

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Statzkowski (CDU)**

vom 16. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Juli 2021)

zum Thema:

**Ausschreibung des Sonderfahrdienstes (SFD)**

und **Antwort** vom 29. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Juli 2021)

Senatsverwaltung für  
Integration, Arbeit und Soziales

Herrn Abgeordneten Andreas Statzkowski (CDU)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28177**  
**vom 16. Juli 2021**  
**über**  
**Ausschreibung des Sonderfahrdienstes (SFD)**

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

1. Mit welchem Datum und mit welchem Titel wurde die Ausschreibung veröffentlicht und welche Abgabefrist wurde gesetzt? Kann die Sen IAS formale Fehler hinsichtlich der Standards für europäische Ausschreibungen voll umfänglich ausschließen oder gibt es diesbezüglich noch juristische Risiken zu befürchten?

Zu 1.: Die Ausschreibung wurde am 01.04.2021 mit dem Titel „Durchführung der Regie- und Beförderungsleistungen im besonderen Fahrdienst für Menschen mit Behinderung“ veröffentlicht. Die Angebotsfrist endete am 10.05.2021, 10 Uhr. Der Zuschlag wurde rechtskräftig erteilt. Sollten Bieterinnen und Bieter Verfahrensmängel vermuten, hätten diese vor Zuschlagserteilung zunächst bei der Auftraggeberin oder dem Auftraggeber und dann bei der Vergabekammer angezeigt werden müssen. Die Vergabekammer hätte dann ein Zuschlagsverbot erteilt. Da dies nicht erfolgt ist, sind nunmehr keine vergaberechtlichen Risiken zu befürchten.

2. Wie erklärt Sen IAS die inhaltlichen Abweichungen zwischen den Ausschreibungen des SFD von 2018 und 2021?

Zu 2.: Die inhaltlichen Abweichungen bei der Vergabe der Regie- und Beförderungsleistungen im besonderen Fahrdienst resultieren insbesondere aus den im vergangenen Vertragszeitraum gewonnenen Erkenntnissen und Erfahrungen bei der Umsetzung des besonderen Fahrdienstes durch den bisherigen Betreiber „WBTeG“. Ferner sind auch Anregungen und Forderungen seitens des Fahrgastbeirates im

Sonderfahrdienst und anderer Interessengruppen von Nutzerinnen und Nutzern des Fahrdienstes in eine Weiterentwicklung eingeflossen, die in der Leistungsbeschreibung ihren Niederschlag fanden.

3. Welche behindertenpolitische Neuausrichtung bezüglich der Umsetzung des Teilhabegesetzes verfolgt Sen IAS mit dem Wechsel des Betreibers und warum wurde dieser nicht vorher parlamentarisch debattiert? Bedeutet ein „Mehr“ an Inklusion nicht auch ein „Weniger“ an sozialpolitischer Verantwortung und das faktische Ende des SFD zugunsten einer inklusiven Fiktion in den ÖPNV?

Zu 3.: Rechtsgrundlagen für die Durchführung des Sonderfahrdienstes (SFD) sind § 9 Absatz 2 des Landesgleichberechtigungsgesetzes (LGBG) sowie die dazu erlassene Verordnung. Dem Abgeordnetenhaus liegt mit der Drucksache 18/3817 der Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen im Land Berlin vor. Artikel 1 des Gesetzentwurfes sieht im § 12 „Sicherung der Mobilität“ weiterhin einen Sonderfahrdienst vor. Dort heißt es: „Für Menschen mit Behinderungen, die aufgrund besonderer Umstände das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs für Fahrten zur sozialen Teilhabe nicht nutzen können, wird im Sinne von angemessenen Vorkehrungen ein besonderer Fahrdienst vorgehalten.“ Insofern kann der Senat kein faktisches Ende des SFD erkennen. Gleichwohl spricht sich der Senat dafür aus, den ÖPNV weitestgehend barrierefrei zu gestalten, um mehr Menschen mit Behinderungen eine inklusive Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen.

4. Ist von der Sen IAS vor der Neuvergabe geprüft worden, dass ein inklusiver Ansatz automatisch zu einer Verschiebung der Anspruchsvoraussetzungen der Nutzung des SFD führt, weil in Zukunft nicht nur Behinderte, sondern auch andere Fahrgäste mitfahren werden bzw. konzeptionell und wirtschaftlich müssen? Wurde bedacht, dass eine Vermischung mit anderen Fahrgästen im Kontext einer On Demand Vermittlung steuerliche Auswirkungen haben kann – z. B. hinsichtlich der Umsatzsteuer?

Zu 4.: Dem Senat ist nicht bekannt, dass neben den anspruchsberechtigten Nutzenden des Sonderfahrdienstes und deren Begleitpersonen andere Personen den Sonderfahrdienst nutzen werden.

5. Inwieweit waren Berechtigte oder Interessensvertretungen von Behinderten in die Vorbereitung des strategischen Paradigmenwechsels mit eingebunden. Hat dabei, wenn ja, eine offene Debatte der Chancen und Risiken bei einem möglichen Paradigmenwechsel für die Gesamtheit aller dabei zu berücksichtigenden Berechtigten stattgefunden?

Zu 5.: Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen. Einen strategischen Paradigmenwechsel im engeren Sinne kann der Senat bei der Neuvergabe der Leistung nicht erkennen.

6. Hat der Gewinner der Ausschreibung im Rahmen seiner Bewerbung dargelegt, wie er beabsichtigt die ausgeschriebene Beförderungsleistung zu realisieren? Hat die Vergabestelle u. a. voll umfänglich geprüft, ob der Bewerber über die erforderlichen Erfahrungen in der Durchführung eines besonderen Fahrdienstes für Menschen für Behinderungen verfügt und die ggf. vorgelegten Referenzen durch Einholung entsprechender Einkünfte verifiziert? Woran machte die Vergabestelle die besondere Kompetenz des Bewerbers für die qualifizierte Behindertenbeförderung im SFD des Landes Berlin fest? Wurde dabei die Funktionalität der App des neuen Betreibers auf den besonderen Mobilitätsbedarf der SFD-Berechtigten im Vorfeld repräsentativ getestet und wurde dabei ihre Tauglichkeit für den SFD festgestellt?

7. Hat Sen IAS einen Plan B für den Fall, dass der ausgewählte neue Betreiber – trotz Erteilung des Auftrages - nicht in der Lage ist, seinen Auftrag ordnungsgemäß zu erfüllen oder sachgerecht anzutreten?

Zu 6. und 7.: Der Senat geht mit seiner Vergabeentscheidung davon aus, dass die ViaVan GmbH die vertraglichen Verpflichtungen vollumfänglich erfüllen wird. Die Bereitstellung einer App war im Übrigen nicht Gegenstand der Leistungsbeschreibung.

8. Wie viele Berechtigte des SFD verfügen bereits über die App des ausgewählten möglichen Betreibers oder wären in der Lage, sie überhaupt zu benutzen? Gab es dazu vorab eine Evaluation? Besteht derzeit die Möglichkeit, über die App eine Fahrt mit Treppenhilfe zu bestellen? Können die Nutzer über das oder die Bestellportale von ViaVan auftragsrelevante Zusatzangaben machen, z. B. ob sie mit einem Faltrollstuhl oder mit einem E-Rollstuhl unterwegs sind? Erfolgt die Auftragsvermittlung entsprechend der Bedarfssituation des Fahrgastes vor Ort?

9. Sind alle Berechtigten, welche die App des Betreibers nicht nutzen wollen oder können in Zukunft vom Fahrdienst ausgeschlossen? Gibt es Alternativen zur Nutzung der App bei der Bestellung der Aufträge und wenn ja, welche? Verfügt der neue Betreiber ggf. über die erforderlichen Kapazitäten und Programme in seiner Zentrale, um Aufträge, die nicht via App bestellt werden, zeitnah und mindestens in der bisherigen Zuverlässigkeit an die Fahrdienste zu vermitteln und mit den Nutzern bzw. über das LaGeSo abzurechnen wie bisher? Wird die Chipkarte zur Erfassung der Fahrten noch eine Rolle spielen oder soll sie durch die App ersetzt werden?

Zu 8. und 9.: Die Buchung der Fahrten wird wie bisher per Telefon, E-Mail, Fax oder Internet erfolgen können. Mittelfristig wird dann als zusätzliche Option auch eine App zum Einsatz kommen. Hinsichtlich der Abrechnung mit dem Landesamt für Gesundheit und Soziales (LAGeSo) und dem Einsatz von Magnetkarten erfolgt derzeit eine Abstimmung zwischen der ViaVan GmbH und dem LAGeSo.

10. Wie kann die Senatorin glauben, die Qualität des SFD wird besser, wenn insgesamt maximal nur 54 Fahrzeuge bei 12 Stadtbezirken, davon vielleicht 24 doppelt und 30 solo, zur Verfügung stehen? Geht es nicht überwiegend um Nutzer, die nicht auf den fahrplangebundenen ÖPNV oder auf PKW bzw. Kleinbusse mit anderen Fahrgästen umsteigen können, teilweise sogar auf Treppenhilfe, aber grundsätzlich immer auf eine Tür zu Tür Beförderung angewiesen sind und die eben nicht nur grundsätzlich, sondern per Verordnung und aufgrund ihres festgestellten Status als SFD-Berechtigte nicht „on-demand-kompatibel“ sind?

Zu 10.: Die Anzahl der mindestens zum Einsatz kommenden Fahrzeuge bleibt unverändert bei 54. Eine Tür-zu-Tür-Beförderung wird es weiterhin geben wie auch Treppenhilfe oder andere notwendige Assistenzleistungen. Die Leistungsbeschreibung für den Sonderfahrdienst enthält weiterhin alle bisher bereits erbrachten Unterstützungsleistungen.

11. Woher nimmt Sen IAS die Zuversicht, dass es bei der Übergabe auf den neuen Betreiber nicht zu einer Lücke in der Mobilitätsversorgung der SFD-Berechtigten kommen wird? Die bisher tätigen Betriebe müssen ihr Personal zum 30.9. entlassen, Fahrzeuge stilllegen usw. Ist der bisherige Betreiber, der sich in der Liquidation befindet, noch im Vollbesitz seiner Kräfte oder kann er nur noch eine kleine Grundversorgung anbieten, ausgerechnet jetzt, wo alle nach Rückgang der Inzidenz wieder am öffentlichen Leben teilnehmen möchten?

Zu 11.: Dem Senat liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass es eine Versorgungslücke geben wird bzw. der bisherige Betreiber seinen vertraglichen Verpflichtungen bis zum 30. September 2021 nicht im vollen Umfang nachkommen wird. Zwischen dem bisherigen und dem künftigen Betreiber des Sonderfahrdienstes erfolgt derzeit ein intensiver Informationsaustausch.

12. Worin besteht die konkrete Beratungsleistung der ViaVan zu einer kombinatorischen Nutzung des SFD mit dem fahrplangebundenen ÖPNV bzw. mit der von Via Van betriebenen on-demand-Nutzung? Gibt es dafür einen empirisch belegten Bedarf? Wann und wo wurde von der ViaVan dargelegt, wie die Beratung erfolgt? Handelt es sich dabei um eine Form der App-Nutzung, eine Bandansage oder um eine persönliche Beratung?

Zu 12.: Der Senat verweist hierzu auf § 8 Abs. 2 und 3 der Verordnung über die Vorhaltung eines besonderen Fahrdienstes:

„(2) Der Betreiber berät die Nutzer im Hinblick auf die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) als Mobilitätszentrale über die Beförderungsalternativen bei der Fahrtwunschannahme. Die Empfehlung einer Beförderungsalternative des ÖPNV darf dabei nicht zur Ablehnung von Fahrtwünschen führen. Wenn behindertengerechter ÖPNV nutzbar ist, sollte dieser vorrangig genutzt werden.

(3) Bei der Realisierung der Fahrtwünsche ist jeweils die Verknüpfung mit den behindertengerechten Angeboten des ÖPNV zu prüfen.“

Diese Verpflichtung ist insofern nicht neu und war auch Gegenstand der Leistungsbeschreibung. Ihr soll jedoch künftig wieder eine größere Bedeutung beigemessen werden. Die Beratung erfolgt dabei auf allen zur Verfügung stehenden Kommunikationswegen.

13. Ist die Sen IAS in der Lage, die besonderen innovativen Leistungen des neuen Betreibers gegenüber den Mitbewerbern z.B. in einer Synopse der Leistungsmodule der Bewerber darzustellen und ihre Bewertungsmatrix dazu zu erklären?

Zu 13.: Der Senat sieht hierfür nach Abschluss des Vergabeverfahrens keine Veranlassung.

14. Besteht bei Sen IAS die Absicht, die Verantwortung für den SFD einschließlich der damit verbundenen Haushaltsmittel (Kapitel und Haushaltstitel) perspektivisch an eine andere Senatsverwaltung abzugeben? Wenn ja, mit welcher Begründung.

15. Kann von Seiten der Sen IAS eine Doppelzuständigkeit mehrerer Verwaltungen für den SFD in Zukunft ausgeschlossen werden? Wer wird bei Sen IAS für den SFD zuständig sein. Oder ist geplant, die Verantwortung für den SFD vollständig auf das LaGeSo zu übertragen und die Bedeutung der sozialen Frage der Mobilität der Schwerbehinderten und ihrer damit verschweißten Teilhabe am Leben in der gesellschaftspolitischen Wertigkeit unserer Stadt endgültig in die zweite Reihe zu verschieben?

Zu 14. und 15.: Zu den in den Fragen geäußerten Mutmaßungen liegen dem Senat aktuell keine konkreten Informationen vor. Das schließt jedoch eine künftige Aufgabenverlagerung nicht aus.

16. Sind die von der Senatorin bemerkten Stimmen für die Neuausrichtung des SFD empirisch validiert oder beruhen sie mehr auf einer Einschätzung von Stimmen aus dem Umfeld der LFB, des Landesbeirates für Behinderte, des Fahrgastbeirates oder bestimmter Organisationen, die dem politischen Lager der Senatorin (wie der BBV) nahestehen?

Zu 16.: Partizipation von Menschen mit Behinderungen ist dem Senat in Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention ein wichtiges Anliegen.

Dabei werden insbesondere die bestehenden Strukturen, die eine solche Partizipation ermöglichen - wie im konkreten Fall z. B. der Fahrgastbeirat - intensiv genutzt.

Berlin, den 29. Juli 2021

In Vertretung

Daniel T i e t z e

---

Senatsverwaltung für  
Integration, Arbeit und Soziales