Region.

4.2 Ride-Pooling

RidePooling (z.B. CleverShuttle) bedeutet, dass automatisch Fahrgemeinschaften zwischen Fahrgästen gebildet werden, die ein ähnliches Ziel haben. Die Fahrt und der Preis werden auf diese Weise effizient geteilt. Der günstige Preis gilt aber auch, wenn es nicht zu einer geteilten Fahrt kommt. Das System achtet darauf, dass sich die Fahrzeit nur um wenige Minuten erhöht und lange Umwege ausgeschlossen sind.

Clever Shuttle ist derzeit an sieben Tagen in der Woche von 9 Uhr bis 4 Uhr im Einsatz.

4.3 Isartiger

Als Ergänzung zum individuellen öffentlichen Nahverkehr, wie U-Bahn, Tram und Bus, MVG Rad und CarSharing, wurde der IsarTiger von der MVG ins Leben gerufen.

Der Kunde/die Kundin nutzt sein/ihr Smartphone, um mit der MVG IsarTiger App eine Fahrt zu buchen. Passagiere und Fahrzeuge, die zueinander passen, werden innerhalb sehr kurzer Zeit miteinander in Verbindung gebracht. Linienwege und Fahrpläne gibt es nicht. Die genaue Fahrroute legt ein Algorithmus unter Berücksichtigung von Buchungen weiterer Kunden/Innen fest, sodass sich die Fahrgäste ihre Fahrten individuell teilen und die Fahrzeuge optimal ausgelastet werden.

Die Fahrtroute des MVG IsarTigers folgt keinem festen Fahrplan, sondern ergibt sich aus den Fahrtwünschen der Fahrgäste. Die voraussichtliche Ankunftszeit einer gebuchten Fahrt wird dabei in der App angezeigt. Es ist vorgesehen, dass die Fahrgäste maximal einen Umweg von ca. 15 Minuten in Kauf nehmen müssen.

Gerade der IsarTiger als städtische Mobilitätslösung entspricht v.a. auf Grund seiner Flexibilität im Hinblick auf die Fahrtrouten und die flexible Buchungsmöglichkeit auch gemeinsam mit anderen Personen den im Antrag geforderten Inhalten.

Derzeit befindet sich der IsarTiger allerdings noch in der Erprobungsphase, eine Genehmigung des Fahrdienstes nach dem Personenbeförderungsgesetz steht noch aus. Es kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden, ob und v.a. wann mit der Genehmigung und damit einem Regelbetrieb gerechnet werden kann.

5. Münchner Modell für das Frauen-Nacht-Taxi

Die Bevölkerungsbefragung zur Stadtentwicklung 2016 „Soziale Entwicklungen und Lebenssituation der Münchner Bürgerinnen und Bürger“ des Referates für Stadtplanung und Bauordnung ergab Folgendes:

„In Bezug auf das Geschlecht ist festzustellen, dass sich Frauen insbesondere abends oder nachts deutlich unsicherer fühlen als Männer. Am höchsten ist das Unsicherheitsgefühl der befragten Frauen abends oder nachts in Grünanlagen oder Parks. 74 Prozent der Frauen fühlen sich „sehr unsicher“ oder „unsicher“, gegenüber von 48 Prozent der Männer. Bei Befragten der Altersgruppe 60 Jahre und älter besteht ein höheres Unsicherheitsgefühl als bei jüngeren Altersgruppen.“

Die individuelle Kriminalitätsfurcht ist somit tendenziell bei Frauen stärker ausgeprägt als bei Männern, obwohl dies nicht dem tatsächlichen Viktimisierungsrisiko entspricht (siehe Opferentwicklung unter Punkt 2.).

Dieses Unsicherheitsgefühl führt möglicherweise dazu, dass Frauen bestimmte Situationen, in denen sie sich unwohl fühlen, meiden und sich nachts aus dem öffentlichen Raum zurückziehen mit der Folge, dass sie nicht mehr am gesellschaftlichen Leben teilnehmen.

Die Institution ‚Frauen-Nacht-Taxi‘ kann Frauen jedoch das Gefühl vermitteln, bei Bedarf auf eine sichere Fahrgelegenheit zurückgreifen zu können und dem Vermeidungsverhalten entgegenzuwirken, was sich wiederum förderlich auf die Mobi-

lität auswirkt. Da nicht alle Frauen über die nötigen finanziellen Mittel für ein Taxi verfügen, leistet die von der Stadt München gewährte Subvention für das Frauen-Nacht-Taxi einen Beitrag, dass Frauen unabhängig vom ÖPNV und den individuellen persönlichen Verhältnisse entsprechend nachts unterwegs sein können.

Das Handeln der Sicherheitsbehörden mit der Zielsetzung, für die Abwesenheit von Kriminalität und Ordnungsstörungen zu sorgen, muss sich in erster Linie an objektiv messbaren Kriterien im Sinne orientieren. Obwohl objektiv keine sicherheitsrechtliche Notwendigkeit vorliegt, übernimmt nun das Kreisverwaltungsreferat die Konzeptionierung eines Frauen-Nacht-Taxis, um den Stadtratsantrag vom 01.09.2015 ergebnisorientiert zu behandeln. Um weitere Verzögerungen zu vermeiden, insbesondere zur Klärung der Zuständigkeiten hinsichtlich des Zuschusswesens, ist das Kreisverwaltungsreferat bereit, auch die verwaltungsmäßige Abwicklung zu übernehmen.

Die spezifische Situation in München lässt sich nicht mit anderen Städten, die bereits ein Frauen-Nacht-Taxi eingeführt haben, vergleichen. Deshalb ist es erforderlich, ein auf die Münchner Situation angepasstes Frauen-Nacht-Taxi-Modell zu entwickeln, welches im Rahmen eines einjährigen Pilotprojektes getestet und evaluiert werden kann. Die Eckdaten eines Münchner Modells wurden im Rahmen mehrerer Abstimmungsgespräche im Vorfeld dieser Beschlussvorlage zusammen mit der Gleichstellungsstelle, der Koordinierungsstelle für gleichgeschlechtliche Lebensweisen, dem Sozialreferat / Stadtjugendamt (Bereich S-II-L/GIBS Gender, Interkult, Behinderung, sexuelle und geschlechtliche Identität und der Stelle für Bürgerschaftliches Engagement und Konfliktmanagement) sowie den Taxigewerbetreibenden entworfen. Die Details werden im Folgenden vorgestellt:

5.1 Berechtigter Personenkreis

Alle Frauen ab 16 Jahre (ohne Altersbeschränkung nach oben) gehören zur Bedarfs- bzw. Berechtigungsgruppe, auch auswärts wohnende Frauen und Touristinnen.

Zunächst wurde, u.a. auch in Anlehnung an die Frauen-Nacht-Taxi-Modelle in anderen Städten, die Regelung erwogen, dass eigene Kinder unter 16 Jahren ebenfalls mitfahrberechtigt seien. Nach erneuter Abstimmung mit dem Sozialreferat wird vorgeschlagen, dass eigene Kinder bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres unabhängig von ihrem Geschlecht mitfahrberechtigt sind.

Der Begriff ‚Frau‘ schließt Transfrauen und Frauen mit dem Geschlechtseintrag "divers" bzw. non-binäre Frauen ein.

5.2 Örtlicher Geltungsbereich

Es ist vorgesehen, dass das Frauen-Nacht-Taxi nicht an die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs oder an Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs gekoppelt ist. Der Zustieg zum Frauen-Nacht-Taxi muss innerhalb des Stadtgebiets München erfolgen, das Ziel kann auch außerhalb des Stadtgebiets liegen.

Um zum Beispiel ein 'Discohopping' zu vermeiden, soll das Ziel des Frauen-Nacht-Taxis eine Wohnadresse sein.

5.3 Zeitlicher Geltungsbereich

Die Einrichtung ‚Frauen-Nacht-Taxi‘ soll an allen Wochentagen von 22 Uhr bis 6 Uhr in Anspruch genommen werden können.

5.4 Modalitäten

5.4.1 Gutscheinelösung

Um das Münchner Modell eines Frauen-Nacht-Taxis möglichst bald, bestenfalls zum 1. Januar 2021, zu realisieren, wird mit der Gutscheinelösung die am schnellsten umzusetzende Vorgehensweise vorgeschlagen. Die Gutscheine werden bei dem Taxifahrer / der Taxifahrerin eingereicht und vermindern den zu zahlenden Fahrpreis. Als Wert des Gutscheins wird ein Betrag in Höhe von fünf Euro als angemessen betrachtet. Zum einen sind fünf Euro eine spürbare finanzielle Hilfe für Frauen in prekären Verhältnissen, zum anderen stellen fünf Euro keinen Betrag dar, bei dem es sich lohnen würde, den Taxi-Gutschein in missbräuchlicher Weise zu nutzen. Dies würde eine Straftat darstellen und ist entsprechend auf dem Gutschein vermerkt. Eine anteilige Übernahme der Taxikosten ist aus Sicht der Verwaltung nicht zielführend, da bei der Größenordnung der Stadt München die Höhe der gesamten Subvention nicht absehbar wäre.

Die Gutscheine können von dem berechtigten Personenkreis bei den Bürgerbüros und Sozialbürgerhäusern, der Gleichstellungsstelle sowie der Stadtinformation abgeholt werden. Gerade die Gleichstellungsstelle steht für die Frauen zur Verfügung, die eine vertrauensvolle Klärung wünschen, ob sie der Nutzungs- bzw. Berechtigungsgruppe angehören.

Pro Vorsprache werden drei Gutscheine ohne Registrierung / Personalisierung ausgegeben. Die Taxigutscheine sind fortlaufend nummeriert, so dass einerseits die Akzeptanz des Frauen-Nacht-Taxis abgeschätzt werden kann. Andererseits können eventuelle Unregelmäßigkeiten bei der Abrechnung ermittelt werden. Da sich jede Frau pro Vorsprache mit drei Gutscheinen versorgen kann, ist die Beschränkung der Gutschein-Ausgabe auf die Öffnungszeiten der Behörden als hin-

nehmbar anzusehen. Insgesamt ist die Anzahl der Vorsprachen nicht begrenzt und somit die Abgabe der Gutscheine im laufenden Jahr nicht kontingiert. Die Gültigkeitsdauer der in 2021 ausgegebenen Gutscheine ist bis 01.01.2022 beschränkt, da während der Test- und Evaluationsphase geprüft werden soll, ob das Papiermodell durch eine digitalisierte Lösung, etwa durch Nutzung einer Handy-App, ersetzt oder ergänzt werden kann.

5.4.2 Abrechnung

Die Taxigewerbetreibenden sicherten in den Abstimmungsgesprächen zu, bei den Angehörigen der jeweiligen Taxiinnung sowie den Einzelunternehmern für die Akzeptanz der Taxigutscheine zu werben - vorbehaltlich der Zustimmung des Stadtrats -, so dass davon ausgegangen werden kann, dass sämtliche Münchner Taxis den Gutschein als Zahlungsmittel annehmen. Die technische Ausstattung in den Fahrzeugen lässt derzeit ausschließlich die Bezahlung des Taxifahrpreises im Taxi zu, also in bar, per Girocard oder mit Kreditkarte.

Im Einzelnen:

- Die Frau übergibt nach der Fahrt den Gutschein an den Taxifahrer / die Taxifahrerin und zahlt den um fünf Euro verminderten Taxitarif.
- Pro Fahrt kann ein Gutschein eingelöst werden, selbst wenn mehrere Frauen gemeinsam ein Taxi nutzen.
- Soziale Leistungen anderer Träger zur Förderung der Mobilität von Frauen mit Behinderung stehen der Einlösung des Taxigutscheins nicht entgegen. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass nicht jedes Taxi behindertengerecht ausgestattet ist.
- Der Taxifahrer / die Taxifahrerin kontrolliert die Nutzungsberechtigung nicht. Für den Fall, dass der Fahrer / die Fahrerin den Gutschein - etwa aus Unkenntnis – nicht akzeptieren will, quittiert der Fahrer / die Fahrerin den Taxigutschein, den die Frau zusammen mit der Rechnung bei der Stadt einreichen kann.
- Da sich die Nutzerinnen mit mehreren Taxigutscheinen versorgen können, wird eine nachträgliche Bezuschussung nicht gewährt.
- Der Taxifahrer / die Taxifahrerin rechnet eigenständig bzw. über die jeweiligen Taxiinnungen mit der Landeshauptstadt München ab, indem die Originalgutscheine beim Kreisverwaltungsreferat eingereicht werden. Das Kreisverwaltungsreferat übernimmt die Kostenerstattung an die Taxiunternehmen. Die Gutscheine können innerhalb eines Jahres nach Ablauf der Gültigkeit bei der Stadt gegen den Geldwert eingelöst werden.
- Das Kreisverwaltungsreferat trifft mit sämtlichen Taxiunternehmen die entsprechende Vereinbarung.

6. Evaluation

Ob das mit dem Frauen-Nacht-Taxi verfolgte Ziel, nämlich das subjektive Sicherheitsgefühl der Frauen zu erhöhen - und damit ihre Mobilität -, tatsächlich erreicht wird, kann nach Ablauf der einjährigen Probephase bewertet werden. Es ist beabsichtigt, zusammen mit den Taxi-Gewerbetreibenden mittels Befragung der Nutzerinnen und der Taxifahrer/Innen zunächst die Akzeptanz eines Frauen-Nacht-Taxis zu ermitteln.

Des Weiteren soll die Evaluationszeit seitens der Verwaltung genutzt werden, um den Modus der Einrichtung ‚Frauen-Nacht-Taxi‘ zu optimieren. Ziel ist, zusammen mit den Taxigewerbetreibenden eine digitale Lösung zu erarbeiten, mit der es möglich ist, per App ein Frauen-Nacht-Taxi zu bestellen und über diese App auch die Abrechnung durchzuführen. Wichtig dabei ist, dass bei dem Umstellungsprozess keine Frauengruppe von der Nutzung des Frauen-Nacht-Taxis ausgeschlossen wird.

Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass in der Gutscheinelösung für die Dauer der Erprobung durchaus die Gefahr einer missbräuchlichen Nutzung zum finanziellen Nachteil der Stadt liegt. Der Erfolg eines Frauen-Nacht-Taxis wird daher auch letzten Endes davon abhängen, wie denkbare missbräuchliche Nutzungen unterbunden werden können. Hierzu Lösungen zu erarbeiten ist ebenfalls die Zielsetzung des Evaluierungsprozesses.

Der Münchner Stadtrat wird vom Ergebnis des Evaluationsprozesses informiert.

7. Stellenbedarf

Es ist vorgesehen, das Frauen-Nacht-Taxi ohne Stellenzuschaltung einzuführen.

- Das Frauen-Nacht-Taxi wurde vom Kreisverwaltungsreferat, HA I/22, im Rahmen der laufenden Verwaltungstätigkeit konzeptioniert.
- Da bei der Abgabe der Gutscheine keine Verwaltungstätigkeiten anfallen (keine Registrierung / Personalisierung, siehe Ausführungen unter Punkt 5.4.1), ist davon auszugehen, dass diese zusätzliche Aufgabe von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ohne übermäßige zeitliche Bindung übernommen werden kann. Lediglich die Nummern der abgegebenen Gutscheine sind listenmäßig zu erfassen und an das Kreisverwaltungsreferat, HA I/22, zu melden.
- Die Geschäftsleitung des Kreisverwaltungsreferates übernimmt die Auszahlung der Kostenerstattung an die Taxigewerbetreibenden mit dem bereits vorhandenen Personal.
- Die Abwicklung des Frauen-Nacht-Taxis (Vereinbarung mit den Taxigewerbetreibenden, Öffentlichkeitsarbeit, Auftragserteilung für Gutscheindruck, Organisation der Auslieferung an die Abgabestellen, Evaluation) übernimmt das Kreisverwal-

tungsreferat, HA I/22 als zusätzliche Aufgabe im Rahmen der laufenden Verwaltungstätigkeit.

- Im Rahmen der Evaluation wird bewertet, ob das Frauen-Nacht-Taxi dauerhaft ohne Personalzuschaltung aufrecht erhalten werden kann.

8. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

8.1 Sachbedarfe

Vorbehaltlich der Zustimmung des Stadtrates wird die Einführung des Frauen-Nacht-Taxis über die Internetseiten der Stadt München, der Presse und der Rathaus Umschau kommuniziert. Hierfür sind keine Kosten zu erwarten.

Die Gutscheine werden über die Stadtkanzlei gedruckt. Die Kosten hierfür sind noch zu ermitteln.

8.2 Höhe der Subvention

Da es in Städten mit mehr als einer Million Einwohnern, Hamburg, Köln und Berlin, kein öffentlich gefördertes bzw. organisiertes Frauen-Nacht-Taxi gibt, gibt es auch keinen direkten Vergleich, in welcher Höhe sich die Kosten für die Subvention des Frauen-Nacht-Taxis in München bewegen werden.

Ebenso wenig können die Regelungen der anderen Städte, die ein Frauen-Nacht-Taxi eingeführt haben, zum Vergleich herangezogen werden. In diesen Städten ist das Frauen-Nacht-Taxi entweder an den ÖPNV gekoppelt oder die Frauen zahlen einen festen Betrag für eine Fahrt mit dem Frauen-Nacht-Taxi und der Differenzbetrag wird ausschließlich von den Kommunen übernommen. Einige Modelle sehen auch eine Beteiligung des Taxigewerbes vor.

Die Stadt Mannheim führte zum 01.09.2019 ein mit sieben Euro subventioniertes Frauen-Nacht-Taxi ein; aufgrund der kurzen Laufzeit gibt es noch keine Erfahrungswerte.

Die geografischen und infrastrukturellen Gegebenheiten von München erfordern ein speziell auf Münchner Verhältnisse zugeschnittenes Frauen-Nacht-Taxi-Modell. Daher kann für das Münchner Modell nur eine Schätzung der zu erwartenden Kosten vorgenommen werden.

Um einen ungefähren Richtwert zu haben, wird das Heidelberger Frauen-Nacht-Taxi herangezogen. Zwar finanziert sich dieses - anders als in München - aus dem Verkauf von Taxigutscheinen (seit Mai 2019 sechs Euro, davor sieben Euro pauschal je stadtweiter Fahrt), den die Nutzerinnen als ihren Eigenanteil pro Fahrt an die Taxifahrer / Innen weiter geben und der Beteiligung der Taxizentrale an den Fahrkosten jeder Fahrt mit einem Euro. Die Stadt Heidelberg übernimmt den dann noch offenen Restbetrag je Fahrt. Allerdings belegen die Heidelberger Zahlen,

dass im Jahr 2017 ca. 10.000 Taxischeine an die Nutzerinnen abgegeben wurden. Heidelberg hat ca. 160.000 Einwohner; umgerechnet auf die Einwohnerzahl heißt das, dass rechnerisch 6,25 % der Heidelberger Bevölkerung Interesse an dem Frauen-Nacht-Taxi zeigten.

Übertragen auf München würde dies bedeuten, dass 93.750 Taxigutscheine für die Münchener Einwohnerinnen auszugeben sind, was bei einem Gutscheinwert von fünf Euro einen Betrag von 468.750 Euro ergibt.

Zudem darf nicht vernachlässigt werden, dass in München der Taxigutschein auch von Touristinnen und außerhalb Münchens lebende Frauen in Anspruch genommen werden darf. Die Millionenstadt ist mit den Sehenswürdigkeiten, den sozialen und kulturellen Einrichtungen und als Wirtschaftsstandort Anziehungspunkt für Touristinnen (in München sind jährlich über 17 Millionen Übernachtungen zu verzeichnen), Studentinnen und Pendlerinnen. Aber auch Frauen, die ausgehen oder einkaufen wollen, kommen zahlreich nach München.

Daher ist anzunehmen, dass für diesen Personenkreis ein ebenso hoher Betrag für das Frauen-Nacht-Taxi veranschlagt werden muss wie für die Münchnerinnen.

Um einen Haushaltsnachtrag zu vermeiden, sollte zunächst für das Frauen-Nacht-Taxi in München mit einem Betrag von 1.000.000,00 Euro gerechnet werden. Hierbei handelt es sich, wie bereits ausgeführt, um einen Schätzwert.

Die Absprachen zwischen dem Kreisverwaltungsreferat und den anderen beteiligten städtischen Dienststellen sowie zwischen dem Kreisverwaltungsreferat und den Vertretern des Taxigewerbes über die Modalitäten der Realisierung des Münchner Frauen-Nacht-Taxi-Modells fanden im Juni / Juli 2019 statt und waren erst nach Ablauf des Haushaltsaufstellungsverfahrens für 2020 abgeschlossen. Innerhalb der entsprechenden Fristen konnte keine seriöse Sachmittelanmeldung erfolgen, auch war zu diesem Zeitpunkt noch nicht abschließend geklärt, aus welchen Teilhaushalt die Finanzierung des Münchner Frauen-Nacht-Taxi erfolgen soll. Die Anmeldung des Sachbudgets in Höhe von 1.000.000,00 Euro fand daher keine Berücksichtigung im entsprechenden Eckdatenbeschluss für den Haushalt 2020 und wird mit dem Eckdatenbeschluss für den Haushalt 2021 angemeldet werden.

8.3 Personalkosten

Zahlungswirksame Personalkosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit fallen nicht an.

8.4 Zusammenfassung

Für das Haushaltsjahr 2020 fallen Kosten für den Druck der Gutscheine an, da diese bestenfalls ab dem 01.01.2021 zur Verfügung und Verteilung bereit gehalten werden sollen.

Das Haushaltsjahr 2021 wird für die Subventionierung des Frauen-Nacht-Taxis voraussichtlich mit ca. 1.000.000,00 Euro belastet. Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen.

Das Sachbudget in Höhe von 1.000.000,00 Euro für die Subventionierung des Frauen-Nacht-Taxis und für die noch zu ermittelnden Druckkosten wird zum Eckdatenbeschluss für den Haushalt 2021 angemeldet werden.

9. Abstimmung Referate / Fachstellen

Die Beschlussvorlage ist mit den Taxigewerbetreibenden, der Gleichstellungsstelle, der Koordinierungsstelle für gleichgeschlechtliche Lebensweisen, dem Sozialreferat / Stadtjugendamt und Amt für Wohnen und Migration (Bereich S-II-L/GIBS: Gender, Interkult, Behinderung, Inklusion, sexuelle und geschlechtliche Identität und der Stelle für Bürgerschaftliches Engagement und Konfliktmanagement) sowie der Stadtinformation abgestimmt.

Darüber hinaus wurde das Frauen-Nacht-Taxi in der Gleichstellungskommission am 26.09.2019 sowie der Taxikommission am 10.10.2019 behandelt. Die Taxigewerbetreibenden befürworteten das Münchener Modell und bewerteten es als praktikabel und unbürokratisch.

Die Mitglieder der Taxikommission beschlossen einstimmig, dass das in der Sitzung vorgestellte Konzept des Frauen-Nacht-Taxis für München dem Kreisverwaltungsausschuss zur Abstimmung vorgelegt wird.

9.1 Stellungnahme der Stadtkämmerei

Die Stadtkämmerei erhebt gegen die oben genannte Beschlussvorlage keine Einwände.

Die anfallenden Kosten für die Gutscheine werden im Rahmen des Eckdatenbeschlusses 2021 beantragt. Die Druckkosten in 2020 sind aus dem Teilhaushalt des KVR zu finanzieren, sowie für 2021 im Rahmen des Eckdatenbeschlusses 2021 anzumelden.

Die Stellungnahme der Stadtkämmerei vom 07.11.2019 ist dieser Sitzungsvorlage als Anlage beigelegt.

9.2 Stellungnahme der Gleichstellungsstelle

Gemäß Nr. 5.6.3 AGAM wurde die einzubindende Stelle eingebunden. Diese hat Folgendes angemerkt:

Die Gleichstellungsstelle für Frauen zeichnet den oben genannten Beschlussentwurf mit und bittet darum, folgende Stellungnahme zu berücksichtigen und zusätz-

lich zur Stellungnahme der Gleichstellungsstelle für Frauen vom 17.04.18 anzuhängen:

„Die Gleichstellungsstelle für Frauen befürwortet die Einrichtung eines Frauen-Nacht-Taxis in München. Frauen und Mädchen sind insbesondere wenn es um ihre Sicherheit geht permanent mit Zuschreibungen und Erwartungen konfrontiert wie sie sich „richtig“ zu verhalten haben. Dies schließt die sich oft widersprechenden Botschaften ein, wann sie „Angst haben sollen“ und wann sie „keine Angst haben dürfen“. Aus Sicht der Gleichstellungsstelle sollte es nicht darum gehen, das Empfinden von Frauen zu bewerten, sondern darum pragmatische

Lösungen zu entwickeln, die das Recht auf persönliche Sicherheit und freie Bewegung ermöglichen. Dieses ist in Artikel 21 der von der Stadt München unterzeichneten Europäischen Charta für die Gleichstellung von Frauen und Männern auf lokaler Ebene festgehalten:

Artikel 21 – Sicherheit

(1) Die Unterzeichnerin/der Unterzeichner anerkennt das Recht aller Menschen auf persönliche Sicherheit und freie Bewegung und erklärt, dass dieses Recht nicht frei oder gleich ausgeübt werden kann, wenn Frauen oder Männern im öffentlichen oder privaten Raum nicht sicher sind oder sich nicht sicher fühlen.

Sicherheitsempfinden und Kriminalitätsfurcht sind eng verknüpft mit gemachten Erfahrungen und der subjektiven Einschätzung der eigenen Verletzbarkeit. Frauen sind überdurchschnittlich häufig von sexualisierten Grenzverletzungen, Übergriffen und von sexualisierter Gewalt betroffen. Rückschlüsse auf Grund der Kriminalitätsstatistik auf das tatsächliche Viktimisierungsrisiko von Frauen im öffentlichen Raum können seriös nur unter Einbeziehung der Studien zu sexualisierter Gewalt und mit Berücksichtigung des hohen Dunkelfeldes in diesem Bereich gezogen werden.

Für die Mobilität von Frauen im öffentlichen Raum ist ihr subjektives Sicherheitsempfinden eine wesentliche Grundlage. Die Bevölkerungsbefragung der Landeshauptstadt München 2016 zu sozialen Entwicklungen und zur Lebenssituation der Münchner Bürgerinnen und Bürger ergab, dass sich das Sicherheitsgefühl von Frauen und Männern zu Hause in der Wohnung sowie tagsüber an verschiedenen Orten kaum unterscheidet. Abends oder nachts ist das Unsicherheitsgefühl von Frauen im öffentlichen Raum jedoch deutlich höher als das von Männern. So fühlt sich nachts fast jede zweite Frau in Bussen und Bahnen unsicher, jede dritte Frau im eigenen Stadtviertel und drei Viertel der befragten Frauen in Grünanlagen oder Parks.¹ Diese gefühlte Unsicherheit schränkt die Mobilität von Frauen ein. Das Frauen-Nacht-Taxi ist eine geeignete Maßnahme dem entgegenzuwirken.

Die Gleichstellungsstelle teilt die Einschätzung des Stadtjugendamtes, dass eigene Kinder bis 18 Jahren mitfahrberechtigt sein sollten.

Die Gleichstellungsstelle für Frauen dankt dem Kreisverwaltungsreferat ausdrücklich für das Aufgreifen der Anregung der Gleichstellungsstelle ein auf die Münchner Situation angepasstes Pilotmodell zu entwickeln, es in Kooperation mit den zuständigen Stellen abzustimmen und dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen.“

¹ Vgl. Bevölkerungsbefragung zur Stadtentwicklung 2016. Soziale Entwicklungen und Lebenssituation der Münchner Bürgerinnen und Bürger. Im Auftrag der Landeshauptstadt München, S. 41f....

9.3 Stellungnahme der Koordinierungsstelle für gleichgeschlechtliche Lebensweisen

Die Koordinierungsstelle für gleichgeschlechtliche Lebensweisen zeichnet die Beschlussvorlage mit.

9.4 Stellungnahmen des Sozialreferates

9.4.1 Stadtjugendamt, Bereich Gender, Interkult, Behinderung, Inklusion, sexuelle und geschlechtliche Identität

Es wurde Folgendes angemerkt: „Das Stadtjugendamt zeichnet nach Rücksprache mit der örtlichen Gleichstellungsbeauftragten des Sozialreferates die oben genannte Beschlussvorlage mit, unter der Voraussetzung, dass der berechtigte Personenkreis (siehe Seite 10, Punkt 5.1) geändert wird auf:

„eigene Kinder bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres unabhängig von ihrem Geschlecht.“

Begründung:

Minderjährige sollen die Möglichkeit haben, nachts sicher und gemeinsam mit ihrer Mutter mit dem Frauen-Nacht-Taxi nach Hause fahren zu können. Es soll vermieden werden, dass ggf. Jugendliche im Alter von 16-18 Jahren separat von ihrer Mutter und Geschwistern nach Hause fahren müssen. Die Familienfreundlichkeit der Landeshauptstadt München wird dadurch gefördert.“

9.4.2 Amt für Wohnen und Migration, Bürgerschaftliches Engagement und Konfliktmanagement

Der Bereich Bürgerschaftliches Engagement und Konfliktmanagement nimmt wie folgt Stellung zu der Stadtratsvorlage zum Thema Frauen-Nacht-Taxi:

„Wir begrüßen die Einrichtung des Frauen-Nacht-Taxis aus Sicht von AKIM, da dieses ein notwendiger Baustein ist, das Sicherheitsgefühl von Frauen im öffentlichen Raum zu erhöhen.“

1. Wir unterstützen die Anmerkung des Stadtjugendamtes.

Punkt 5.1 – berechtigter Personenkreis: Das Alter der mitfahrberechtigten Kinder wird von „unter 16 Jahren“ auf „bis zur Vollendung des 18. Lebensjahrs“ erhöht und ergänzt um das Merkmal „unabhängig von ihrem Geschlecht“.

2. Des Weiteren würden wir eine Ergänzung zu dem Gliederungspunkt 5 begrüßen. Hier wird argumentiert, dass Frauen unter einer höheren Kriminalitätsfurcht leiden als Männer. Die Daten, die hier zugrunde gelegt werden, ergeben sich ausschließlich aus der Erhebung zum objektiven Sicherheitsgefühl. Es entsteht der Eindruck, dass dies ein individuelles Problem von ängstlichen Frauen ist und diese Furcht objektiv kaum eine Grundlage hat. Die Kriminalitätsstatistik zeichnet jedoch nur Daten auf, die tatsächlich angezeigt werden, also bei der Polizei bekannt sind. Frauen leiden nachgewiesen allerdings vielfach im öffentlichen Raum unter Diskriminierung und sexueller Belästigung. Es gibt eine gesellschaftlich-strukturelle Diskriminierung von Frauen, die deutlich höher ist, als bei Männern. Durch diese Erlebnisse entstehen bei Frauen Angstgefühle, die nachvollziehbar sind und als gesellschaftliches und nicht individuelles Problem ernst genommen werden müssen (vgl. Cornell International Survey on Street Harassment 2015 / vgl. Ifop Studie 2018 / vgl. Hofer 2018).

Deshalb ist die Einrichtung eines Frauen-Nacht-Taxis ein Beitrag um Frauen mehr Mobilität zu ermöglichen, ohne dabei Opfer von Übergriffen zu werden.

(Quellen: Cornell International Survey on Street Harassment 2015: <https://www.ihollaback.org/cornellinternational-survey-on-street-harassment/#ge> / Ifop Studie, Jean-Jaurès-Stiftung, Paris, 2018: <https://taz.de/Sexuelle-Belaestigung-im-oeffentlichen-Raum/!5552178/> / Mag. BA Hofer, Manuela (2018): Kannst du kein Kompliment annehmen?! Street Harassment als Gewalt im öffentlichen Raum. In: Soziales_Kapital. Wissenschaftliches Journal österreichischer Fachhochschul-

Studiengänge Soziale Arbeit. <http://www.soziales-kapital.at/index.php/sozialeskapital/article/viewFile/565/1018.pdf>“

10. Anhörung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

11. Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirates

Die Korreferentin des Kreisverwaltungsreferates, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges und der Verwaltungsbeirat für den Zuständigkeitsbereich Sicherheit und Ordnung, Herr Stadtrat Dominik Krause haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

12. Beschlussvollzugskontrolle

Der Beschluss unterliegt der Beschlussvollzugskontrolle.

II. Antrag des Referenten

1. Vom Vortrag des Referenten wird Kenntnis genommen.
2. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, das vorgelegte Konzept des Frauen-Nacht-Taxis für München zum 01.01.2021 umzusetzen.
3. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die erforderliche Vereinbarung mit den Taxigewerbetreibenden zu treffen.
4. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die einmalig in 2021 erforderlichen konsumtiven Haushaltsmittel i.H.v. 1.000.000,00 Euro für die Subventionierung des Frauen-Nacht-Taxi im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2021 anzumelden.
5. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01344 vom 01.09.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
6. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, über das Ergebnis der Evaluation dem Stadtrat zu berichten und diesen mit einem Vorschlag über das weitere Vorgehen und über die Finanzierung erneut zu befassen.
7. Der Beschluss unterliegt der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober/Bürgermeister/-in

Dr. Böhle

Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über das Direktorium D-II-V / Stadtratsprotokolle

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei HA II/31

an die Stadtkämmerei HA II/12

an das Direktorium – Rechtsabteilung (3x)

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. Wv. Kreisverwaltungsreferat – GL/532 Beschlusswesen zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. an die Gleichstellungsstelle
3. an die Koordinierungsstelle für gleichgeschlechtliche Lebensweisen
4. an das Sozialreferat / Stadtjugendamt und Amt für Wohnen und Migration
5. an das Direktorium, Stadtinformation
6. an Kreisverwaltungsreferat – GL 1, GL 2 (3x)
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
7. Zurück mit Vorgang an Kreisverwaltungsreferat – HA I/22
zur weiteren Veranlassung.

Am.....

Kreisverwaltungsreferat GL/532