

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Maik Penn (CDU)**

vom 08. Januar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Januar 2020)

zum Thema:

Inklusionstaxis in Berlin – Stand der Umsetzung III, Teilhabe und Mobilität im Alter

und **Antwort** vom 23. Januar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Jan. 2020)

Senatsverwaltung für
Integration, Arbeit und Soziales

Herrn Abgeordneten Maik Penn (CDU)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/22040

vom 08. Januar 2020

über

Inklusionstaxis in Berlin – Stand der Umsetzung III, Teilhabe und Mobilität im Alter

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Wie bewertet der Senat die Entwicklung der zur Verfügung stehenden Inklusionstaxis in Berlin seit dem Start des Pilotprojekts bis heute?

2. Welche Anlässe hat der Senat gesehen und inwieweit wurde daraus resultierend die „Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen zur Schaffung eines barrierefreien und multifunktionalen Taxiangebotes im Land Berlin (Inklusionstaxi)“ seit der Amtsblatt-Veröffentlichung im November 2018 überprüft und mit welchen Ergebnissen überarbeitet?

Zu 1. und 2.: Die Anzahl der zur Verfügung stehenden Inklusionstaxen in Berlin hat sich nicht, wie beabsichtigt, entwickelt, um eine spontane Nachfrage zu bedienen. Aktuell müssen Fahrten mit einem Inklusionstaxi noch vorbestellt werden.

Die Möglichkeit, Zuschüsse im Rahmen der o. a. Förderrichtlinie zu beantragen, wurde von den Berliner Taxiunternehmen nicht in erwartetem Umfang angenommen. Die Förderrichtlinie ist ein Angebot an die Berliner Taxiunternehmen, sich bei Neuanschaffung eines Taxis für ein entsprechend inklusiv ausgestattetes Fahrzeug zu interessieren oder ein vorhandenes geeignetes Fahrzeug umzubauen. Die Entscheidung über den Kauf bzw. Umbau eines geeigneten Kfz liegt allerdings allein in der unternehmerischen Entscheidungsfreiheit der Taxiunternehmen. Durch eine Überarbeitung der Förderrichtlinie (am 13.09.2019 im Amtsblatt veröffentlicht) ist der Anreiz zum Kauf bzw. Umbau eines geeigneten Kfz noch erhöht worden. In der angepassten Richtlinie sind nun die Anspruchsberechtigung in Bezug auf das Fahrzeualter ab Erstzulassung (bisher nicht länger als 12 Monate; jetzt nicht länger als

24 Monate) und die Laufleistung zum Zeitpunkt der Antragstellung (maximale Laufleistung von 100.000 Kilometern) geändert worden, was zu einer positiven Entwicklung der Anzahl von Inklusionstaxis führen sollte.

3. Wie ist seit 2018 die tatsächliche Entwicklung der Verfügbarkeit von Inklusionstaxis in Berlin bezüglich der

- a) jährlichen Anzahl,
- b) Anzahl der Neuanträge,
- c) Anzahl der genehmigten Anträge,
- d) Anzahl und Begründungen der abgelehnten Anträge,
- e) Anzahl der sich engagierenden Taxiunternehmen,
- f) genehmigten und tatsächlich in Anspruch genommenen Fördersummen,
- g) insgesamt in Anspruch genommenen Fördersumme an der insgesamt zur Verfügung stehenden Summe sowie
- h) der aktuell noch verfügbaren Rest-Fördersumme?

Zu 3. a): Die tatsächliche berlinweite Verfügbarkeit von Inklusionstaxis kann nicht bestimmt werden, da es keine konkrete Registrierung von Inklusionstaxis über die übliche Taxikonzession hinaus gibt. Seit 2018 wurden zwölf Anträge für insgesamt 15 Inklusionstaxis gestellt. Ein Unternehmer hatte in seinem Antrag mehrere Fahrzeuge angekündigt und hat die Anzahl dann aber im weiteren Verfahren nach unten korrigiert (vgl. Drucksache 18/18448).

b): Im Vergleich zur Drucksache 18/18448 vom 02.04.2019 sind drei neue Anträge eingegangen.

c): Es wurden bisher acht Anträge bewilligt. Bei den anderen Anträgen wurden die notwendigen Unterlagen noch nicht eingereicht bzw. wurde der Umbau noch nicht vorgenommen.

d): Es wurden bisher keine Anträge abgelehnt. Ein Unternehmen hat aus persönlichen Gründen seinen Antrag auf Förderung zurückgezogen.

e): Es handelt sich um zehn Taxiunternehmen, die sich hinsichtlich Inklusionstaxis engagieren. Ein Unternehmer hat aufgrund der positiven Erfahrungen mit einem Inklusionstaxi bereits seinen zweiten Antrag gestellt.

f): Es wurde eine Fördersumme in Höhe von insgesamt 117.010,68 Euro genehmigt und bisher wurden Fördermittel in Höhe von 62.787,15 Euro abgerufen.

g): Bisher wurden 62.787,15 Euro Fördermittel abgerufen. Das entspricht 4,27 % von den zur Verfügung stehenden geplanten Haushaltsmitteln 2018/2019 in Höhe von insgesamt 1.470.000,00 Euro.

h): Für das laufende Jahr 2020 ist eine Summe in Höhe von 825.000,00 Euro eingeplant. Es wurden bisher noch keine Mittel abgerufen.

4. Wie und mit welchen Mitteln schafft es der Senat, einen Überblick zu bekommen und zu behalten, wie viele Inklusionstaxis in Berlin unterwegs sind?

Zu 4.: Siehe Antwort zu 1. und 2..

5. Welche Rückmeldungen (Kritik, Wünsche, Anregungen etc.) hat der Senat von welchen Seiten in den letzten Jahren bekommen, welche wurden aufgenommen und führten zu welchen Veränderungen?

Zu 5.: Im Vorfeld der Überarbeitung der - in der Antwort zu 1. und 2. - genannten Überarbeitung der Förderrichtlinie wurden Anregungen von Branchenvertretenden des Taxigewerbes berücksichtigt.

6. Was plant der Senat, wenn bis Ende 2020 das Förderprogramm „Inklusionstaxi Berlin“ nicht ausgeschöpft wurde?

7. Was plant der Senat, wenn die unternehmerische Entscheidungsfreiheit der Taxiunternehmen nicht zu dem gewünschten Ergebnis der 250 barrierefreien Taxis bis 2021 führt?

8. Welche Alternativen gibt es nach Ansicht des Senats, wenn das Förderprogramm nicht zu dem anvisierten Ziel führt?

9. Welche zusätzlichen Anreize hat der Senat bisher neben den Richtlinien geschaffen, um das angestrebte Ziel zu erreichen?

Zu 6. bis 9.: Die Entwicklung der zur Verfügung stehenden Inklusionstaxen in Berlin bleibt grundsätzlich abzuwarten, aber es ist zu hoffen, dass sich insbesondere auch aufgrund der angepassten Förderrichtlinie (siehe Antwort zu 1. und 2.) nun mehr Besitzerinnen und Besitzer von Taxis zu einem Umbau oder zur Neuanschaffung von Fahrzeugen entschließen.

Es bleibt das Ziel, bis Ende 2021 250 Inklusionstaxis ins Berliner Verkehrsnetz zu bringen.

10. Wie oft und in welcher Höhe wurden die je gefördertem Fahrzeug zur Verfügung stehenden 120 Euro für Schulungszwecke bisher jährlich in Anspruch genommen, entspricht die Häufigkeit der nach Kenntnis des Senats zur Verfügung stehenden Inklusionstaxis?

Zu 10.: Es wurden bisher für drei Taxis die gemäß Förderrichtlinie zur Verfügung stehenden 120,00 Euro für Schulungszwecke in Anspruch genommen. Dies entspricht noch nicht der Anzahl der geförderten Taxis. Die Unternehmenden sind allerdings derzeit dabei, für die Ausbildung ihres Personals zu sorgen.

11. Welche zusätzlichen Mobilitätsangebote wird es in Berlin vor dem Hintergrund des demografischen Wandels für Menschen ab 65 geben, die zum Beispiel aus Sicherheitsgründen weniger den ÖPNV und aus finanziellen Gründen keine gewöhnlichen Taxis nutzen?

Zu 11.: Die Berliner Mobilitätshilfedienste begleiten mobilitätseingeschränkte Menschen ab 60 Jahren bei Spaziergängen, zu Terminen oder zum Einkauf.

Das niedrigschwellige Angebot ermöglicht den Menschen durch Aktivierung und Mobilisierung die Teilnahme am öffentlichen Leben und die Verrichtung von Alltagsaktivitäten im näheren Wohnumfeld. Ziel ist es, Mobilität zu erhalten bzw.

wiederherzustellen und den Menschen den Verbleib in der eigenen Wohnung zu ermöglichen.

Das Angebot besteht seit rund dreißig Jahren, wird berlinweit mit einem Dienst pro Bezirk vorgehalten. Die Förderung erfolgt über Zuwendungen des Landes Berlin im Rahmen des Integrierten Sozialprogrammes (ISP). Neben den zuwendungsgeförderten Mobilitätshelferinnen und Mobilitätshelfern sind in den meisten Diensten auch Teilnehmende aus Beschäftigungsmaßnahmen der Jobcenter tätig. Dabei handelt es sich um langfristig arbeitslose oder schwer vermittelbare Menschen, die damit die Möglichkeit erhalten, ins Arbeitsleben integriert zu werden. Bei entsprechender Eignung und im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel werden diese Helferinnen und Helfer bei Festanstellungen vorrangig berücksichtigt. Ergänzt werden diese Helfergruppen durch ehrenamtlich Tätige.

Neben den Mobilitätshilfediensten werden - ebenfalls über Zuwendungen des ISP - Besuchsdienste gefördert. Die Besuchten sind von Einsamkeit oder sozialer Isolation bedroht oder betroffen. Dazu gehören insbesondere Seniorinnen und Senioren aber auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, chronisch kranke Menschen (z. B. Rheumakranke), Patientinnen und Patienten in Krankenhäusern.

Zielstellung ist die Förderung der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, zugleich soll der Einsamkeit und Isolation entgegengewirkt, bzw. diese verhindert werden.

Das Besuchsdienstangebot wird von ehrenamtlich Engagierten getragen. Das Angebot der ehrenamtlichen Besuchsdienste verbessert das persönliche Wohlbefinden und die Lebensqualität der Besuchten und auch der Besuchenden. Zudem fördert das Angebot die Erweiterung des sozialen Umfelds der Zielgruppen und stärkt den Aufbau persönlicher Beziehungen.

Speziell für Menschen mit Pflegegrad bestehen darüber hinaus vielfältige „Angebote zur Unterstützung im Alltag“. Sie unterstützen Pflegebedürftige darin, ihren Alltag weiterhin möglichst selbstständig bewältigen zu können, soziale Kontakte aufrechtzuerhalten und Pflegepersonen zu entlasten. Sie sollen dazu beitragen, den Pflegebedürftigen so lange wie möglich den Verbleib in der eigenen Wohnung zu ermöglichen. Die in den Angeboten tätigen Ehrenamtlichen werden durch geeignete Fachkräfte fachlich angeleitet und unterstützt. Sie begleiten, beschäftigen und aktivieren insbesondere pflegebedürftige Menschen mit Demenz, psychischen Erkrankungen oder geistiger Behinderung entweder in Betreuungsgruppen oder zu Hause. Andere Angebote bestehen in individuellen Hilfen oder Mobilitätshilfen und Fahrdienste. Diese Angebote können bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen nicht nur, aber auch von Seniorinnen und Senioren in Anspruch genommen werden.

12. Wie bewertet der Senat ähnliche preisgünstige und stadtweite Sharingmodelle, wie z.B. den BerlKönig, mit barrierefreien, Großraumwägen und was konkret plant der Senat in diese Richtung?

Zu 12.: Wie bereits in der Antwort auf die Schriftliche Anfrage 18/19958 ausgeführt, dient der BerlKönig der praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten bzw. Verkehrsmittel in einem begrenzten Bediengebiet – hier Ridepooling im Bedarfsverkehr mit virtuellen Haltestellen. Es handelt sich beim BerlKönig nicht um ein Angebot des vom Land Berlin bestellten öffentlichen Nahverkehrs, sondern um ein kommerzielles, eigenwirtschaftliches Projekt der BVG, das ohne öffentliche Zuschüsse derzeit nur als Erprobungsverkehr für maximal vier Jahre zugelassen ist. Insofern begrüßt der Senat die

Entscheidung der BVG, bei dieser Erprobung auch Fahrzeuge einzusetzen, die für einen großen Teil der rollstuhlfahrenden Fahrgäste barrierefrei nutzbar sind.

Dem Senat sind die Kostenstrukturen der laufenden eigenwirtschaftlichen Erprobungen nicht bekannt, das beauftragte Monitoring bezieht sich vor allem auf verkehrliche, aber auch Sicherheitsaspekte. Der Senat kann daher nicht nachvollziehen, ob das Angebot aus Sicht des Landes Berlin als „preisgünstig“ zu bezeichnen wäre. Ein stadtweiter Einsatz des BerlKönig wäre laut BVG rein kommerziell jedenfalls nicht darstellbar, sondern nur mit Landeszuschüssen möglich. Daher wäre zunächst der Zuschussbedarf für den berlinweiten Einsatz eines inklusiven BerlKönig, bei dem die durchschnittliche Wartezeit auf das Eintreffen eines vollständig barrierefreien Fahrzeuges nicht wesentlich über der für ein Standardfahrzeug liegen dürfte, zu ermitteln und im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse zu bewerten. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass ein inklusives Angebot an sich nicht nur den Einsatz barrierefreier Fahrzeuge voraussetzt, sondern auch eine barrierefreie Buchungsmöglichkeit, d. h. eine Buchung für Menschen ohne digitale Zugangsmedien (z. B. über eine Telefonzentrale).

13. Wie bewertet der Senat Konzepte wie z.B. das der Stadt München mit dem RidePooling Dienst Clever Shuttle (fährt mit 15 elektrischen, barrierefreien London Taxi von LEVC) oder das in Hamburg, wo ioki mit London Taxis (LEVC) fährt und 2019 den Deutschen Mobilitätspreis dafür erhielt – welches ist auch in Berlin umsetzbar und welche zeitlichen, finanziellen und strukturellen Planungen gibt es hierzu?

Zu 13.: Noch laufende Versuche in anderen deutschen Städten entziehen sich einer Bewertung durch den Senat. Deren dauerhafte Umsetzung setzt in vielen Fällen ebenso wie bei den in Berlin laufenden Erprobungen eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes voraus. CleverShuttle ist in Berlin seit 2016 und inzwischen auch in München mit der Erprobung von Ridepooling im Tür-zu-Tür-Verkehr kommerziell aktiv. Der Verkehr von ioki ist hingegen in den ÖPNV-Tarif der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH mit einem Zuschlag von 1 Euro integriert und auf die Hamburger Stadtteile Osdorf, Lurup und Billbrook beschränkt.

14. Wie berücksichtigt und prüft der Senat eine Kooperation mit Sozialunternehmen, die innovative Lösungen zu gesellschaftlichen Problemen für Berlin anbieten, konkret bezüglich der Teilhabe und Mobilität im Alter?

Zu 14.: Aus dem Infrastrukturförderprogramm Stadtteilzentren wird das Projekt „Theater der Erfahrungen“ (Träger Nachbarschaftsheim Schöneberg) gefördert. Hier geht es um kreative Einbindung von Seniorinnen und Senioren, z. B. im Rahmen von Theaterstücken oder speziellen einmaligen Modellprojekten (Demenztheater, alte Menschen spielen in der Kita etc.). Ziel ist es die aktivierende „Teilhabe älterer Menschen“ zu fördern.

Aus Mittel der Deutschen Klassenlotterie Berlin wurden in 2019/2020 verschiedene Projekte gefördert, die der Teilhabe älterer Menschen dienen. Dabei handelte es sich um die Schaffung barrierefreier Zugänge, aber auch um Projekte wie Förderung der „Roten Nasen“ (Clown-Visiten in Senioreneinrichtungen).

15. Welche vom Berliner Senat ausgehenden und welche bundesweiten Initiativen mit dem Ziel einer flächendeckenden Einführung von Inklusionstaxis gibt es aktuell oder sind geplant und an welchen hat sich der Senat beteiligt bzw. plant sich wann daran zu beteiligen?

Zu 15.: Wie bereits in der Antwort zur Schriftlichen Anfrage 18/18448 ausgeführt, ist Berlin weiterhin bereit, bundesweite Initiativen mit dem Ziel einer flächendeckenden Einführung von Inklusionstaxis zu unterstützen.

Berlin, den 23. Januar 2020

In Vertretung

Alexander F i s c h e r

Senatsverwaltung für
Integration, Arbeit und Soziales