

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Thomas Seerig (FDP)**

vom 29. April 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. April 2020)

zum Thema:

Sonderfahrdienst VI

und **Antwort** vom 15. Mai 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Mai 2020)

Senatsverwaltung für
Integration, Arbeit und Soziales

Herrn Abgeordneten Thomas Seerig (FDP)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/23280
vom 29.04.2020
über
Sonderfahrdienst VI

Der Senat ist sich des Stellenwerts des Fragerechts der Abgeordneten bewusst und die Beantwortung Schriftlicher Anfragen der Mitglieder des Abgeordnetenhauses nach Artikel 45 Absatz 1 der Verfassung von Berlin hat eine sehr hohe Priorität. Gegenwärtig konzentriert der Senat seine Arbeit und seinen Ressourceneinsatz aber auf die Bekämpfung der infektionsschutzrechtlichen Gefährdungslage für die Berliner Bevölkerung.

Die Beantwortung kann sich nur auf Fahrten von Beförderungsdiensten beziehen, die im Auftrag des Senats durchgeführt werden oder werden sollten. Fahrten beispielsweise im Rahmen des SGB V oder XI werden von den gesetzlichen Kranken- bzw. Pflegekassen beauftragt.

Schließlich ist die tatsächliche Zahl der Auftragsrückgänge nicht pauschal zu bemessen. Neben den Auftragsrückgängen für Fahrdienste, die aufgrund der pandemiebedingten Schließungen keine Fahrten mehr durchführen können, finden auch derzeit (weiterhin) Fahrten zu Werkstätten für Menschen mit Behinderungen sowie zu Tagesförderstätten und anderen tagesstrukturierenden Angeboten der sozialen Teilhabe als Eingliederungshilfe im Rahmen der Notbetreuung oder Fahrten zu alternativen Fahrtzielen statt, wenn die Betreuung der Menschen mit Behinderungen von den Leistungsangeboten im Sinne der Beschlüsse 2/2020 vom 09.04.2020 sowie 3/2020 vom 27.04.2020 der Vertragskommission 131 sowie dem Rundschreiben Soz Nr. 08/2020 vom 15.04.2020 auf diese Weise sichergestellt werden kann.

Die Auswertung der Anzahl der Fahrten von Nutzerinnen und Nutzern mit dem besonderen Fahrdienst für Menschen mit Behinderung (Vorbemerkung Buchstabe e) ergab für den Monat März einen Rückgang um rund 50 Prozent gegenüber dem Vormonat. Eine Auswertung für den Monat April liegt noch nicht vor. Es wird jedoch von einem Rückgang um rund 80 Prozent im Monat April ausgegangen. Entsprechend einer

aktuellen Mitteilung des Betreibers vom 14.05.2020 geht die Inanspruchnahme des besonderen Fahrdienstes derzeit „Mit der Lockerung der Maßnahmen ... wieder ein wenig nach oben, ...“

Zudem ist, je nachdem wie schnell die Fahrten zu z. B. den geschlossenen Angeboten der Eingliederungshilfe wieder öffnen können, ein weiter zu differenzierendes Bild der Fahrten auch für die Fahrdienste zu erwarten.

Vorbemerkung: Den Hauptanteil der Behindertenbeförderung im Land Berlin leisten Fahrdienste im Rahmen der Eingliederungshilfe nach SGB IX und SGB V. Es handelt sich um

- a) den Hol- und Bringservice zu WfbM und zu Tagesbetreuungsstätten der Behindertenhilfe mit Mietwagen, Behindertentransportwagen und Bussen
- b) Kranken- und Therapiefahrten (§ 133 SGB V) mit Mietwagen und Behindertentransportwagen
- c) Schülerfahrten mit Mietwagen, Behindertentransportwagen und Bussen
- d) Arbeitsfahrten mit Mietwagen, Taxi und Behindertentransportwagen
- e) Freizeitfahrten (Teilnahme am Leben nach LGBG im SFD) mit Mietwagen, Taxis und Behindertentransportwagen.

Durch die Covid 19 Pandemie sind die Segmente a ,b und c zu 100 % durch den Shut down betroffen, die Bereiche b) und e) verzeichnen Auftragsrückgänge von rund 90 %.

Bis zu 200 spezialisierte Betriebe aus der Behindertenbeförderung und der Krankenförderung für Menschen mit Behinderungen kämpfen seit der Krise um ihre Existenz.

1. Welche Maßnahmen hat die Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales (Sen IAS) ergriffen, um die notwendig erforderliche Infrastruktur der vorhandenen Fahrbetriebe für die Träger der Behindertenhilfe, die Krankenkassen und die unmittelbar betroffenen Menschen mit Behinderungen, die deren Beförderungsleistungen notwendig für die Realisierung ihrer Mobilitätsbedürfnisse brauchen, nach der Pandemie-Welle zu erhalten?

2. Wie beurteilt die Sen IAS die Möglichkeiten, die Behindertenfahrdienste als Sozialdienstleister nach dem Sozialdienstleister Einsatzgesetz (SodEG) einzustufen und wie beabsichtigt die Sen IAS sicherzustellen, dass es in der hochspezialisierten Branche nicht zu einer Ungleichbehandlung zwischen den Betrieben kommt, die unmittelbar für das Land im SFD tätig sind und denen, die Werkstattfahrten (plus Tagesbetreuungsfahrten), Arztfahrten, Arbeitsfahrten und/oder Schülerfahrten) durchführen.

7. Wie schätzt Sen IAS grundsätzlich den Stellenwert der vielen Fahrten zur unmittelbaren persönlichen Daseins-Fürsorge und Tagesstrukturierung (zur Arbeit, zum Arzt, zur Tagesbetreuung, zur WfbM, zur Schule) im Verhältnis zur relativ geringen Anzahl der Fahrten im Freizeitbereich ein?

Zu 1., 2. und 7.: Die Fragen werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Senat ist sich seines besonderen Sicherstellungsauftrags im Rahmen der Zuständigkeit des Trägers der Eingliederungshilfe auch während der Pandemie bewusst und nimmt ihn sehr ernst. Die Fahrten im Rahmen der Eingliederungshilfe z. B. zu den Werkstätten für behinderte Menschen (WfbM) oder zu tagesstrukturierenden Angeboten erfolgen aufgrund eines gesetzlichen Anspruchs und teilhabebedingten Bedarfs der leistungsberechtigten Person. Sie sind erforderlich, wenn der Weg von Wohnort zum Angebotsort nicht anders erreichbar sind. Daher haben sie einen hohen Stellenwert, um Selbstbestimmung und Teilhabe zu gewährleisten.

Schülerinnen und Schülern mit Hauptwohnsitz in Berlin, die wegen ihrer Behinderung nicht in der Lage sind, die Schule auf dem üblichen Wege zu besuchen, können auf Antrag für den Schulweg zur nächstgelegenen geeigneten aufnahmefähigen Schule besondere Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt werden. In der Regel handelt es sich dabei um Kinder und Jugendliche mit schweren Behinderungen, die am frühen

Morgen zur Schule gebracht werden und erst am späten Nachmittag, oder gelegentlich am frühen Abend, wieder nach Hause gefahren werden. Zusätzliche Fahrten im Freizeitbereich finden für diesen Personenkreis daher aus zeitlichen Gründen eher selten statt. In der unterrichtsfreien Zeit werden Fahrten im Bereich der Freizeit selten in Anspruch genommen, da freie Zeit von schulpflichtigen Kindern und Jugendlichen mit schweren Behinderungen häufig im Kreise der Familie oder im nahen Wohnumfeld verbracht wird.

Um dem o. g. besonderen Sicherstellungsauftrag nachzukommen können Fahrdienste als Sozialdienstleister gemäß des Sozialdienstler-Einsatzgesetzes (SodEG) bei den zuständigen Teilhabefachdiensten der Bezirke für Fahrten, die zum Fahrtziel pandemiebedingt geschlossene Angebote der Eingliederungshilfe haben, einen grundsätzlich nicht rückzahlbaren Zuschuss erhalten. Der Zuschuss wird gemäß § 3 SodEG grundsätzlich in Höhe von bis zu 75 Prozent des Vorjahresumsatzes gewährt. Im Zuge dessen hat die für Soziales zuständige Senatsverwaltung ein Rundschreiben als Unterstützung für die zuständigen Teilhabefachdienste der Bezirke erlassen (Rundschreiben Soz Nr. 10/2020 vom 04.05.2020).

Fahrten zu Angeboten der Eingliederungshilfe, die tatsächlich stattfinden können, werden gemäß Kostenübernahme in der Eingliederungshilfe in gleicher Höhe gewährt, selbst wenn diese ein (pandemiebedingt) anderes Fahrziel (z. B. ein alternatives, nicht geschlossenes Angebot) zum Ziel haben (siehe Rundschreiben Soz Nr. 08/2020 vom 15.04.2020 und Vorbemerkung). Der Bundesgesetzgeber hat die Zuschüsse nach SodEG auf Sozialleistungen nach den SGB I bis XII (mit Ausnahme des SGB V und XI) begrenzt. Eine Ermächtigung hinsichtlich weiterer Anwendungsbereiche sieht das SodEG nicht vor.

3. Ab wann ist in Berlin mit einem Ausführungsgesetz für das Bundes-SodEG zu rechnen bzw. warum liegt noch nicht einmal der Entwurf eines solchen Gesetzes vor, das es in Brandenburg bereits gibt?

- a) Wie ist diesbezüglich der Stand der Dinge?
- b) Was sind ggf. die Gründe für den zeitlichen Rückstand?

Zu 3.: Die Frage, ob ein Ausführungsgesetz erforderlich ist, hängt von der jeweiligen Verfassungs- und Rechtslage in den Bundesländern ab. In Berlin sind die Sozialleistungsträger im Sinne des SodEG bereits bestimmt. Für die Eingliederungshilfe sind das im Wesentlichen die bezirklichen Teilhabefachdienste Soziales und Jugend (§ 2 Abs. 1 und 2 AG SGB IX). Die Wahrnehmung der Entscheidungen der Zuschüsse durch die Teilhabefachdienste ist auch sachgerecht, da sie in unmittelbarem Zusammenhang mit den jeweiligen Bewilligungsbescheiden der Eingliederungshilfe zusammenhängt. Überdies sind gemäß § 4 des Allgemeinen Zuständigkeitesgesetzes (AZG) den Behörden der Bezirke zuzuordnen, für die die Bezirke die Aufgaben der Sozialleistungsträger wahrnehmen

Darüberhinaus prüft der Senat, wie Erstattungsverfahren für zuvielgezahlte Zuschüsse gemäß § 4 SodEG nach Abschluss der Zuschusszahlungen, die zunächst bis Ende

September 2020 vorgesehen sind, fahrdienstbezogen zentral vorgenommen werden können. Diese zentrale Stelle ist durch gesonderte Regelung festzulegen.

4. Hat Sen IAS vor der Beschlussfassung der Veränderung der Durchführungsverordnung für den SFD am 30.3.2020 geprüft, ob die beschlossenen Veränderungen durch einen solchen massiven staatlichen Eingriff in den Wettbewerb zugunsten einer relativ kleinen Anzahl von beteiligten Unternehmen verhältnismäßig sind und eventuell anderen Fahrdiensten schaden? Wieso gibt Sen IAS die Linie der Ausgliederung von Fahrten, für die es andere rechtlich verbriefte Kostenträgerschaften gibt, auf, die von ihrer Intention wesentlich zum Erhalt des SFD beitragen sollten und beigetragen haben? Bereitet Sen IAS mit dieser Rochade das Ende des SFD in seiner bestehenden Form vor?

- a) Gab es bei Sen IAS vor der Beschlussfassung eine Reflexion der wettbewerblichen Lage und wenn ja, wie ist sie dokumentiert? Wenn nein, warum gab es keine?
- b) Ist der Prozess der Entscheidung inklusive der Vorarbeiten von der Entstehung bis zur Beschlussfassung durch ein entsprechendes Monitoring nachvollziehbar und transparent – Termine, involvierte Personen, Protokolle, Schriftverkehr etc.?
- c) Zu welchen Lasten gehen die im SFD durchgeführten Arztfahrten oder die durch die Öffnung vorgesehenen weiteren Beförderungen über den SFD?
- d) Wie stark war der Generalunternehmer in die Vorbereitung der Veränderung der DVO für den SFD eingebunden?
- e) Verfolgt Sen IAS mit der Öffnung ggf. ein weitergehendes strategisches Ziel, um den SFD für die Zukunft völlig neu zu strukturieren, z.B. eine Kompensation für die komplette Ausgliederung des Taxi-Kontos aus dem SFD und nutzt die Pandemie dazu als verdeckte Probephase?
- f) Verliert durch eine solche Öffnung, selbst wenn sie nur vorübergehend sein soll, der Vertrag mit der WBT nicht die mit der Ausschreibung der Leistungen manifestierte Rechtsgrundlage, weil mit der Veränderung der DVO eine neue Aufgabenstellung definiert wird, die nicht mehr der ausgeschriebenen Leistung entspricht? Wenn nein, warum nicht?

6. Hat Sen IAS erste Erkenntnisse darüber, in welchem Ausmaß die Vierte Veränderung der DVO für den SFD zu Mehraufträgen beim SFD geführt hat. Verlangt die Sen IAS von ihrem Generalunternehmer eine differenzierte Dokumentation dieser „Ausnahmefahrten“ und ist vorgesehen, die damit verbundene Entlastung anderer Kostenträger zu Lasten des Landeshaushalts zu bewerten?

Zu 4. und 6.: Die Fragen werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Änderung der Verordnung „über die Vorhaltung eines besonderen Fahrdienstes...“ zur Sicherstellung des besonderen Fahrdienstes hat der Senat nicht beschlossen. Stattdessen wurde für die Sicherstellung des besonderen Fahrdienstes eine vertragliche Lösung gewählt, deren konkrete Ausgestaltung von der Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Finanzen derzeit erfolgt.

5. Seit wann ist dem vom Land Berlin beauftragtem Generalunternehmer für den SFD bekannt, dass eine Pandemie auf das Land Berlin durch Covid 19 zukommt und sind in diesem Zusammenhang seitens des Betreibers Vorschläge entwickelt worden, wie man das Vertrauen der SFD-Berechtigten in die Nutzung des Fahrdienstes zum Beispiel für die Durchführung von Einkaufsfahrten erhalten oder pragmatisch modifizieren kann?

- a) Hinsichtlich der regelmäßigen Desinfektion der Fahrzeuge und Organisation eines bestmöglichen Infektionsschutzes auf den Fahrzeugen, die über das Versenden von Informationsblättern an die Fahrdienste hinausgeht?
- b) des Schutzes des Personals und der Fahrgäste – Maskenbeschaffung, Abstandseinhaltung durch Verzicht auf mögliche Einbindungen etc.
- c) Verstärkung der Besetzung der Telefonzentrale
- d) Initiierung einer Vertrauenskampagne usw.

Zu 5.: Der Betreiber des besonderen Fahrdienstes hat sich Mitte März an die

Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales gewandt und darauf hingewiesen, dass der Sonderfahrdienst - wie viele andere Wirtschaftsbereiche auch - von den Folgen der Pandemie erheblich betroffen ist. Bereits zu diesem Zeitpunkt stellte sich die Frage nach vertrauensbildenden Maßnahmen für die Nutzung des Fahrdienstes durch die Sonderfahrdienst-Berechtigten nicht, da diese weitgehend zur Risikogruppe für das Coronavirus gehören und die Fahrtziele für Fahrten des Sonderfahrdienstes (SFD), wie Veranstaltungsorte, Treffpunkte, Kultureinrichtungen, Sportstätten etc. fast vollständig wegfielen bzw. wegfallen. Für den SFD blieben bzw. bleiben nur wenige Ziele oder Fahrten, die der Betreiber vertragskonform ausführen durfte und weiterhin darf. Dies führte im Übrigen auch zu erheblichem Rückgang der Fahrten (siehe Vorbemerkungen zu e)).

Bei der Durchführung der stark rückläufigen Beförderungen sind die Mitarbeitenden des SFD angehalten, die vorgeschriebenen Infektionsschutzmaßnahmen einzuhalten, wie z. B. Einhaltung von Abstandsregeln, wo möglich oder Tragen von Masken, z. B. bei Treppenhilfen etc.. Bei der Beschaffung von Masken wurde der Betreiber von der Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales unterstützt.

8. Hat Sen IAS einen Plan B für die Zeit nach der Pandemie, für den Fall, dass es nicht gelingt, die große Mehrzahl der Leistungserbringer für die Sicherstellung der Mobilität der Behinderten zu erhalten, insbesondere mit dem Blick auf die erforderlichen Transfers zu den WfbM und die Tagesbetreuungseinrichtungen der großen Träger und Sozialdienstleiter in der Betreuung und Beschäftigung von Menschen mit Behinderungen.

Zu 8.: Der Senat hat zum Ziel, dass mit der Sicherstellung der Mobilität von Menschen mit Behinderungen auch eine Erhaltung der Struktur der Fahrdienste verbunden ist. Dafür dienen – neben vorhandener Soforthilfen von Bund und dem Land Berlin – auch die Umsetzung des SodEG. Die Gesundheit der befördernden und zu befördernden Personen bilden neben der Struktur der Fahrdienste daher ein Aspekt in der Abwägung, ob und inwieweit Angebote der Eingliederungshilfe geschlossen bleiben müssen oder öffnen können. In Umsetzung des SodEG geht der Senat davon aus, dass die große Mehrzahl der Mobilitätsdienste im Rahmen der Eingliederungshilfe auch nach der Öffnung der Angebote ihre Dienstleistung erbringen werden. Parallel dazu wird in Gesprächen mit den Leistungserbringern die Lage beobachtet und etwaige erforderliche weitere Maßnahmen erörtert.

Berlin, den 15. Mai 2020

In Vertretung

Alexander F i s c h e r

Senatsverwaltung für
Integration, Arbeit und Soziales