

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Thomas Seerig (FDP)

vom 07. Dezember 2016 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Dezember 2016) und **Antwort**

Sonderfahrdienste

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

1. Wie viele Berechtigte gibt es für den Sonderfahrdienst (Telebus) in Berlin?

2. Wie hat sich diese Zahl seit 2005 entwickelt?

3. Wie viele Fahrten erfolgen mit dem Sonderfahrdienst im Jahr?

4. Wie hat sich diese Inanspruchnahme seit 2005 entwickelt?

5. Wie hoch liegen die Kosten für den Sonderfahrdienst für das Land Berlin im Jahr?

6. Wie haben sich die Kosten seit 2005 entwickelt?

7. Wie hoch liegen die Kosten des Landes Berlin für das sogenannte Taxikonto im Jahr?

8. Wie haben sich diese Kosten seit 2005 entwickelt?

9. Wie viele Fahrten werden pro Jahr über das „Taxikonto“ abgerechnet?

10. Wie hat sich diese Zahl seit 2005 entwickelt?

Zu 1. bis 10.: Eine Betrachtung bis zurück in das Jahr 2005 ist nicht mit der notwendigen Sorgfalt möglich, da sich in den letzten Jahren Vertragsinhalte und damit auch die statistische Erfassung verändert haben und eine Vergleichbarkeit der Daten nur im Kontext der Verträge gegeben ist.

Konkret vergleichbar sind die Zahlen innerhalb eines Vertragszeitraums, d. h. 2013 bis 2016, der Senat ist dennoch bemüht, möglichst umfangreiches Zahlenmaterial darzulegen. Insofern erfolgen die Angaben für den Zeitraum ab Januar 2011 bis November 2016.

Im Einzelnen:

Anzahl der Berechtigten für den Sonderfahrdienst

2011	30.761
2012	31.323
2013	30.735
2014	31.015
2015	31.364
2016 (Stand November)	31.058

Anzahl der Fahrten mit dem Sonderfahrdienst

2011	178.317
2012	169.828
2013	162.319
2014	157.052
2015	157.349
2016 (Stand November)	128.930

In den o. a. Zahlen der Fahrten mit dem Sonderfahrdienst sind auch von Nutzerinnen und Nutzern verursachte Fehlfahrten (Fahrten, die storniert wurden, aber für die Kosten und Stornogebühren entstanden sind), Fahrten mit Teletaxen, Einbindungen (gemeinsame Beförderungen Berechtigter) und andere Dienstleistungen, wie z. B. die reine Treppenhilfe enthalten. Deshalb ist von einer deutlich geringeren Zahl der tatsächlichen, ausschreibungsrelevanten Fahrten mit dem Sonderfahrdienst auszugehen.

Ist-Ausgaben des Sonderfahrdienstes für das Land Berlin

2011	6.018.625 €
2012	6.216.564 €
2013	6.263.032 €
2014	6.632.729 €
2015	6.516.101 €
2016 (Stand November)	5.757.100 €

In den o. a. Kosten sind auch die Sachkosten des Landesamtes für Gesundheit und Soziales/LAGeSo (siehe nachfolgende Tabelle) enthalten, z. B. für die Herstellung und den Versand von Magnetkarten und Infobriefe sowie für die Rechnungserstellung und Übermittlung.

Sachausgaben des Landesamtes für Gesundheit und Soziales

2011	39.136 €
2012	38.351 €
2013	51.474 €
2014	40.876 €
2015	37.901 €
2016 (Stand November)	38.993 €

Ist-Ausgaben des Landes Berlin für das sogenannte Taxikonto

2011	1.053.959 €
2012	1.028.192 €
2013	975.422 €
2014	858.050 €
2015	877.677 €
2016 (Stand November)	898.851 €

Abgerechnete Fahrten „Taxikonto“

2011	72.960
2012	65.754
2013	60.452
2014	49.282
2015	43.352
2016 (Stand November)	35.837

11. Welche Alternativen sieht der Senat zu Sonderfahrdienst und Taxikonto, um die Mobilität von Menschen mit Behinderung besser zu gewährleisten?

12. Inwiefern führten derartige Alternativen aus Sicht des Senats zu quantitativen oder qualitativen Verbesserungen für diese Bevölkerungsgruppe?

13. Was wird der Senat davon bis wann mit welchen Kosten umsetzen?

14. Welche, insbesondere kostenmäßigen, Konsequenzen hätten diese neuen Angebote für das bestehende Angebot von Telebus und Taxikonto?

15. Wie wird der Senat die Interessen von Berlinbesuchern mit Handicap an einem barrierefreien Besuch künftig besser berücksichtigen?

Zu 11. bis 15.: Wie bereits in der Koalitionsvereinbarung zwischen den senatsbildenden Parteien vereinbart, beabsichtigt der Senat, in Zusammenarbeit mit dem Fahrgastbeirat ein Gesamtkonzept für die Mobilitätssicherung von Menschen mit Behinderungen zu erarbeiten, mit dem Ziel, die Verkehrsmittel besser miteinander zu verzahnen. Das Konzept soll u. a. auch konkrete Maßnahmen zur qualitativen Entwicklung des Sonderfahrdienstes enthalten. Der VBB-Begleitservice soll weitergeführt und die Eigenbeteiligung der Nutzer*innen des Sonderfahrdienstes auf Sozialverträglichkeit überprüft werden.

Angebote und Leistungen sind stärker als bisher dem notwendigen individuellen Bedarf anzupassen. Menschen mit Behinderungen soll eine möglichst selbstbestimmte und eigenverantwortliche Lebensführung ermöglicht und deren individuelle Bedarfe im Bereich der Mobilität gestärkt werden.

Es gilt deshalb auch, Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass eine ausreichende Zahl barrierefreier und multifunktionaler Taxen (Inklusionstaxi) zur Verfügung steht.

Der barrierefreie öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als inklusives (Regel-) Angebot wird weiter ausgebaut. Davon profitieren alle mobilitätseingeschränkten Personen, also auch Berlinbesucher/innen. Eine Etablierung barrierefreier Taxen würde das vielfältige Berliner Mobilitätsangebot zusätzlich auch für Berlinbesucher/innen verbessern.

Berlin, den 21. Dezember 2016

In Vertretung
Alexander Fischer

Senatsverwaltung für
Integration, Arbeit und Soziales

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Dez. 2016)