



## **Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung**

—

Mitglied des Landtages Cornelia Lüddemann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

### **Subjekte und objektive Sicherheit im ÖPNV**

Kleine Anfrage - **KA 8/1271**

Sehr geehrter Herr Präsident,

beigefügt übersende ich Ihnen die Antwort der Landesregierung - erstellt vom Ministerium für Infrastruktur und Digitales - auf die o. g. Kleine Anfrage.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Lydia Hüskens  
Ministerin für Infrastruktur und Digitales

***Hinweis:** Die Drucksache steht vollständig digital im Internet/Intranet zur Verfügung. Die Anlage ist in Word als Objekt beigefügt und öffnet durch Doppelklick den Acrobat Reader.  
Bei Bedarf kann Einsichtnahme in der Bibliothek des Landtages von Sachsen-Anhalt erfolgen.*

(Ausgegeben am 28.03.2023)

## **Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung**

Abgeordnete Cornelia Lüddemann (B 90/Die Grünen)

### **Subjektive und objektive Sicherheit im Verkehr**

**Kleine Anfrage – KA 8/1271 vom 06.02.2023**

#### **Vorbemerkung der Fragestellerin:**

Mit dem fifty-fifty-Taxi im Land und bundesweit bspw. mit den Frauen-Nacht-Taxis bestehen Mobilitätsangebote, die darauf zielen, die Sicherheit im Verkehrsbereich zu erhöhen. Dieses Ziel ergibt sich bspw. aus einer repräsentativen forsa-Umfrage im Auftrag der Allianz pro Schiene und des Fahrgastverbandes PRO BAHN bereits aus dem Frühjahr 2012, die zeigt, dass sich mehr als zehn Prozent der Bus- und Bahnreisenden unsicher fühlen.

#### **Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Infrastruktur und Digitales:**

##### **Vorbemerkung der Landesregierung:**

Die Landesregierung kann als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vorrangig für diesen Bereich Auskunft erteilen. Der Öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) ist eine Aufgabe des eigenen Wirkungskreises der Landkreise und kreisfreien Städte, die im Hinblick auf ihre kommunale Selbstverwaltungsgarantie dazu keine fachliche Auskunftsverpflichtung gegenüber der Landesregierung haben. Insofern werden die folgenden Fragen auf Grundlage der der Landesregierung vorliegenden Informationen beantwortet.

- 1. Wie viele Anzeigen bezüglich Körperverletzungen und Formen sexualisierter Gewalt wurden in Sachsen-Anhalt gestellt, die sich aus Vorfällen in Fahrzeugen des ÖPNV oder im Umfeld von Haltestellen ergeben? Bitte Angaben für die Jahre seit 2018.**

Für die Beantwortung der Frage 1 ist die Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS) des Landes Sachsen-Anhalt zugrunde gelegt worden. Die auf Grundlage bundeseinheitlicher Richtlinien erstellte PKS enthält die der Polizei bekannt gewordenen rechtswidrigen (Straf-)Taten, einschließlich der mit Strafe bedrohten Versuche und weiteren Angaben zur Straftat, wie z.B. der Tatörtlichkeit. Zur Beantwortung der Frage wurden die in der PKS erfassten Straftaten gegen das Leben, der Körperverletzung, der Vergewaltigung, der sexuellen Nötigung, des sexuellen Missbrauchs von Kindern bzw. Jugendlichen sowie der sexuellen Belästigung erhoben, deren Tatörtlichkeiten im Zusammenhang mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) stehen. Dazu wurden die mit dem Klassifizierungsmerkmal der Tatörtlichkeit Linienbus, Straßenbahn, Personenzug, Bahn-/Busbahnhof, Wartehalle oder Haltestelle erfassten o.a. Straftaten erhoben.

Die in der Fragestellung erbetenen Angaben sind jahresweise für den Zeitraum von 2018 bis 2022 der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen:

<b>Delikt</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Mord	0	0	0	1	0
Totschlag	0	1	4	1	0
Vergewaltigung	3	1	4	3	0
sexuelle Nötigung	3	5	4	3	1
sexuelle Belästigung	20	21	28	43	59
sexueller Missbrauch von Kindern	0	5	1	2	3
sexueller Missbrauch von Jugendlichen	1	1	2	1	1
gefährliche/schwere Körperverletzung	172	151	166	166	213
einfache Körperverletzung	343	378	341	381	541
<b>Summe</b>	<b>541</b>	<b>563</b>	<b>546</b>	<b>601</b>	<b>818</b>

## **2. Inwieweit ist die objektive und subjektive Sicherheit von Fahrgästen im ÖPNV ein Aspekt bei Ausschreibungen durch die Aufgabenträger oder die NASA GmbH?**

Die objektive und subjektive Sicherheit von Fahrgästen im ÖPNV stellt einen Aspekt bei SPNV-Ausschreibungen dar. Hierfür ist von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ein Sicherheitskonzept zu erstellen und in Abstimmung mit den Aufgabenträgern umzusetzen.

Die objektive, technisch-betriebliche Sicherheit („Safety“) der Fahrgäste im SPNV ist durch die verkehrenden EVU auf Grundlage vielfältiger eisenbahntechnischer Sicherheitsvorschriften sowohl in Bezug auf die Fahrzeuge und deren Führung als auch hinsichtlich der verkehrssicheren Benutzung der Stationen und genutzten Infrastruktur gewährleistet. Die Einhaltung der sicherheitsrelevanten Vorschriften durch die EVU wird durch das Eisenbahnbundesamt überwacht.

Die durchgängige Gewährleistung der subjektiven Sicherheit, das heißt das Wohlbefinden und Gefühl der Angstfreiheit des Fahrgasts sowie der Schutz vor Übergriffen/Gewalttaten („Security“) während der Nutzung des SPNV, aber auch generell im öffentlichen Bereich ist eine große Herausforderung, da insbesondere im öffentlichen Raum viele Menschen aufeinandertreffen, deren Verhalten eine Belästigung, Bedrohung oder auch Gefahr für andere darstellen kann, welches allerdings nur begrenzt berechenbar ist. Die EVU sind

hierbei verantwortlich, Maßnahmen zu ergreifen, die dazu beitragen, dass der Fahrgast grundsätzlich kein Gefühl von Hilflosigkeit und Handlungsunfähigkeit erfährt.

Hierzu zählen, dass Zugleistungen in Sachsen-Anhalt (bis auf sehr wenige Ausnahmen) grundsätzlich alle mit einem Kundenbetreuer (m/w/d) besetzt sind. Dieser steht den Fahrgästen als Ansprechpartner für alle Belange zur Reise zur Verfügung und soll mit seiner Präsenz und Kontrollgängen das Sicherheitsempfinden erhöhen. Die Präsenz der Kundenbetreuer wird durch den Einsatz von zusätzlichen Prüf- und Sicherheitspersonalen u. a. auf Schwerpunktfahrten ergänzt. Das Zugpersonal kann im Bedarfsfall sofort mit der Leitstelle kommunizieren und auf diesem Weg Hilfe und Unterstützung anfragen.

In den Ausschreibungen der Verkehrsleistungen im SPNV in Sachsen-Anhalt ist in den Fahrzeugen eine nahezu flächendeckende Videoaufzeichnung vorgegeben. Diese soll für potenzielle Straftäter vor allem als Abschreckung dienen und im Falle von Übergriffen bzw. anderen Straftaten Aufzeichnungen zur Nachverfolgung sicherstellen.

Darüber hinaus wird bei der Ausstattung der Fahrzeuge auf die Vermeidung von Angsträumen und die Realisierung von hellen, gut beleuchteten und einsehbaren Räumen geachtet. In der Regel wird seitens der EVU auch ein kostenloser Taxiruf angeboten.

**3. Mittels welcher Maßnahmen a) des Landes und b) der Aufgabenträger soll die objektive und subjektive Sicherheit im ÖPNV verbessert werden bzw. welche Maßnahmen zielten seit dem Jahr 2012 bereits auf dieses Ziel?**

zu Frage a:

Das Land trägt zur Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit im ÖPNV bei, indem es u. a. über die infrastrukturellen und personellen Ressourcen der sicherheitsrelevanten Infrastruktur und Behörden verfügt und Sicherheitskooperationen und optimierte Melde- und Informationsketten der zuständigen Sicherheitsbehörden mit den Verkehrsunternehmen und Betriebszentralen unterstützt.

zu Frage b:

Zur Beantwortung der Frage wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Des Weiteren strebt die Landesregierung bei künftigen Ausschreibungen die Umsetzung bzw. Einführung eines Aggressionserkennungssystems in Fahrzeugen an. Über im Fahrzeug verteilte Mikrofone wird der Schall im Fahrgastraum erfasst und Lautstärke sowie Klangmuster werden ausgewertet. Anhand dieser werden typische Merkmale einer Auseinandersetzung erkannt und automatisch gemeldet.

#### **4. Welche Vorgaben und Empfehlungen gibt es für die Gestaltung von Haltepunkten, Haltestellen und Bahnhöfen, die das Thema Sicherheit und Sicherheitsgefühl betreffen?**

Da die Deutsche Bahn Station&Service (DB S&S AG) Betreiber der Verkehrsstationen in Sachsen-Anhalt ist, wurde diese zur Beantwortung der Frage um Zuarbeit gebeten. So sind aus Sicht der DB S&S AG folgende sicherheitsrelevanten Aspekte in der Ausstattung und im Betrieb zu beachten:

1. Vermeidung von Angsträumen - Grundsätzlicher Zuschnitt von Laufwegen und Gebäudeteilen sollte weithin einsehbar für Kundinnen und Kunden sein.
2. Ausreichende Beleuchtung - Die Beleuchtung sollte ausreichend und gleichmäßig sein, so dass unausgeleuchtete oder dunkle Ecken vermieden werden.
3. Einsehbarkeit - Aufzüge, Sitzgelegenheiten und auch bspw. Schließfachanlagen sollten offen einsehbar sein (z. B. durch Glastüren), so dass Kunden vor dem Betreten, den Bereich einsehen können.
4. Videotechnik - Einsatz an priorisierten Bahnhöfen mit Vorgaben für die auszuleuchtenden Kernbereiche (bspw. für Bahnsteige und Zugänge).
5. Objektgestaltung - Wände, Flächen und Gebäude werden hell und freundlich gestaltet und tlw. auch durch Kunstgraffitis gestaltet (Ziel: hohe Aufenthaltsqualität).
6. Vorsorge - An Vandalismusschwerpunkten wird u.a. mit besonders resistenten Ausstattungsgegenständen (Vitrinen, Bänke, etc.) oder Beschichtungen auf Wänden gearbeitet.
7. Reinigung und Müllentsorgung – Vorhaltung von nicht zu großen Reinigungsintervallen und einer ausreichenden Anzahl von Müllbehältnissen, um Vermüllung zu vermeiden.

#### **4.1. Welchen Grundwerten bzw. Zielstellungen fühlen sich die Landesregierung und die NASA verpflichtet und welche Schlüsse ziehen beide für die Nahverkehrsplanung?**

Gemäß ÖPNV-Plan des Landes sind zur Sicherstellung einer Mobilität für alle Generationen, auch im ländlichen Raum, in der ÖPNV-Planung die unterschiedlichen Bedürfnisse von Frauen und Männern zu bedenken und die Ansprüche von älteren Menschen, Frauen und Kindern an die Gestaltung von Fahrzeugen und Zugangsstellen zum ÖPNV zu berücksichtigen. Dabei soll insbesondere auch das Ziel der Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit verfolgt werden. In den Projekten mit der Deutschen Bahn AG sowie Kommunen (z. B. über das Schnittstellenprogramm) an Verkehrsstationen wird die Zielerreichung von Planungsbeginn bis zur Ausführung in Zusammenarbeit mit den Projektpartnern überwacht.

## **5. Inwieweit spielt das Thema der objektiven und subjektiven Sicherheit bei der Konzessionsvergabe im Taxigewerbe eine Rolle?**

Die Genehmigungsbehörde prüft die gesetzlichen Zugangsvoraussetzungen des Taxiunternehmers und der zur Führung der Geschäfte bestellten Person. Hierbei sind aktuelle Auskünfte (nicht älter als drei Monate) aus Führungszeugnis und Gewerbezentralregister einzureichen, die etwaige Verstöße angeben. Darüber hinaus wird auch die Kommune beteiligt, ob es in der Vergangenheit ordnungsrelevante Sachverhalte gab.

Bei der erneuten Erteilung von Taxigenehmigungen kommt es darüber hinaus auf das persönliche oder unternehmerische Gesamtverhalten an. Dabei ist z. B. auch zu bewerten,

- a) wie der Unternehmer oder die Unternehmerin den gesetzlichen Verpflichtungen bisher nachgekommen ist,
- b) ob Beschwerden zum Unternehmen oder Fahrern vorlagen,
- c) wie das Unternehmen bereit war und ist, eingegangene Beschwerden zu klären,
- d) wie das Unternehmen bereit ist, den Betriebsablauf so zu gestalten, dass ein Höchstmaß an Sicherheit und Vertrauen in eine sichere Personenbeförderung wieder gewährleistet oder verbessert wird.

### **5.1. Inwieweit sind Taxiunternehmen gehalten Beschwerdestellen einzurichten, um Vorfälle während einer Taxifahrt aufzunehmen?**

Taxiunternehmer sind nicht gehalten, Beschwerdestellen einzurichten, um Vorfälle während einer Taxifahrt aufzunehmen.

Bürgerbeschwerden gehen meist beim Unternehmen oder der Taxizentrale ein. Beschwerden, welche nicht intern geklärt werden können oder von erheblicher öffentlicher Tragweite sind, werden an die Landkreise bzw. kreisfreien Städte weitergeleitet.

Darüber hinaus können die Bürger Beschwerden auch direkt an die Landkreise bzw. kreisfreien Städte richten.

In den Taxenordnungen der Landkreise bzw. kreisfreien Städte finden sich zahlreiche Verhaltensvorschriften für das Fahrpersonal, die bußgeldbewehrt sind.

### **5.2. Welche Handlungsleitfäden u. Ä. gibt es bzgl. eines entsprechenden Beschwerdemanagements?**

Handlungsleitfäden gibt es bei den Landkreisen bzw. kreisfreien Städten nicht.

Eingehende Beschwerden werden vom zuständigen Sachbearbeitenden des Landkreises bzw. der kreisfreien Stadt geprüft. Im Rahmen dessen werden u. a. Stellungnahmen eingefordert, verwaltungsrechtliche Anhörungen versendet und im Nachgang dessen eine Entscheidungsfindung herbeigeführt.

Sollte der Sachverhalt eine Ordnungswidrigkeit darstellen, so wird dieser zusätzlich mit einem Bußgeld geahndet.

## **6. Inwieweit findet eine Sensibilisierung für die Sicherheitsbedürfnisse vulnerabler Gruppen seitens des Landes bei den Aufgabenträgern bezüglich der Sensibilisierung der Beschäftigten im ÖPNV und im Taxigewerbe statt?**

### **6.1. Inwieweit ist dies ein Bestandteil von Ausschreibungen der NASA?**

Die Verkehrsverträge im SPNV verpflichten die EVU zur Schulung ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in Bezug auf den Umgang mit schwierigen Eskalationssituationen. Die EVU setzen diese Forderung i. d. R. über sogenannte Konfliktbewältigungs- und Deeskalationstrainings um. Die Verantwortung liegt hier bei den EVU, die ihrerseits auch ein großes Eigeninteresse am Schutz ihrer Mitarbeitenden besitzen. Außerdem sind die Zugbegleiter generell angehalten, sich jederzeit aufmerksam im Zug zu bewegen, stets ansprechbar zu sein und kritische Situationen schnell zu erkennen und ggf. Hilfsmaßnahmen einzuleiten ohne sich selbst zu gefährden.

## **7. Inwieweit sind der Landesregierung Studien bzw. Gutachten bekannt zum Sicherheitsgefühl im ÖPNV und wie lautet die Einschätzung der Landesregierung: Stellt mangelndes Sicherheitsgefühl einen feststellbaren Grund für die Nicht-Nutzung von ÖPNV-Angeboten dar?**

Der Landesregierung sind folgende Studien im Sinne der Fragestellung bekannt:

- *Landeskommission Berlin gegen Gewalt: (Un-)Sicherheitsgefühle und subjektive Sicherheit im urbanen Raum, Berlin 2020:* In der Anlage zur Studie sind ab Seite 63 unter „Fallbeispiele öffentlicher Personennahverkehr und Umgebung“ einige Informationen im Sinne der Fragestellung dargestellt.
- *Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend: Lebenssituation, Sicherheit und Gesundheit von Frauen in Deutschland, 2005, auffindbar unter: <https://www.bmfsfj.de/bmfsfj/studie-lebenssituation-sicherheit-und-gesundheit-von-frauen-in-deutschland-80694>:* Bei der Studie „Lebenssituation, Sicherheit und Gesundheit von Frauen in Deutschland“ handelt sich um eine repräsentative Befragung zu Gewalt gegen Frauen in Deutschland. Hinsichtlich des Themas „Öffentlicher Raum als Tatort von Gewalt gegen Frauen“ sind auf den Seiten 50, 81, 108 Aussagen enthalten.

Eine weitere Erkenntnisgrundlage stellt eine Umfrage in der Stadt Münster dar, die im Vorfeld der Kampagne „Frauen sicher unterwegs“ im Jahr 2017 durchgeführt wurde. Die zentralen Ergebnisse der Umfrage werden im Folgenden genannt (siehe auch unter <https://frauen-sicher-unterwegs.de/>):

- 75 % der befragten Frauen wurden schon mindestens einmal sexuell belästigt, zumeist in den letzten zwölf Monaten vor der Befragung.
- Fast jede zweite Frau (49,8 %) hat schon mindestens einmal mitbekommen, dass eine andere Frau in der Öffentlichkeit belästigt wurde.

- 83,5 % aller befragten Frauen gaben an, dass sie die Angst kennen, an öffentlichen Orten belästigt zu werden.
- Die meistgenannten Orte der Belästigung waren die Straße (30,9 %) und die Kneipe (22,2 %) gefolgt von den öffentlichen Verkehrsmitteln (14,4 %).
- Fast jede dritte Frau (27 %) gab an, dass sie bestimmte Orte zu bestimmten Tageszeiten nicht mehr alleine aufsucht.

Es wird darauf hingewiesen, dass die o. g. Datenlage nicht aktuell bzw. nicht repräsentativ ist. Sie beruht auf sozialwissenschaftlichen Analysen. Tatort-Aufschlüsselungen in der Polizeilichen Kriminalstatistik sind dagegen nicht bekannt. Die Erkenntnisse der Studien werden in Kampagnen wie z. B. „Heimwegtelefon“, „FrauenNachtTaxi“, „Sicher Unterwegs“, Code „Luisa ist hier“ und Apps wie z. B. „Where“ sowie Stadtentwicklungsprogrammen berücksichtigt. Die Kampagnen werden überwiegend kommunal umgesetzt.

**8. Inwieweit gibt es in Sachsen-Anhalt Angebote wie das Modell Frauen-Nacht-Taxi? Angaben zu solchen Angeboten bitte ab dem Jahr 2012 samt Trägerschaft, Ausgestaltung des Angebots, Kostenrahmen für die öffentliche Hand und ggf. Laufzeit sowie Evaluierungsergebnisse aufführen.**

Ähnliche Modelle wie das Frauen-Nacht-Taxi werden bei den Landkreisen bzw. kreisfreien Städten nicht angeboten.

Lediglich im Saalekreis haben Taxiunternehmen gemäß der Taxitarifverordnung des Landkreises die Möglichkeit unter bestimmten Voraussetzungen Sonderfahrten anzubieten und hier die Preise frei zu vereinbaren. Dazu zählen unter anderem Fahrten als Frauentaxi. Hier kann der Einsatz bei entsprechender Anforderung in der Zeit zwischen bekannt gegebenem Sonnenuntergang und -aufgang erfolgen. Die Taxiunternehmen sind jedoch nicht verpflichtet, diese Sonderfahrten anzubieten.

**9. Wie hoch ist die Inanspruchnahme des fifty-fifty-Taxis? Bitte Anzahl und durchschnittliche Länge der Fahrten der letzten 10 Jahre unter Angabe der Ortslage.**

Das fifty-fifty-Taxi ist eine gemeinsame Aktion des Ostdeutschen Sparkassenverbands (OSV), der AOK Sachsen-Anhalt, des ADAC Niedersachsen Sachsen-Anhalt e. V., des Ministeriums für Inneres und Sport des Landes Sachsen-Anhalt als Schirmherr des Projekts sowie von Radio Brocken als Medienpartner. Die seit dem Jahr 1999 erfolgreich durchgeführte Aktion dient insbesondere zur Vermeidung unfallträchtiger Fahrten junger Erwachsener in sog. „Disco-Nächten“.

Die Taxi-Tickets können Freitag und Samstag sowie vor und an gesetzlichen Feiertagen ab 18.00 Uhr bis 06.00 Uhr des Folgetages von jungen Menschen im Alter von 16 bis 26 Jahren genutzt werden. Diese gelten ausschließlich für die Hin- und/oder Rückfahrt zu/von Discotheken oder anderen öffentlichen Veranstaltung in Sachsen-Anhalt.



In den letzten zehn Jahren (2012 bis 2022) wurden 352.934 fifty-fifty-Taxi-Tickets von verschiedenen Vertriebsstellen im Land ausgegeben. Eine systematische Erfassung und Speicherung der Fahrtstrecken, Ortslagen bzw. Fahrtendauer erfolgt hingegen nicht.

Nachstehender Tabelle sind im Weiteren die Verbrauchszahlen der fifty-fifty-Taxi-Tickets der einzelnen Jahre 2012 bis 2022 zu entnehmen.

<b>Jahr</b>	<b>Verbrauch</b>
2012	41.948
2013	39.247
2014	46.813
2015	44.441
2016	40.550
2017	37.869
2018	34.234
2019	33.868
2020	14.834
2021	
2022	19.130
<b>gesamt</b>	<b>352.934</b>

Die Jahre 2020 und 2021 waren geprägt von den pandemiebedingten Einschränkungen im öffentlichen Leben, wie bspw. Schließung von Discotheken oder Nichtdurchführung von öffentlichen Veranstaltungen. So ist insbesondere auch der starke Einbruch der Verbrauchszahlen der fifty-fifty-Taxi-Tickets von 2019 auf 2020/2021 zu erklären. Auf Grund einer Sonderregelung verloren die Tickets aus dem Jahr 2020 nicht ihre Gültigkeit und konnten im Folgejahr genutzt werden. Folglich mussten die Verbrauchszahlen für die Jahre 2020 und 2021 zusammengefasst werden.

Vertrieben werden die fifty-fifty-Taxi-Tickets in den Filialen der Sparkassen des Landes sowie in Kundencentern/Agenturen der ÖSA Versicherungen und in den Service-Centern des ADAC. Dabei stellten die Sparkasse Altmark West, die Harzsparkasse sowie die Sparkassen Burgenlandkreis, Börde und Magdeburg einen regionalen Schwerpunkt im Vertrieb dar.

### **9.1. Wie schätzt die Landesregierung das Projekt ein und wie soll es fortgesetzt werden?**

Die Altersgruppe der jungen Fahrer stellt fortwährend eine Hauptzielgruppe der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit dar. Das seit nunmehr rund 24 Jahren etablierte

fifty-fifty-Taxi trägt aus hiesiger Sicht erfolgreich mit dazu bei, risikobehaftete Fahrten junger Leute zu gefahrenträchtigen Zeiten zu vermeiden und so mitunter schwere Verkehrsunfälle zu verhindern.

Wenngleich in den letzten Jahren eine Abnahme der verkauften fifty-fifty-Taxi-Tickets zu verzeichnen war und im Weiteren die pandemiebedingten Einschränkungen in den Jahren 2020 und 2021 zu einem nochmaligen signifikanten Rückgang der Verbrauchszahlen führten, stellt das Projekt nach wie vor ein alternatives und zugleich attraktives Angebot dar, um junge Erwachsene insbesondere nach dem Besuch von Diskotheken oder anderen öffentlichen Veranstaltungen sicher nach Hause zu bringen.

Vor diesem Hintergrund wird aus hiesiger Sicht die Fortführung des Projekts auch im Jahr 2023 ausdrücklich befürwortet.

Der Fortgang der Aktion sowie Entscheidungen zur zukünftigen Ausgestaltung bzw. Weiterentwicklung oder Anpassung des Projekts werden grundsätzlich unter Beteiligung aller Projektpartner miteinander abgestimmt und ggf. umgesetzt. Für das Jahr 2023 wird die Aktion zunächst in altbewährter Weise fortgeführt.