

## **Wortprotokoll**

## Öffentliche Sitzung

### **Ausschuss für Arbeit und Soziales**

52. Sitzung  
15. Mai 2025

Beginn: 09.06 Uhr  
Schluss: 12.09 Uhr  
Vorsitz: Lars Düsterhöft (SPD)

#### Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

#### Punkt 1 der Tagesordnung

##### **Aktuelle Viertelstunde**

Siehe Inhaltsprotokoll.

#### Punkt 2 der Tagesordnung

##### **Bericht aus der Senatsverwaltung**

Siehe Inhaltsprotokoll.

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Wir kommen zu

### Punkt 3 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0232](#)  
ArbSoz  
**Sonderfahrdienst: Weiterentwicklung,  
Ausschreibung & Finanzierung 2026/2027**  
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der  
SPD)
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0081](#)  
ArbSoz  
**Inklusionstaxi – Bestandsaufnahme und  
Wiederaufnahme der Förderung**  
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und  
der Fraktion Die Linke)

#### Hierzu: Anhörung

Wir freuen uns, dass Herr Askar – da kommt er nach vorne – von der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe dabei ist. Er ist der Leiter des Referats Digitalisierung, Mobilität und Gesundheitswirtschaft. Ebenso möchte ich natürlich ganz herzlich unsere Anzuhörenden begrüßen, Herrn Stephan Berndt, Geschäftsführer der Space Cab Luisenstadt Taxi GmbH – schön, dass Sie da sind –, Frau Kathrin Geyer, Vorsitzende des Landesbeirats für Menschen mit Behinderung – schön, dass Sie da sind –, Herrn Thorsten Gutt, Vorstandsmitglied der Landesvereinigung Selbsthilfe Berlin e. V. – schön, dass auch Sie da sind –, und natürlich auch noch Herrn Nils Köster, Leiter Betrieb der Via Mobility Deutschland GmbH – schön, dass Sie da sind.

Ich gehe davon aus, dass die Anfertigung eines Wortprotokolls gewünscht ist. – Danke schön fürs Nicken! Dann machen wir das so. Dann darf ich fragen, ob die Begründung von Punkt 3a gewünscht ist? – Bitte schön, Herr Penn!

**Maik Penn** (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Uns als Koalition ist das Thema Beförderung und Mobilität von Menschen mit Behinderungen ein wichtiges Anliegen. Frau Staatssekretärin Klapp hat zum VBB-Begleitservice schon ausgeführt, dass dort die Sicherung gelungen ist. Wir wollen uns heute fraktionsübergreifend mit dem Sonderfahrdienst und dem Inklusionstaxi befassen, mit diesem Themenspektrum, und freuen uns insoweit auf den Überblick und den Einblick durch die Anzuhörenden, die Praktiker und Interessenvertreter. – Vielen Dank!

**Vorsitzender Lars Düsterhöft**: Vielen Dank, Herr Penn! – Die Begründung für Punkt 3b macht Frau Wahlen. – Bitte schön!

**Catrin Wahlen** (GRÜNE): Ganz herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! – Die Mobilität von Menschen mit Behinderungen ist für uns ein zentrales Anliegen hier im Abgeordnetenhaus, hier in diesem Ausschuss. In dieser Wahlperiode haben wir uns schon mehrfach mit verschiedenen Aspekten beschäftigt. Handlungsleitend ist für uns hier der Artikel 20 UN-BRK, der UN-Behindertenrechtskonvention, zum Thema persönliche Mobilität. Da ist ganz besonders hervorzuheben, dass es darum geht, dass Menschen mit Behinderungen eine größtmögliche Unabhängigkeit haben müssen und dass die persönliche Mobilität in einer Art und Weise und

zum Zeitpunkt ihrer Wahl und zu erschwinglichen Kosten erfolgen soll. Deswegen freue ich mich, dass wir noch mal über die verschiedenen Instrumente sprechen und auch darüber nachdenken, wie sie besser ineinandergreifen werden.

An dieser Stelle möchte ich ganz kurz in Richtung der Anzuhörenden einen Dank aussprechen, nicht nur, dass sie heute da sind und ihre Expertise einbringen, sondern auch für den tollen Service und die tolle Anwesenheit beim Global Disability Summit. – Vielen Dank!

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Vielen Dank, Frau Kollegin! – Dann kommen wir zur einleitenden Stellungnahme der Senatsverwaltung, bevor dann unsere Anzuhörenden dran sind. – Bitte schön, Herr Staatssekretär!

**Staatssekretär Aziz Bozkurt (SenASGIVA):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Abgeordnete! Sehr geehrte Anzuhörende! Da es spannend ist, was Sie gleich zu berichten haben, will ich es kurz machen, gerade zum ersten Punkt, weil sich da ein bisschen was getan hat, was die Sonderfahrdienste betrifft. Das würde ich gerne vorab als Update geben, damit wir dann auf der Basis diskutieren.

Erst mal in Richtung Via Mobility der herzliche Dank, dass das an der Stelle sehr gut mit der Zusammenarbeit klappt, was auch dazu führte, dass es, Sie kennen die Preisanpassungen in den letzten Jahren, ich glaube, seit Vertragsabschluss mit Via keine Preisanpassungen gab. Die musste es dann aber auch irgendwann mal geben. Deswegen waren wir in Gesprächen. Die Alternative wäre, dass die Leistung minimiert werden muss. Der Haushaltsansatz betrug bis jetzt 8,8 Millionen Euro im LAGeSo-Haushalt. Nach den Diskussionen mit Via haben wir dann entschieden, dass es mehr Mittel geben muss, um die Leistung zu halten, das heißt, da hatte die Senatorin entschieden, dass im Gesamthaushalt geschoben werden muss, sodass wir in diesem Jahr Mittel in Höhe von 10,09 Millionen Euro drin haben werden, über 1 Million Euro mehr, und im nächsten Jahr, wenn man es auf ein komplettes Jahr rechnen würde, die Mittel auf 10,2 Millionen Euro steigen. Das heißt, da haben wir für diesen Titel 1,5 Millionen Euro mehr bereitgestellt, um die Leistungen wie bisher aufrechterhalten zu können. Da, wie gesagt, an der Stelle noch mal der Dank, dass wir das in den letzten Jahren, wo es anbieterseitig erhebliche Preisanpassungen gab, ein bisschen schieben konnten, sodass wir an der Stelle, wo wir die Luft hatten, Abhilfe schaffen können, sodass wir auch in den Planungen – der Haushalt steht senatsseitig noch nicht – das Niveau halten wollen für die nächsten Jahre.

Für die nächsten Jahre heißt dann: Der Vertrag, wie wir ihn jetzt haben, läuft zum 30. Juni 2026 aus. Da sind wir aktuell in Vorbereitung einer Ausschreibung und werden das auch wahrscheinlich mit dem Ziel machen, einen Vertrag von drei plus zwei Jahren Verlängerungsoption zu bewerkstelligen. Hierzu sind wir auch gerade in Diskussion mit einem Dienstleister, eine Beratungsdienstleistung, um die Ausschreibung vorzubereiten, um die Vergabe vorzubereiten, und werden dann natürlich auch in dem Zuge den Fahrgastbeirat, der bis jetzt eine sehr wichtige Rolle spielt, in den Vergabeprozess mitnehmen, das heißt, wir werden ihn auch dort informell einbinden und über die Leistungsbeschreibung mit ihm diskutieren, um da dann auch noch mal Impulse, Änderungswünsche zu prüfen und in die Vertragsgestaltung mitzunehmen. Dann können wir auch erst sagen, wie es in der Zukunft tatsächlich aussieht mit den Mitteln, die wir dann in diesem Jahr beschließen werden, wie wir das bereitstellen können.

An der Stelle nur noch mal ein Link zum Thema Weiterentwicklung: Im Prinzip geht es uns in Fragen der Mobilität, eigentlich in allen Bereichen, bei der Inklusion darum, dass die Regelsysteme, die Regelstrukturen so funktionieren, dass jeder gleichberechtigt teilhaben kann. In der Idealwelt bräuchten wir keinen Sonderfahrdienst oder anderes, sondern die Mobilitätsangebote funktionierten für alle gleich gut. Das würde auch mit der UN-BRK besser übereinstimmen. Wir können uns jetzt in Berlin an der einen oder anderen Stelle freuen, dass wir im Vergleich zu anderen Großstädten weiter sind. Da gab es letztens auch einen Bericht, wie es mit der Barrierefreiheit aussieht – verglichen wurde, glaube ich, mit Paris und London oder

einer anderen Großstadt, wo wir weit voraus sind –, aber wir sind bei weitem nicht dort, wo wir sein sollten, damit jeder gleichberechtigt teilhaben kann. Die Frage mit der UN-BRK: Braucht es Sondersysteme? – das ist der Sonderfahrdienst –, müssen wir dann natürlich in Fragen der Weiterentwicklung auch berücksichtigen. Auch Fragen, was Bedürfnisse der Zielgruppe angeht, mehr On-Demand-Angebote und Ähnliches, werden in den nächsten Jahren in der Konzeptionierung eine Rolle spielen. – Dann würde ich den Ball abgeben beziehungsweise der Vorsitzende.

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Vielen Dank, Herr Staatssekretär! – Dann kommen wir zur Stellungnahme unserer Anzuhörenden. In der ersten Runde haben Sie jeweils ungefähr fünf Minuten Zeit für Ihre Stellungnahme. Wenn es darüber hinaus geht, gibt es irgendwann böse Blicke von mir. Die nehmen Sie dann hoffentlich ernst. Danach sind die Abgeordneten dran, und ich möchte gleich den Hinweis machen, dass wir heute nicht großartig die Fragen sammeln werden, sondern wir wurden darum gebeten, maximal zwei Abgeordnete zusammenzufassen, dann jeweils schon mit der Beantwortung zu starten und dann die nächsten zwei zu machen. Ich möchte heute darum bitten, dass wir uns kurz fassen beziehungsweise uns nicht zu sehr wiederholen mit unseren Fragen. Bei der Beantwortung dieser Fragen haben Sie jede Menge Zeit, bis Sie genervte Blicke bekommen. In welcher Reihenfolge wollen Sie vorgehen? – Herr Berndt, bitte schön!

**Stephan Berndt (Space Cab):** Schönen guten Tag und herzlichen Dank für die Einladung!

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Ich bin Stephan Berndt, Geschäftsführer von Space Cab – Luisenstadt Taxi GmbH, und wir haben in unserer Flotte mittlerweile fünf Inklusionstaxis. Ich kann Ihnen ein Lied davon singen, was das für ein erhöhter Aufwand ist, solange diese Fahrzeuge, und das ist die zentrale Frage, nicht zentral vermittelt werden. Wenn das alles in den kleinen Betrieben hängen bleibt, Disposition et cetera, dann ist das ein riesengroßer Aufwand, und da geht es jetzt darum, ein paar Stellschrauben zu finden, wie wir die Situation verbessern können.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Wir haben mittlerweile 146 Fahrzeuge. Das ist schon ganz gut. Da liegen wir im Vergleich vorne.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Aber wie können sie besser verfügbar gemacht werden für die Menschen, die uns brauchen? Da müssen wir zuallererst mal über die Förderung nachdenken. Wir könnten darüber nachdenken, eine höhere, dafür aber degressive Förderung, an den Start zu bringen, sodass wir da Dynamik reinbringen. Hamburg hat das vorgemacht. Das hat ganz gut funktioniert. Eine höhere Förderung bedeutet, wir können mehr Aufgaben übernehmen, die jetzt vom Sonderfahrdienst übernommen werden, der doch hochsubventioniert ist. Somit bedeutet eine höhere Förderung keine zusätzlichen Kosten, sondern es wäre eigentlich nur eine Umverlagerung. Die Förderung muss an Bedingungen geknüpft werden. Wer also keine Rollifahrten nachweisen kann, nach ein zwei Jahren wird das von der Förderstelle überprüft, muss die Förderung zurückerzahlen. Das wäre ein ganz einfaches Mittel, wenn man das in die Förderrichtlinie einfü-

gen würde, um dafür zu sorgen, dass die Autos auch zweckgerecht eingesetzt werden. Der letzte Punkt in der Förderung wäre, dass man vielleicht doch noch mal darüber nachdenkt, Verbrenner zu fördern, da E-Transporter im Moment noch sehr viel teurer sind und von der Reichweite und Ladegeschwindigkeit her noch nicht so geeignet sind im Betrieb als Taxi. Da tut sich einiges, sehr wohl, aber die sind trotz alledem in jedem Fall sehr viel teurer als ein Dieseltaxi, und da reden wir nicht von den Umbauten des Fahrzeugs selber.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Das Taxikonto könnte besser ausgestattet werden. 145 Euro stehen den Betroffenen zur Verfügung. Die ersten Fahrten müssen mit 40 Euro Selbstbeteiligung selbst bezahlt werden. Das würde die Nutzung jedenfalls attraktiver machen, und auch hier könnten die Mehrkosten bei den Zuschüssen für den Sonderfahrdienst eingesparrt werden, also meines Erachtens ganz im Sinne der Inklusion.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Der ganz zentrale Punkt ist eigentlich die Verfügbarkeit, eine zentrale Bestellmöglichkeit, denn mit 146 Fahrzeugen, die wir heute schon in der Stadt haben, könnte es durchaus sehr viel besser laufen, aber es gibt keine zentrale Vermittlung. Warum gibt es keine zentrale Vermittlung? – Weil von diesen 146 Fahrzeugen höchstens 30 bis 40 einer Vermittlung überhaupt zur Verfügung stehen. Damit kann man das Stadtgebiet nicht abdecken. Das liegt daran, dass manche Unternehmen sich diese Autos nur angeschafft haben – ich muss es so krass sagen –, um am Flughafen die Laderechte zu bekommen, und die fahren einfach nur zwischen dem Flughafen und der Stadt hin und her. Es ist wichtig, dass am Flughafen behindertengerechte Fahrzeuge zur Verfügung stehen, selbstverständlich, aber es geht natürlich an der Idee vorbei, wenn man in der Stadt nicht verfügbar ist für die Menschen, die uns brauchen. Auch hier gibt es eine ganz einfache Lösung. Die Laderechte werden im Oktober wieder neu vergeben. Da sind E-Taxis und inklusive Taxis automatisch gesetzt. Dann fordert man bei der Bewerbung, man muss sich jedes Jahr neu bewerben, von den Unternehmen einen Nachweis, dass im vergangenen Jahr regelmäßig Behindertenfahrten, also Rollstuhltransporte, gemacht wurden. Ist das der Fall, gibt es die Genehmigung, ist das nicht der Fall, ab in den Lostopf. Das wäre mein Vorschlag.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Rahmenverträge mit den Krankenkassen: Wir sind, was die ganz normalen Krankenfahrten anbetrifft, schon in Gesprächen mit den Krankenkassen, und zwar über einen Rahmenvertrag, der zentral über die Taxizentrale abgeschlossen wird, sodass auch die ganzen Abrechnungen von den Beförderungsverordnungen über die Taxizentrale erfolgen, denn das ist – ich habe es vorhin schon kurz angesprochen – ein gigantischer Aufwand in doch recht kleinen Betrieben, der sehr kostenintensiv ist. Wir haben einen Rahmenvertrag mit AOK Nordost. Da gibt es Pauschalpreise für die kurzen Fahrten bis fünf Kilometer. Das ist eine Sache, die es dann auch ermöglicht, im wirtschaftlichen Betrieb Fahrten anzubieten, die kurz sind. Das wäre wiederum auch ein zusätzlicher Anreiz, wenn es diese Rahmenverträge gäbe mit guten Konditionen, in solche Fahrzeuge zu investieren.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Im Moment, wo das alles noch Wunschdenken ist, wo wir noch vor der Realisierung stehen, haben wir keine zentrale Vermittlung, und deswegen haben wir diese Kosten im Betrieb. Wir haben natürlich bei den Vorbestellungen lange leere Anfahrten, was Kosten verursacht. Wir müssen uns aus der Vermittlung ausklinken. Wenn wir um 14 Uhr einen Auftrag haben, können wir uns um 13 Uhr nicht mehr für die Auftragsvermittlung bereithalten, also haben wir da deutlich höhere Kosten, und auch der Verwaltungsaufwand ist höher. Die Investitionskosten sind unabhängig von den Umrüstungen aufgrund der Fahrzeugklasse, die teurer ist, hoch. Deswegen bräuchten wir einen pauschalen Zuschlag auf jede Taxifahrt mit Rollstuhlbeförderung. Die Unternehmen werden dann viel eher in solche Fahrzeuge investieren, wenn sie sehen, dass sie mit diesen Fahrzeugen Geld verdienen und nicht nur Verwaltungsarbeit haben. Einen angemessenen Zuschlag empfehle ich in Höhe von 10 Euro. Großraumtaxis haben sowieso nach Taxitarif einen Zuschlag von 6 Euro. Das wäre also kaum mehr als für ein Großraumtaxi. Das halte ich für angemessen, und es würde uns sehr helfen.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Zwei kleine Punkte am Ende: Zinsgünstige Fahrzeugfinanzierung über die Förderbank wäre ein Anreiz.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Die letzte Frage gebe ich direkt an Sie weiter. Das Personenbeförderungsgesetz ist novelliert worden. Ich sehe in dem eingeführten § 64c zur Barrierefreiheit einen Gestaltungsspielraum der Behörden. Zurzeit ist es so, dass ein Betrieb ab 20 Fahrzeuge 5 Prozent Inklusionstaxis bereithalten muss. Wenn der Gestaltungsspielraum es erlaubt, würde ich vorschlagen, schon ab einer Betriebsgröße von zehn Fahrzeugen und 10 Prozent statt 5 Prozent anzusetzen. Auch das würde eine große Dynamik erzeugen. – Vielen Dank für Ihr Interesse!

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Vielen Dank, Herr Berndt! – Dann kommen wir zu Frau Geyer.

**Kathrin Geyer** (Landesbeirat für Menschen mit Behinderung): Guten Tag in die Runde, und vielen Dank, dass ich hier Stellung nehmen darf! Ich habe mir vorgenommen, mich kurz zu fassen und nichts zu wiederholen. Das Thema Inklusionstaxi beschäftigt uns schon seit Jahren. Aktuell gibt es – ich wusste nichts von 146, bei mir sind es 135, also die Zahl ist völlig egal – barrierefreie Taxis. Dass die Flotte zu klein ist, um Bestellungen über die Taxizentrale abzuwickeln, ist offensichtlich auch allen bekannt. Ich habe das letzte Woche noch mal probiert, und da sind die sehr entgegenkommend. Sie nehmen meinen Auftrag für übermorgen an, aber sie können nicht zusagen, dass ein Taxi kommt, weil sie nicht wissen, ob dann eines frei ist. Da habe ich gesagt: Was soll ich jetzt machen? – Ja, das wissen wir nicht. – Danke. Das ist nach so vielen Jahren nach wie vor sehr unbefriedigend.

Es gibt eine Zahl, die überall kursiert, weil es eine Studie gab, dass es 250 Fahrzeuge sein müssten, damit das System funktioniert. Diese Zahl beruht auf einer Studie, ich habe nachgesehen, die seit 2017 abgeschlossen ist. Die Datenerhebung und die Grundlage für die Modellrechnung, die in dieser Studie genutzt wurden, sind von 2013. Das scheint mir doch etwas überarbeitungsbedürftig zu sein, ob das wirklich noch die Zahlen sind, die heute stimmen.

Man kann hier aufrunden. Man muss vielleicht keine neue Studie machen. Jedenfalls muss man darüber auf jeden Fall nachdenken.

Der Bedarf an Inklusionstaxis ist in der Senatsverwaltung seit 2015, mindestens seit der Zeit, nachweislich bekannt, und seitdem reden wir darüber. Das wollte ich noch mal erwähnen, dass es mir sehr wichtig ist, dass wir nur darüber reden. Der Landesbeirat bemüht sich seither um diese politische und wirtschaftliche Einflussnahme, um die allseits anerkannte Teilhabe auch umzusetzen oder zu gewährleisten. Die Gespräche mit den einzelnen Senatsverwaltungen haben bisher nicht dazu geführt, dass es einen wirklichen Fortschritt gibt. Zwischenzeitlich gab es Haushaltsmittel für den Neukauf beziehungsweise die Umrüstung von Elektrofahrzeugen, allerdings war der Erfolg nicht zufriedenstellend.

Jetzt habe ich noch mal notiert, auf Seite 2: Die beteiligten Senatsverwaltungen, die mit dem Thema Inklusionstaxi befasst sind, sind die Senatsverwaltung für Inneres und Sport, die das Personenbeförderungsgesetz verantwortet, dann die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe als Fördermittelgeber, die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, federführend für das Mobilitätssicherheitskonzept, auch das schon seit Jahren, die Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales, Gleichstellung, Integration, Vielfalt und Antidiskriminierung, wo wir uns treffen. Sie ist verantwortlich für die Beachtung gleichberechtigter Interessen der Teilhabe und über das LAGeSo für die Abrechnung von Zuschüssen wie dieser Taxikonten. Ich weiß, dass es aktuell einen Runden Tisch gibt, also einen ersten gab es schon, der durch die CDU, Herrn Kraft, initiiert worden ist, und da sind alle Akteure einschließlich der Taxizentrale dabei gewesen, das war im April, und einen nächsten Termin gibt es auch. Das ist schon mal ein Ansatz, dass man beim Thema vorankommen will. Ich sehe darin eine Chance, aber auch ein erhebliches Risiko, weil zu viele Interessen gegebenenfalls den zeitnahen Erfolg infrage stellen. Es sind dann große Fristen zwischen einem Termin und dem nächsten, und dann sind wieder zu viele Interessen, die nur im Groben einheitlich sind, aber insgesamt doch wieder im Detail sehr verschieden.

Deswegen schlage ich hier Folgendes vor, damit man darüber nachdenkt in den Senatsverwaltungen. Mein Vorschlag ist, dass es eine Senatsverwaltung gibt, zum Beispiel Verkehr, die den Auftrag annimmt und ein Logistikkonzept erarbeitet für die Etablierung von Inklusionstaxis mit einem Zeitplan, gegebenenfalls auch mit Etappen. Dieses Konzept muss dann die Teilfunktionen der anderen Senatsverwaltungen beinhalten. Die sind dann verantwortlich für ein ganzes Konzept, und die anderen Senatsverwaltungen sind aufgefordert, bei Bedarf mitzuarbeiten. Den Bedarf wird es natürlich geben, aber da muss man nicht jedes Mal einen großen Runden Tisch machen. Wichtig scheint mir die wohlwollende Prüfung der Vorschläge zu sein, die dann erarbeitet werden, dass man nicht als Erstes wieder sieht, was nicht geht, sondern davon ausgeht, die Herrschaften, die das Konzept machen, erarbeiten ein Konzept, das funktioniert.

Die Bestimmung der notwendigen Anzahl von Fahrzeugen einschließlich der Ausfallrate, das scheint mir auch wichtig zu sein zu erwähnen, kann man anlehnen an diese Modellrechnung von 2017, aber es gab inzwischen Veränderungen, die die ganze Stadt betreffen. Das wird auch hier nicht anders sein. Die Prüfung der möglichen Flotte, ob das nun Hybrid oder Elektro ist, scheint mir auch noch mal überlegenswert zu sein. Das passt natürlich zu dem, was von Herrn Berndt vorhin erwähnt wurde. Der Sparsamkeitsgesichtspunkt spielt dabei auch eine

nicht unwichtige Rolle. Ganz wichtig bleibt, verantwortlich an einer Stelle ein Konzept zu erarbeiten.

Zur deutlichen Optimierung der Taxikosten gehört noch etwas dazu, das mir sehr wichtig ist: dass man bisher doch sehr unterschiedliche Beträge hat, wenn man die Fahrt 1 bis 5 hat oder 5 bis 10 oder was auch immer da gerechnet wird. Das ist ein Riesenaufwand, der meiner Meinung nach auch im Zeichen der Digitalisierung nicht mehr gerechtfertigt ist, dass da so viele Leute gucken müssen, ob da die Pfennige stimmen. Da kann man bestimmt auch optimieren, indem man Mittelwerte bildet oder für die Nutzer, die es brauchen, Freibeträge pro Jahr bereitstellt und nicht immer rechnen muss, ob er die 10 Pfennig an der richtigen Stelle eingepflanzt hat. Das alles zusammen scheint mir doch eine Chance zu sein, dass es endlich umgesetzt wird, dass wir diese Inklusionstaxis haben.

Soweit bis hier. Mehr kann ich jetzt als Überblick nicht sagen. Ich habe mir Mühe gegeben, die ganzen Einzelheiten, wer wofür zuständig ist und wie man das vernetzen kann, rauszulassen, weil ich denke, dass das zu nichts führt, wenn wir darüber in diesem Kreis reden, und auch am Runden Tisch wird man sich darüber nie einig werden. Deswegen scheint es mir für so ein Konzept sehr wichtig zu sein, diese Verantwortlichkeit an eine Stelle zu setzen. – Vielen Dank!

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Vielen Dank, Frau Geyer! – Dann kommen wir zu Herrn Gutt. – Bitte schön!

**Thorsten Gutt** (Landesvereinigung Selbsthilfe Berlin): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Frau Staatssekretärin! Sehr geehrter Herr Staatssekretär! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Ich möchte auch darauf hinweisen, dass die Art der Förderung, wie sie im Moment läuft, nicht zielführend ist. Erstens liegt es daran, dass diese Fahrzeuge nicht von allen Nutzerinnen und Nutzern benutzt werden können. Diese Fahrzeuge haben eine unterschiedliche Nutzungshöhe, und wenn Sie sich mein Gerät ansehen, können Sie sich in etwa vorstellen, dass Sie damit selbst in einen Caddy nicht hineinkommen. Das ist aber nur einer der Gründe. Um die Motivation von Taxiunternehmen zu stimulieren, erhalten die Inklusionstaxis derzeit ein Laderecht. Ich bitte darum, dass das zukünftig in Beförderungsrecht umbenannt wird. Wir sind kein Ladungsgut. Nur ein kleiner Hinweis in der Richtung.

Im Moment stehen von den 146 Taxis fast alle am BER. Wie auch schon von Herrn Berndt angesprochen und wie Herr Nadolski, der erste Vorsitzende der Taxi-Innung auch schon im Gespräch mit Frau Bonde und unter anderem mir angedeutet hat, würde am BER eine Flotte von 30 Fahrzeugen völlig den Bedarf decken. Somit würden dann in Berlin schlagartig 116 Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Das ist schon mal der Punkt zur Beförderung.

Als Nächstes müssen wir uns die Akzeptanz der Inklusionstaxis ansehen, und zwar von den Betroffenen, aufgrund des Eigenanteils von monatlich 40 Euro beziehungsweise ermäßigt 20 Euro beim Taxikonto. Die fallen schon bei den ersten Fahrten an, das heißt, zum Beispiel ich habe letzten Monat eine Abrechnung gehabt über zwei Fahrten mit dem Sonderfahrdienst, weil ich keine Inklusionstaxis benutzen kann. Da würden letztendlich gleich die vollen 40 Euro zum Tragen kommen. Das ist so nicht machbar. Auch die Höhe von 125 Euro müsste gestrichen werden. Man sollte die Finanzierung beziehungsweise die Abrechnung des Inklusionstaxikontos analog zum Sonderfahrdienst herstellen, denn so wäre gewährleistet, dass

auch die Menschen, die sonst nur den Sonderfahrdienst nutzen, auf Inklusionstaxis ausweichen. Das würde in Hinsicht der Kosten – – Mir liegen die Zahlen leider nicht vor – sie wurden mir bis jetzt noch nicht übermittelt beziehungsweise sie wurden von mir abgelehnt –, was eine durchschnittliche Fahrt beim Sonderfahrdienst und was eine durchschnittliche Fahrt im Inklusionstaxi kostet. Wenn man diese Sachen vergleicht, hätte man nicht das Problem, dass immer wieder nachgeschossen werden muss, weil die Gelder dann nicht reichen. Somit hätten wir eine bessere Umverteilung und die Entlastung des Haushalts.

Dazu kommt, dass die Taxizentralen in ihren Apps – außer in Friedenau – überhaupt keine Inklusionstaxis anbieten. Da gibt es Großraumtaxis, da gibt es was auch immer für Taxis, aber es ist kein Inklusionstaxi wählbar. Das geht so nicht. Die Inklusionstaxis müssen natürlich auch im Voraus wie beim Sonderfahrdienst buchbar sein. Wenn dies nicht kommt, haben wir da sowieso keine Arbeitsgrundlage, und dann brauchen wir letztendlich die Inklusionstaxis nicht, wenn Sie uns nicht zur Verfügung stehen. Dann müssten die Fahrzeuge auch noch unterschieden werden in ihrer Nutzungshöhe. Je nach Modell variieren die. Es gibt eine DIN-Norm, die wohl eine Höhe von 1,45 Meter, soweit ich weiß, vorsieht. Das ist aber, wie gesagt, für bestimmte Betroffene mit größeren Rollstühlen nicht machbar. Dazu müssten natürlich die verschiedenen Organisationen befragt werden – da kann die Landesvereinigung Selbsthilfe gerne vermittelnd tätig werden –, was notwendig wäre, um ein Inklusionstaxi inklusiv zu gestalten. Die Apps der Taxizentralen müssten natürlich vollumfänglich barrierefrei gestaltet werden, es sei denn, es wird so gemacht, wie Herr Berndt eben vorgeschlagen hat, dass es eine Zentrale dafür gibt.

Die Annahme von Inklusionstaxifahrten sollte verpflichtend werden. Es kommt immer wieder vor, dass Fahrzeuge, die vom Flughafen BER in die Innenstadt fahren, von der Taxizentrale innerstädtisch keine Folgefahrten annehmen, weil die Fahrten vom BER lukrativer sind. Daher sollten auch von den Taxizentralen solche Taxifahrerinnen und Taxifahrer in irgendeiner Art wirksam sanktioniert werden. Es scheint uns sehr befremdlich, dass wir für eine Beförderungspflicht kämpfen müssen, da eine solche für Menschen ohne Behinderung schon längst besteht.

Zum Thema Sonderfahrdienst: Das erste Problem beim Sonderfahrdienst ist, dass dieser im Moment nur telefonisch von 7 bis 17 Uhr erreichbar ist. Ich glaube, Sie können sich alle vorstellen, dass auch Menschen mit Behinderung gerne mal in den Abendstunden spontan mobil sein möchten, aber entweder nicht in der Lage sind oder auch kein Smartphone nutzen möchten. Von daher möchte ich darum bitten, dass spätestens zur nächsten Ausschreibung die Zeiten wesentlich erweitert werden.

Die Buchungs-App ist in der Form, wie sie jetzt dasteht, in vielerlei Hinsicht nicht barrierefrei. Für Menschen mit Sehbehinderung ist die oft zu kleine und kontrastarme Schrift nicht lesbar. Gerade auch für Menschen mit kognitiven Beeinträchtigungen ist die App viel zu kompliziert.

In der App wird je nach Auslastung öfter mal die Auskunft gegeben, dass zur angegebenen Zeit keine Fahrt zur Verfügung steht, anstatt mehrere Fahrten anzuzeigen: wann wäre die früheste Fahrt vor oder nach dem Wunschtermin. Das ist momentan noch nicht zu sehen. Ich weiß nicht, ob Sie sich das vorstellen können, Sie müssen dann zehn Minuten vorher und zehn Minuten zurück mit den Ankunfts- beziehungsweise Abfahrtszeiten rumspielen, das ist erstens sehr aufwendig, und zweitens kommt es dabei teilweise zu fehlerhaften Bedienungen, sodass Fahrten dann doppelt gebucht werden, und dafür gibt es keine Logik, die solche Probleme abfängt.

In besonderen Stoßzeiten können Fahrten, die grundsätzlich nur 14 Tage im Voraus gebucht werden können, schon 12 Tage vorher nicht mehr angeboten werden. Das ist für uns einfach nicht akzeptabel, zumal uns, wie wir ja schon gehört haben, Inklusionstaxis überhaupt nicht zur Verfügung stehen, jedenfalls nicht in der Innenstadt und im Voraus buchbar.

Dann zu den Fahrzeugen: Momentan sind noch 27 von 76 Fahrzeugen im Einsatz, die ausschließlich über eine rund 3 Meter lange Rampe mit einer Steigung von rund 20 Prozent verfügen. Die Benutzung dieser Rampe stellt gerade für Nutzerinnen und Nutzern von elektrischen Rollstühlen sowohl eine körperliche als auch eine mentale Belastung dar. Das Einsteigen ist dabei jetzt nicht das große Problem, aber aufgrund der Sicherheitsanweisungen beziehungsweise der Sicherheitsforderungen muss man das Fahrzeug dann auch über die Rampe rückwärts verlassen. Sie können sich nicht vorstellen, was das für Momente sind. Sie schwitzen Blut und Wasser. Ich würde Sie gern mal einladen, sich das persönlich anzusehen, und wenn wir es schaffen, eventuell dazu noch einen elektrischen Rollstuhl für Sie besorgen, dann sollten Sie das mal selber ausprobieren. Darüber hinaus sind in diesen Fahrzeugen nicht serienmäßig Armlehnen verbaut, diese Armlehnen sind aber gerade für Menschen, die an Spastik leiden, essenziell. Sie haben erst mal eine Haltemöglichkeit, und zweitens die Sitzsicherheit. Sie können sich eventuell vorstellen, wie es bei einer schweren Spastik aussieht, man rutscht dann auf dem Sitz nicht so viel rum. Daher sehen wir, dass diese Fahrzeuge spätestens zum Neustart, also zur nächsten Laufzeit, mit Hubliften oder Armlehnen auf- und umgerüstet oder schlicht und ergreifend ausrangiert werden, wenn das nicht finanzierbar ist. – Soweit erst mal in aller Kürze von mir.

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Haben Sie vielen Dank, Herr Gutt! – Dann Herr Köster, Ihre fünf Minuten, round about. Sie haben ja auch eine Präsentation mitgebracht.

**Nils Köster** (Via Mobility Deutschland): Guten Morgen! Vielen Dank! – Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren! Sehr geehrte Frau Geyer, sehr geehrter Herr Gutt und sehr geehrter Herr Berndt! Ich freue mich sehr, heute dabei zu sein, und als Betreiber das WirMobil vertreten zu dürfen. Ich möchte in meinem kurzen Beitrag zeigen, warum das WirMobil so erfolgreich ist und wieso wir durch unsere Betriebskompetenz und Technologie die Fahrgäste in den Mittelpunkt des Services stellen.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Gern möchte ich dabei mit einem Fahrgastzitat starten, das uns vor Augen führt, welchen Stellenwert das WirMobil für Menschen mit Behinderung in Berlin hat. Hier haben wir ein Zitat von einem Fahrgast, das uns nach Ostern zugetragen wurde, wo der Fahrgast sagt: „Vielen Dank für Ihre Hin- und Rückfahrt am Ostersonntag, ohne die eine Feier im Kreise der

Familie nicht möglich gewesen wäre. Sehr freundlicher Fahrer bei beiden Fahrten, hierfür ein besonderes Lob. Viele Grüße und bleiben Sie gesund!“

Es sind Rückmeldungen wie diese, die für uns Ansporn sind, die stetige Verbesserung, die wir seit der Übernahme des Sonderfahrdienstes vorangetrieben haben, auch für die kommenden Monate und hoffentlich Jahre weiter betreiben zu dürfen.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Zunächst ein ganz kurzer Einschub: Wer ist eigentlich Via? – Unsere Vision ist es, zusammen mit unseren öffentlichen Auftraggebern die Mobilität für alle Menschen zu verbessern, insbesondere aber auch für diejenigen Menschen, die ansonsten in der öffentlichen Mobilität nicht ausreichend berücksichtigt werden. Weltweit nutzen über 70 Sonderfahrdienste die Technologie von Via, und in Deutschland arbeiten wir mit über 40 ÖPNV-Auftraggebern zusammen. In Berlin betreiben wir neben dem WirMobil den BVG Muva, wo wir eine barrierefreie On-Demand-Option nutzen, um den ÖPNV zu ergänzen und so einen Beitrag zur Umsetzung des Mobilitätsgesetzes leisten. Besonders aber liegt uns das WirMobil am Herzen. Wir sind seit 2018 in Berlin aktiv, damals mit einem ersten gemeinsamen Projekt mit der BVG, was damals schon zum Ziel hatte, ein möglichst barrierearmes On-Demand-Angebot zu schaffen. Im Austausch mit Interessenvertreterinnen und -vertretern wurde uns schnell deutlich, was für andere Fahrgäste längst selbstverständlich ist: Fahrten digital zu buchen, Fahrten flexibel zu planen und sich auf den Service verlassen zu können. Das wünschen sich natürlich auch die Nutzenden des Sonderfahrdienstes, und genau da setzt WirMobil an.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Seit über drei Jahren bringt WirMobil Menschen mit Behinderung in Berlin sicher ans Ziel, und dabei steht unser Angebot für einen neuen Anspruch, nämlich Menschen nicht nur zu befördern, sondern Mobilität tatsächlich auf Augenhöhe zu ermöglichen. Uns ist dabei besonders der direkte Austausch wichtig, nicht nur bei Veranstaltungen wie dieser hier, sondern bei jeder Gelegenheit. Unsere Fahrgäste sind nämlich nicht nur Mitfahrende, sondern sie gestalten aktiv mit. Wir hören zu, wir fragen nach, und wir entwickeln den Service gemeinsam weiter mit Formaten wie beispielsweise dem Fahrgastbeirat sowohl in Bezug auf den Betrieb als auch auf die eingesetzte Technologie. Denn, ganz wichtig, die Technik allein genügt nicht. Entscheidend ist auch, wer hinter dem Steuer sitzt. Darum investieren wir kontinuierlich in die Schulung unseres Fahrpersonal zum sicheren Umgang mit den Fahrzeugen, vor allem aber im respektvollen und kompetenten Umgang mit unseren Fahrgästen in allen Situationen. Wichtig ist uns, dass alle Fahrgäste sicher, komfortabel und zuverlässig unterwegs sein können. Ein Beispiel dafür ist, dass wir die Flotte regelmäßig und freiwillig erneuern. 2024 haben wir zum Beispiel die komplette Fahrzeugflotte erneuert.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Seitdem wir den Sonderfahrdienst im Jahr 2021 übernommen haben, hat sich einiges getan. Mittlerweile buchen über 40 Prozent der Fahrgäste ihre Fahrten digital über die barrierefreie, immer weiter verbesserte App. Mit der App haben die Fahrgäste dabei nicht nur ein Maximum an Komfort, sondern auch einen Überblick und die Kontrolle über die gebuchten Fahrten. Natürlich stehen die klassischen analogen Buchungskanäle weiterhin zur Verfügung.

Vom digitalen System im Hintergrund profitieren dann alle Fahrgäste, ganz gleich, über welchen Kanal sie gebucht haben. Gleichzeitig wurde der Service über die Jahre auch insgesamt spürbar zuverlässiger, vor allem was Pünktlichkeit und Planbarkeit betrifft. Das bedeutet für unsere Fahrgäste mehr Verlässlichkeit im Alltag. Für uns als Betreiber und für das Land Berlin bedeutet das geringere Kosten pro Fahrt durch effizientere Planung auf der Basis unserer Technologie. Wie Sie in der Grafik rechts sehen können, spiegelt sich das auch in den Fahrgastzahlen wider: kontinuierliches Wachstum mit über einem Drittel mehr Fahrgästen gegenüber 2022 und an der Grenze der vertraglichen Kapazität von 120 000 Fahrgästen pro Jahr.

Uns liegt sehr viel am WirMobil, und wir freuen uns sehr, den Sonderfahrdienst noch bis Mitte 2026 weiter betreiben zu dürfen. Ich hoffe natürlich auch, dass die Errungenschaften beim Sonderfahrdienst durch unsere Technologie und die betriebliche Kompetenz auch nach 2026 noch weiter fortbestehen können und wir den Sonderfahrdienst weiter gemeinsam ausbauen können.

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Haben Sie vielen Dank, Herr Köster! – Dann kommen wir jetzt zu den Fragen der Abgeordneten. Wir haben bisher drei Wortmeldungen, Frau Schubert, Herr Düsterhöft, das bin ich, und Herr Penn, Frau Wahl meldet sich auch noch, und wie angekündigt, würden wir immer schon nach zwei Abgeordneten in die Beantwortung gehen. Lassen Sie uns gemeinsam darauf achten, dass es dadurch nicht sehr viel länger wird, also bitte kurze knappe Fragen, wenn möglich am besten auch gleich adressieren, welche Person antworten soll. – Bitte schön!

**Katina Schubert (LINKE):** Vielen Dank! – Vielen Dank an die Anzuhörenden, auch im Namen meiner Fraktion! – Ich habe jetzt eine ganze Reihe von Fragen, die sich auch durch die Präsentation ergeben haben, aber ich versuche mal, mich so kurz wie möglich zu halten.

Was mir jetzt noch so ein bisschen unklar ist, ist wie viele Inklusionsfahrten denn nun tatsächlich durchgeführt werden. Gibt es da irgendwie eine Erhebung, um das deutlich zu machen? Jetzt ist das Inklusionstaxi an die Beförderungsmöglichkeit am BER gebunden, haben wir ja schon gehört. Das schafft den Anreiz, möglichst nur am BER zu fahren und die Inklusionsfahrten im Stadtgebiet eher zu unterlassen. Das heißt, das ist dann eher noch mal eine Frage in Richtung Senat: Was ist zu tun, um Inklusionstaxis auch tatsächlich Inklusionsfahrten zuzuführen?

Dann ist die Frage: Wie viele der Inklusionstaxis sind denn auch in der Lage, größere Rollstühle zu befördern? Herr Gutt hatte ja gesagt, sein Rollstuhl wäre gar nicht beförderbar. Was müsste gemacht werden, um da eine höhere Flexibilität hinzubekommen?

Sie, Herr Berndt, hatten jetzt schon gesagt, es bräuchte eine Zentrale, um Inklusionsfahrten zu vermitteln. Gibt es Bestrebungen vonseiten des Senats, aber auch von Seiten der Taxiunternehmen, dort zu einer Veränderung der Situation zu kommen? Herr Berndt sagte auch, Zuschläge wären betriebswirtschaftlich notwendig. Aber wenn ich das richtig sehe, müssten die Betroffenen das leisten, 10 Euro pro Fahrt, da ist das Taxikonto schnell leer, was sowieso zu gering ist. Dazu haben wir ja auch schon einen Antrag eingebracht. Also, wer sollte diese Zuschläge tragen?

Letzte Frage zum Inklusionstaxi: Die sind ja vom Betrieb günstiger als der Sonderfahrdienst, aber was kostet denn durchschnittlich eine Fahrt mit dem Inklusionstaxi, sodass man da eine Gegenüberstellung Inklusionstaxi/Sonderfahrdienst machen kann? Ich will den Sonderfahrdienst um Himmels Willen nicht abschaffen. Ich glaube, soweit sind wir noch lange nicht, dass alle unsere Taxis total UN-BRK-barrierefrei sind, aber dass man sukzessive dazu kommt, die Inklusionstaxis auszubauen und die Flexibilität der Menschen, die auf Inklusionsfahrten angewiesen sind, zu erhöhen. Ich meine, Inklusion ist etwas, das kann uns jeden Tag treffen, blöder Unfall, schon ist man darauf angewiesen. Ich glaube auch, dass man da noch mal gucken muss, ob die Zahlen eigentlich noch so richtig sind, die ja jetzt auch schon acht Jahre alt sind. – Dabei belasse ich es jetzt erst mal. – Danke schön!

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Vielen Dank, Frau Kollegin! – Dann möchte ich mich mit meinen kurzen Fragen anschließen und auch mit einem kurzen Statement.

**Lars Düsterhöft (SPD):** Erst einmal, glaube ich, bei aller Kritik beziehungsweise bei allen Möglichkeiten der Verbesserung beim Inklusionstaxi ist es, finde ich, erst mal ein Riesenerfolg. Also ich kann mich noch gut an die Zeiten erinnern, wo wir uns hier über die ersten Taxis gefreut haben, wo es heiße Debatten gab, wie wir es überhaupt hinkriegen, auch mal zehn oder zwanzig auf die Straße zu bringen. Als wir damals dann diese Studie hörten, dass wir 250 Taxis auf der Straße bräuchten, damit das Angebot wirklich adäquat ausgerollt werden kann, war das in so weiter Ferne, das war eigentlich kaum vorstellbar, dass wir das irgendwann mal hinkriegen. Ich finde, die Entwicklung ist grundsätzlich erst einmal sehr positiv, und zugleich ist es natürlich äußerst merkwürdig, dass auch die Taxizentrale anscheinend kein Eigeninteresse hat, da die Vermittlung gezielt vorzunehmen.

Das wäre auch meine Frage: Woran hakt es? Was ist die Begründung, dass man dazu nicht in der Lage ist, etwas zu tun, was FREENOW als App-Betreiber machen kann? Es ist ja eine äußerst skurrile Situation. Letztendlich ist das Taxigewerbe ja auch marktwirtschaftlich organisiert. Ich frage mich, wieso die Zentralen, aber auch die Inklusionstaxibetreiber da nicht ein Eigeninteresse haben und es einfach gemacht wird. Warum wird nach dem Staat gerufen, der es dann wieder regulieren soll? Das erschließt sich mir tatsächlich überhaupt nicht. Das wäre schön, könnten Sie da noch mal ausführen, warum es an dieser Stelle nicht vorangeht. Tatsächlich haben Sie ja auch einige Probleme beschrieben, Herr Berndt, die wir auf jeden Fall mitnehmen, auch in die weitere Beratung, vielleicht auch, um noch mal mit dem Verkehrsausschuss und den Mitgliedern dort ins Gespräch gehen. Gerade was die Verknüpfung mit der Ladung am BER angeht, ist das natürlich ein großes Problem. Das wäre meine erste Frage an Herrn Berndt.

Dann zum Sonderfahrdienst: Ich muss sagen, ich bin sehr überrascht und begeistert davon, dass auch die Senatsverwaltung da so nachgesteuert hat. Gerade in der jetzigen Situation des Haushaltes ist es bestimmt ein großer Kraftakt gewesen, schon mal 1,5 Millionen Euro in den Entwurf des nächsten Haushaltes reinzuschreiben und auch in diesem Jahr schon über 1 Million Euro in die Hand zu nehmen, um das Angebot in Anbetracht der steigenden Kosten gewährleisten zu können. Ich finde, das ist ein ganz starkes Zeichen, und das muss man wirklich anerkennen.

Mich würde noch mal interessieren, Frau Geyer, was aus Ihrer Sicht so die Verbesserungspunkte beim Sonderfahrdienst wären. Sie haben ja sehr viel zum Inklusionstaxi gesagt. Herr

Gutt hat schon ein paar Punkte benannt, die ihm wichtig wären. Da wäre sicher noch mal interessant zu hören, Herr Köster, was Sie zu diesen Punkten sagen können, beispielsweise mit den Armlehnen, gerade auch wenn Sie erst letztes Jahr die Flotte erneuert haben, und Herr Gutt trägt das jetzt vor. Vielleicht können Sie uns ja schon mitteilen, dass das noch ein alter Eindruck ist oder dass das demnächst auch geklärt ist. Das wäre noch mal ganz interessant. Aber Frau Geyer die Frage an Sie: Welche Verbesserungswünsche können Sie uns mit auf den Weg geben für die Ausschreibung, die jetzt ansteht?

Dann noch zwei Fragen an die Verwaltung, einmal das Kostenverhältnis Sonderfahrdienst versus Inklusionstaxi, also wie teuer ist eine Fahrt unterm Strich? Das ist ja letztendlich die entscheidende Frage. Stellen wir uns vor, der Sonderfahrdienst würde abgeschafft, und wir machen alles über Inklusionstaxis, theoretisch, wie teuer wäre es dann? Ist das überhaupt leistbar, wenn man ehrlich ist? Oder ist dieses Umschichten von Sonderfahrdienst in Richtung Inklusionstaxi nicht unter Umständen einfach mit einer Reduzierung der Fahrten verbunden? Diese Transparenz sollten wir uns auch noch mal anschauen. Deswegen wäre es schön, wenn Sie, Herr Staatssekretär, dazu etwas sagen können.

Zum Schluss eine Sache, da wird vielleicht auch noch Herr Penn drauf eingehen: Wir beide saßen neulich mal wieder im Petitionsausschuss und hatten dort auch mal eine Anhörung. Da ging es um eine Diskussion über Parkplätze. Wir kamen aber in der Diskussion auch auf den Punkt, dass die Bedingungen dafür, dass man den Sonderfahrdienst nutzen darf, doch relativ hoch sind und dass es in unserer Stadt viele Menschen gibt, die davon ausgeschlossen sind, die vielleicht auch schon älter sind, wo also mehr eine Pflegebedürftigkeit der Grund ist, dass man nicht mehr so mobil ist. Wir haben in der Stadt also viele Menschen, die zwar vielleicht noch bis zur nächsten Straßenecke kommen, dann aber aufgrund der nicht vorhandenen Barrierefreiheit des ÖPNVs beziehungsweise der direkten Verbindung zum gewünschten Ziel eigentlich von der Mobilität ausgeschlossen sind, weshalb man eigentlich darüber nachdenken müsste, wie man den Sonderfahrdienst vielleicht noch einmal mehr öffnet und ein Stück weit aus dieser Sonderrolle rausholt und zum Teil des Regelsystems macht. Auch das ist ja in der Vergangenheit immer wieder eine Diskussion gewesen: Warum wird der Sonderfahrdienst nicht von der BVG betrieben? Diese Diskussion hatten wir als Rot-Rot-Grün ja sehr intensiv. Ich glaube nicht, dass sich das noch mal ergeben wird, ich glaube nicht, dass die BVG das möchte, aber trotzdem kann man ja schauen, inwiefern der Sonderfahrdienst auch in Zukunft dieses „Sonder“ haben muss. Auch diese Frage würde ich gern an die Senatsverwaltung stellen beziehungsweise an Herr Gutt, Frau Geyer, wenn Sie dazu einen Input haben, würde mich das freuen.

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Dann würden wir tatsächlich schon in eine kurze Beantwortungsrunde kommen. Der Hinweis wirklich auf kurz, damit dann auch die anderen beiden Abgeordneten, die sich gemeldet haben, noch ihre Fragen stellen können. – Danke! – Ich würde vorschlagen, wir machen das in der gleichen Reihenfolge wie eben, wenn es recht ist, ja? – Herr Berndt.

**Stephan Berndt (Space Cab):** Die zentrale Frage ist, warum wird das nicht zentral vermittelt? – Das liegt tatsächlich daran, dass wir als Unternehmen auf die Funkzentrale, die ja mittlerweile alle Funkgesellschaften unter einem Dach vereint hat, wenig Einfluss nehmen können. Das ist ein Wirtschaftsbetrieb, der macht das, was für ihn funktioniert und das mit 20, 30 Inklusionstaxis, die zurzeit für die Vermittlung zur Verfügung stehen. Wir reden nicht von

den knapp 150, die es gibt. Deswegen auch Sanktionen, Herr Gutt: Die gibt es, wenn ich einen Auftrag ablehne, nur den Burschen ist das völlig egal, denn die fahren sowieso gleich wieder zum Flughafen raus. Die interessiert die Sanktion nicht, dass sie für eine halbe Stunde, Stunde gesperrt werden, die fahren einfach wieder zum Flughafen raus. Also die Vermittlung funktioniert nur, wenn wir diejenigen, die schon auf der Straße sind, dazu bringen, auch an der Vermittlung teilzunehmen. Vorschläge habe ich gemacht: dass man diese Rollstuhlfahrten nachweisen muss, bevor man überhaupt die Laderechte neu erwerben kann. Das wäre eine Grundvoraussetzung. Kann ich das nicht nachweisen, bin ich wie alle anderen im Lostopf. Das wäre auf jeden Fall ein sehr großer Anreiz, dann wären die gezwungen. Genauso könnte man zukünftig in den Förderrichtlinien für die Autos, die jetzt noch gefördert werden, festlegen, dass sich ein gefördertes Fahrzeug der Funkzentrale anschließen und sich für Aufträge bereithalten muss. Also das kann man alles regeln. Es gibt wirklich Hebel, um das Problem in den Griff zu kriegen, man muss sie nur umlegen.

Der BER andererseits muss sein. Erstens braucht man an einem internationalen Flughafen behindertengerechte Fahrzeuge. Zum anderen: Stellen Sie sich vor, ich habe vorhin vom Aufwand mit den ganzen Rechnungslegungen, Bestellen, Disposition der Fahrzeuge gesprochen, die wir als relativ kleine Betriebe zu stemmen haben, mit 15 Autos und 40 Beschäftigten. Ich habe jetzt eine extra Kraft im Büro, die ich dafür stundenlang bezahle, damit das funktioniert. Deswegen ist eine Fahrt, wenn wir Fahrgäste zum Flughafen bringen, wirklich mal ein Segen, dass wir uns da dann mal anstellen und auch mal wieder eine lukrative Fahrt zurück in die Stadt kriegen, sofern das Auto nicht schon vorgebucht, vorbestellt ist, weil ich jeden Tag so eine Liste von Vorbestellungen für diese Fahrzeuge habe, die können fast gar nicht rausfahren. Aber das Privileg zu nehmen wäre unfair, sondern besser so regeln, dass nur die, die auch ihren Job in der Stadt machen, auch diese Rechte genießen. Das wäre dazu mein Vorschlag.

Zu den übergroßen Rollis, Herr Gutt: Ich denke, es wird immer einen Sonderfahrdienst geben – ob der dann Sonderfahrdienst oder Fahrdienst heißt –, er wird immer gebraucht werden, denn es gibt das teilweise auch mit Treppenhilfen et cetera. Das kann das Taxigewerbe nicht. Inklusiv heißt, wir sind für alle da. Das Auto muss dann eben auch für alle anderen Fahrgäste nutzbar sein, und aus unserer Erfahrung, gibt es, glaube ich, ein Inklusionstaxi von Herrn Tampfel, was wirklich so ein richtiger großer Transporter ist, da können Sie weder zu Veranstaltungen, noch zu Hotels oder sonst etwas. Sie bleiben einfach in der Reihe stehen, wenn Sie mit so einem Truppentransporter kommen. Es hat eine ganze Weile gedauert, bis die VW-Bus- und Vito-Größe akzeptiert wurde. Das geht mittlerweile Gott sei Dank.

Deshalb denke ich, für besondere Rollstühle, für besondere Anforderungen wird immer der Sonderfahrdienst gebraucht. Aber wir können, und das hat der SoVD mal vorgerechnet, bestimmt 75 Prozent der jetzigen Fahrten im Sonderfahrdienst übernehmen, wenn wir eine zentrale Vermittlung haben, und die funktioniert natürlich auch besser, wenn ich diese – Ich habe von 10 Euro Zuschlag gesprochen. Eine Vermittlung funktioniert deswegen nicht, weil ich nicht von Kreuzberg nach Heiligensee fahre, um eine Fahrt für 8 Euro oder 12 Euro zu machen. Das ist wirtschaftlich nicht tragbar. Da gehe ich pleite, wenn ich solche Fahrten mache. Habe ich aber einen Zuschlag, ist es möglich, auch diese kurzen Fahrten zu machen, so wie es in den Rahmenverträgen mit den Krankenkassen geregelt ist, wo es bis 5 Kilometer einen Pauschalpreis gibt. Meines Erachtens, wären das alles Möglichkeiten, um die Sache nach vorne zu bringen.

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Vielen Dank! – Frau Geyer.

**Kathrin Geyer** (Landesbeirat für Menschen mit Behinderung): Als Erstes möchte ich darauf hinweisen, das ist mir sehr wichtig: Der Sonderfahrdienst ist vor allen Dingen für Leute etabliert worden, die nicht am ÖPNV teilnehmen können, und das sind eben Leute, die brauchen auch jemanden, der sie in das Fahrzeug bringt, der ihnen dort behilflich ist, der ihnen die Jacke mit anzieht und lauter so Sachen. Es sind also nicht die gleichen Leute, die sagen: Ach, ich nehme mir mal ein Taxi. Das funktioniert nicht, und das ist sehr wichtig. Deswegen ist dieser Sonderfahrdienst etabliert worden, und diese Aufgabe hat er immer noch. Das für Leute zu erweitern, die bis jetzt keinen Sonderfahrdienst nutzen können, das hatten wir auch schon an anderer Stelle – hier in diesem Kreis sogar – diskutiert, dass es auch Leute gibt, die mit kognitiven Einschränkungen leben müssen, dass die den Sonderfahrdienst mehr nutzen können. Da gab es schon Gedanken, die eigentlich nur umgesetzt werden müssen. Aber das bedeutet ja auch, dass die Zahl der Fahrzeuge dann eben auch wieder nicht reicht. Das ist ja immer alles so sehr knapp bemessen. Sowie sich ein Parameter ändert, stimmt alles nicht mehr. Deswegen muss man da sehr gut überlegen, wo man ansetzt, welches Schraubchen gedreht werden kann. – Das war der eine Punkt.

Ich bin ja im Fahrgastbeirat. Was immer wieder kritisiert wird, ist, dass die Bestellungen nicht optimal laufen. Was da mit Dopplungen ist und was nicht, das werde ich jetzt hier nicht im Einzelnen diskutieren, aber das wird ja im Fahrgastbeirat diskutiert, und WirMobil bemüht sich ständig, da was zu verändern. Es scheint alles ungeheuer schwierig zu sein. Das habe ich am Anfang ehrlich gesagt auch unterschätzt. Aber das ist das A und O, dass die Leute zufrieden sind, wenn sie anrufen, dass sie eben bedient werden. So wie man sonst auch ein Taxi bestellt, muss auch der Sonderfahrdienst einfach funktionieren. Wenn das System klappt, dann geht das ja auch. Und nicht nur anrufen: die Leute, die da online bestellen, das ist das Gleiche. Da geht es auch immer darum, wie viel Platz die einzelne Person braucht. Selbst wenn man da mehrere Personen in ein Sonderfahrdienstauto bringt, muss das ja auch noch klappen. Das Individuelle spielt da schon eine größere Rolle als bei so einer Taxizentrale.

Zur Taxizentrale habe ich noch eine Ergänzung, weil ich mich mit den Herrschaften dort auch schon mehr als einmal unterhalten habe. Es ist offensichtlich so, wenn ich als Lieschen Müller ein Taxi bestelle, dann nehmen die das an, auch für übermorgen, und dann wird übermorgen gesagt: Also um 10 Uhr ist eine Bestellung für Lieschen Müller, wer meldet sich aus dem Pool der Taxifahrer, die unterwegs sind? – So wollen die das natürlich für alle haben, und da gibt es eben die Zahl X, die nötig ist, damit das für Inklusionstaxis auch funktioniert.

Was die zusätzliche Finanzierung betrifft: Ich verstehe Sie, aber das ist eben alles eine Frage, die so ein Projekt klären muss. Was ist da angemessen, und wie kann man das abwickeln? – War noch etwas offen, was ich zu beantworten hätte? – Nein, dann bin ich jetzt fertig.

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Danke schön! – Herr Gutt, bitte!

**Thorsten Gutt** (Landesvereinigung Selbsthilfe Berlin): Ja, als Erstes hätte ich eine Bitte an Frau Goldblum: Könnten Sie bitte meine Fahrt stornieren, die ich eigentlich gleich antreten sollte, ich habe mich in der Zeit verkalkuliert? – Das kommt vor.

Zu den Fragen: Wir waren unter anderem bei der Umrüstung von den Inklusionstaxis. Wie eben auch Herr Berndt schon erwähnt hat: Die Kosten dafür liegen meiner Kenntnis nach zwischen 12 000 und 15 000 Euro. Das kommt daher, dass die komplette Bodenwanne ausgetauscht werden muss, um eben die Nutzungshöhe zu realisieren, sodass man tatsächlich auch Rollstühle mit reinbringen kann. Das bedeutet aber, dass der Umrüster alles komplett selbst aus- und wieder einbauen muss. Die Autoindustrie verweist darauf, dass es zu wenig Stückzahlen gibt, um eine solche Umrüstung von vornherein in die Konzeptionierung von Fahrzeugen mit zu inkludieren. Eine Lösung dafür wäre, das wäre unser Vorschlag, eine Studie in Auftrag zu geben. Wie müsste entweder ein Fahrzeugtyp oder eben eine Umrüstvorrichtung geschaffen sein? Da müsste man tatsächlich Organisationen und betroffene Expertinnen und Experten in eigener Sache mit einbeziehen um herauszubekommen: Wie müsste dieses Fahrzeug oder wie gesagt diese Vorrichtung beschaffen sein? Diese Studie könnte übrigens über ESF-Mittel finanziert werden. Da wäre Berlin dann erst mal raus. Das könnte auch in Zusammenarbeit mit der Autoindustrie passieren.

Dann gab es noch die Frage nach der Anzahl der Fahrten. Ich habe gerade erst in einem Interview mit Herrn Waldner von den Taxizentralen gehört, dass es zum Zeitpunkt, Mitte April war das wohl, insgesamt nur 90 Fahrten waren. Ich weiß nicht, ob die Zahl stimmt – – [Zuruf Stephan Berndt] –, dass da 90 Fahrten durchgeführt worden sind. [Zuruf Stephan Berndt: Das machen wir in einer Woche mit fünf Autos.] – Okay, dann stimmen die Zahlen nicht.

Dem stehen Zahlen gegenüber, wie ich heute Morgen erfahren habe, von monatlich 6 000 bis 10 000 Fahrten beim Sonderfahrdienst. Wenn wir die Zahlen haben, was die jeweiligen Fahrten kosten, kann man sich sehr schnell ausrechnen, worauf man lieber setzen sollte. Ich möchte betonen, dass wir sehr dankbar sind, dass es sowohl den Sonderfahrdienst als auch die Förderung der Inklusionstaxen gibt. Das ist unbestritten. Darauf möchte ich explizit hinweisen.

Wie schon von Herrn Berndt erwähnt, ist bei der Beförderung von Menschen mit Behinderung – man muss den Rollstuhl arretieren und so weiter – ein Mehraufwand notwendig. Wenn man unserem Vorschlag folgen würde, dass man die Bezahlung der Inklusionstaxen analog der des Sonderfahrdienstes betreiben würde, dass man erst am Ende des Monats eine Rechnung bekommt, dass der Eigenanteil wegfällt, dann hätten wir eine Chance, dass – – Man müsste eben den Taxiunternehmen einen Zuschlag gewähren, sodass die kostendeckend alles berücksichtigen könnten.

Was ich noch weiter sehe, um die Inklusionstaxen zu entlasten, wäre, dass diese eine berlinweite Sonderparkerlaubnis bekommen, wenn diese zum Beispiel betroffene Menschen an der Wohnungstür abholen oder sie wieder hinbringen. Sie laufen immer wieder Gefahr, dass sie eine Ordnungswidrigkeit in Kauf nehmen müssen. Das darf und sollte nicht sein. Es wäre sehr wünschenswert, wenn man das für die Inklusionstaxen einführen könnte.

Bezüglich der Nachweise: Das wäre sehr leicht zu realisieren. Wenn man nämlich diese Abrechnungen analog zum Sonderfahrdienst gestalten würde, könnten die Inklusionstaxis mit einem Lesegerät für die Berechtigtenkarten ausgestattet werden. Jeder, der berechtigt ist, hat eine Karte. Da ist ein Magnetstreifen hinten drauf. Ich weiß nicht, ob der aktiv ist, oder ob das bloß noch eine Altlast von früher ist. Das entzieht sich meiner Kenntnis. Den könnte man vielleicht reaktivieren. Somit hätte man die Nachweise letztendlich da und, wie Herr Berndt schon sagte, eine dementsprechende Sanktionierung oder den Ausschluss aus dem Beförderungsrecht am BER.

Dann noch mal zum Sonderfahrdienst: Das ist, glaube ich, missverständlich gewesen. Via Mobil stellt nicht alle Fahrzeuge. Es ist richtig, dass die Fahrzeuge von Via Mobil recht neu und entsprechend ausgestattet sind, bis auf die fehlenden Armlehnen – die sind auch bei diesen Fahrzeugen nicht serienmäßig verbaut –, aber da sind noch zwei Subunternehmen dabei. Diese Subunternehmen haben Fahrzeuge, die noch über Rampen, über die ich vorhin gesprochen habe, verfügen. Von daher müsste man es da eingrenzen.

Dann zur Verfügbarkeit gerade bei der Buchungs-App: Wir brauchen unbedingt Inklusionstaxis, weil man beim Sonderfahrdienst selten kurzfristig ein Fahrzeug bekommt. Das ist nun mal Fakt, weil er zu sehr ausgelastet ist, weil zu viele Menschen auf zu wenige Slots zugreifen wollen. Daher brauchen wir spontan verfügbare Inklusionstaxis. Darüber hinaus müsste die App – – Vonseiten des Senats habe ich letztes erst eine Antwort bekommen, man sei dankbar für die Hinweise von der Interessenvertretung, dass die Betroffenen Hinweise geben, was alles mit der App nicht richtig sei. Dann wird versucht, an der App zu basteln, irgendwelche Sachen neu einzufügen. Das ist meines Erachtens nicht zielführend. Ich bin Datenverarbeitungskaufmann, und ich kann Ihnen sagen: Es macht keinen Sinn, an einem Programm ständig herumzudoktern. Dieses Programm, diese App, muss von vornherein neu aufgesetzt werden, und zwar sollte diese App von Anfang an und von Expertinnen und Experten in eigener Sache begleitet entwickelt werden, die entsprechend einer ehrenamtlichen Tätigkeit über

eine Aufwandsentschädigung honoriert werden. Das sollte unbedingt erfolgen. Ich hatte vorhin die kognitiven Schwierigkeiten von manchen Menschen angesprochen. Man muss bei dieser App teilweise mehrere Sachen gleichzeitig machen. Da sieht man oben eine Karte: Wo soll es losgehen? – Unten steht noch eine andere Sache. Wenn man das eine drückt, dann ist das andere wieder weg. Das ist einfach zu kompliziert. Die App muss ganz einfach gestaltet werden, und da könnte man auf die Menschen mit Sehbehinderung gleich Rücksicht nehmen. Einen Button: Willst du jetzt fahren? –, und einen Button: Willst du eine Fahrt planen? –, nächste Seite und so weiter. Das wären die Maßnahmen, die wir vorschlagen würden. – Das waren, glaube ich, die Antworten auf die Fragen, wenn nicht, bitte noch mal nachfragen. Danke!

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Danke schön! – Herr Köster und danach Herr Staatssekretär.

**Nils Köster** (Via Mobility Deutschland): Gern! – Sie hatten nach unserer Reaktion auf die möglichen Verbesserungspunkt beim Sonderfahrdienst gefragt, und ich fange mal mit den Anmerkungen zu den Fahrzeugen an. Herr Gutt! Sie haben recht, dass viele der Fahrzeuge, die wir im Einsatz haben, nicht über die Armlehnen verfügen. Der große Vorteil beim WirMobil ist, dass wir die Fahrzeuge regelmäßig austauschen. Wir haben zuletzt die Fahrzeuge in 2024 ausgetauscht. Die nächste Möglichkeit, Fahrzeuge auszutauschen, ergibt sich spätestens zur Ausschreibung. Deswegen begrüße ich es total, dass im Rahmen der Ausschreibung die Interessensverbände auf jeden Fall stark eingebunden werden sollen, weil in der Ausschreibung die Anforderungen an die Fahrzeuge genau ausdefiniert sein sollten, sodass wirklich alle Themen berücksichtigt werden. Auch darüber hinaus und abgesehen von den Ausschreibungen stehen wir sehr gern zur Verfügung, Wünsche an die Fahrzeuge zu diskutieren und bei künftigen Bestellungen mit zu berücksichtigen, sodass wir beim nächsten Fahrzeugtausch noch besser auf die entsprechenden Wünsche eingehen können.

In der Realität ist es natürlich schwierig, alle Wünsche zu berücksichtigen. Es gibt immer auch technische Limitationen bei den Fahrzeugen. Sie hatten zum Beispiel angesprochen, dass es Fahrzeuge mit Hecklift gibt. Es gibt Fahrzeuge, die Rampen haben, die für einige Nutzerinnen und Nutzer in der Handhabung nicht ideal sind, und da ist es immer eine Abwägung, weil es unterschiedlich große Rollstühle gibt. Es gibt Rollstühle, die so groß sind, dass sie nicht in den Hecklift passen, wo wir auf die Rampenfahrzeuge angewiesen sind und wir deswegen diesen Mix an Fahrzeugen haben und versuchen, möglichst gut auf alle Wünsche einzugehen. – Das zu den Fahrzeugen.

Zum Thema Buchung habe ich mitgenommen, dass der Wunsch danach besteht, die Zeiten der telefonischen Buchung zu erweitern. Das ist etwas, dem wir grundsätzlich offen gegenüberstehen, wo im Rahmen der Ausschreibung überlegt werden kann, ob die Buchungszeiten noch erweitert werden sollen. Abseits von der Ausschreibung arbeiten wir aktuell an technischen Möglichkeiten, die das Buchungserlebnis für die Menschen, die den Dienst per Telefon nutzen, noch erweitern, zum Beispiel dass man telefonisch anrufen kann und automatisiert Rückmeldungen zu seiner Fahrt bekommt, sich noch mal in Erinnerung rufen lassen kann, wann genau die Fahrt stattfindet und wo genommen abgeholt wird oder wie genau der Verlauf ist, sodass man zukünftig ein paar der Features, die man in der App-Buchung hat, auch bei der Telefonbuchung genießen kann.

Was unsere App angeht und die Nutzerfreundlichkeit: Wir haben unsere App nach den WCAG-Standards zertifiziert. Das sind internationale Standards für Barrierefreiheit. Wir haben verschiedene Features, die beispielsweise bei Sehbeeinträchtigungen helfen, Screenreaderfunktionen mit einem sehr großen Zoom. Wir arbeiten kontinuierlich weiteres Feedback ein, das wir von Nutzenden bekommen. Wir arbeiten aktuell an einer Funktionalität, dass es – auf Englisch – eine Caregiver-App geben soll, die Menschen mit Behinderung unterstützt, die für diese Personen auch Fahrten buchen kann, was hilfreich sein kann.

Das Thema Verfügbarkeit hatte ich noch herausgehört. Wie schon dargestellt, sind wir aktuell an der Kapazitätsgrenze von den 120 000 Fahrten pro Jahr unterwegs und begrüßen es aus unserer Sicht, die Kapazitäten noch weiter auszubauen.

Was Spontanbuchungen angeht, ist es eine große Verbesserung, dass diese Spontanbuchungen überhaupt möglich sind, was vor einigen Jahren noch gar nicht der Fall war. Wir haben täglich im Schnitt 55 Spontanbuchungen. Wir haben bis zu 87 Spontanbuchungen pro Tag. Das kann gern noch mehr werden, aber Stand ist, dass es diese Möglichkeit, spontane Fahrten zu bekommen, gibt, auch wenn sie gern noch weiter ausgebaut werden kann und wir schon heute explizit Schichten dafür bereithalten, dass wir diese Spontanbuchungen möglichst gut berücksichtigen können.

Vielleicht noch zu einem weiteren Feedback, das wir häufig erhalten, was auch angesprochen wurde: Den Sonderfahrdienst auf weitere Nutzergruppen auszuweiten, ist sicherlich eines der häufigsten Feedbacks, die wir bekommen. Viele Nutzerinnen und Nutzer sehen den Sonderfahrdienst als ein Aushängeschild für Berlin. Ganz häufiges Feedback ist: Mensch, das ist so ein tolles Produkt oder so ein toller Service, ich würde es auch gern, wenn ich beispielsweise Besuch von Freunden bekomme, denen ermöglichen, dass sie das nutzen können. – Dass der Sonderfahrdienst für weitere Nutzergruppen gut geeignet ist, hat der Erfolg beim Global Disability Summit gezeigt, dass der Sonderfahrdienst ein gutes Rückgrat ist, um barrierefreie Mobilität auch bei solchen Veranstaltungen zu ermöglichen.

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Vielen Dank! – Herr Staatssekretär, bitte schön!

**Staatssekretär Aziz Bozkurt (SenASGIVA):** Die Frage ging zwar nicht an mich, aber ich würde gern einen kleinen Schlenker machen, was die App-Frage angeht. Ich habe keine persönlichen Beziehungen zu Herrn Köster. Von daher muss ich Via nicht verteidigen. Aber wir haben Dienstleister im Land, wo wir wissen, wenn es Anforderungen gibt: Hier musst du noch an irgendeiner Software schrauben –, dass es deutlicher schwieriger abläuft als bei Via, wo wir froh sein können, dass permanent Weiterentwicklungen vorgenommen werden. Weil ich aus der beruflichen Welt komme, habe ich immer den Drang, da etwas ausgiebiger zu antworten. Jeder Drang, eine Software zu entwickeln, die allumfassend passt, funktioniert meistens nicht. Meistens führt es dazu, dass man ein Projekt aufsetzt und ein Riesentamtam macht, irgendwas umzusetzen und dann am Ende feststellt, dass es viel zu groß war, und dann ist das Projekt gescheitert. Von daher glaube ich nicht, dass es irgendeine Software gibt, die ganz genau auf mich passt, und das wird, glaube ich, bei vielen Bedürfnissen nicht passen. Deswegen ist es ganz wichtig, sich gerade Rahmenbedingungen, Zertifizierungen abzuholen und zu gucken, dass das Grundgerüst Barrierefreiheit beinhaltet et cetera. Von daher will ich jetzt nur leicht in Schutz nehmen. Wir haben an der Stelle einen Dienstleister, der immer wieder auf neue Wünsche eingeht, und das will ich nur honorieren.

Zum Kostenverhältnis: Es ist nicht so einfach zu sagen, wir nehmen das Geld vom Inklusions-taxi und packen es woanders hin, weil es deutlich unterschiedliche Sachen sind, die wir hier haben. Das Grundgerüst, sei es Vermittlung, sei es eine App-Entwicklung, sei es die Hilfe, um ans Auto zu kommen et cetera, das gibt es notfalls beim Taxi alles nicht. Deswegen ist es schwer, wenn ich ganz stupide Zahlen rechnen würde: Wir haben 120 000 Fahrten. Bei 10,2 Millionen Euro sind das 85 Euro. Wenn ich mir das mit den Inklusionstaxen angucke, sind es circa 650 000 Euro gewesen. Bei 12 000 Fahrten im Jahr ist das ein deutlich niedrigerer Wert, aber das ist miteinander gar nicht zu vergleichen. Von daher fällt es mir an der Stelle schwer, das eine gegen das andere aufzuwiegen. Ich glaube, es ist gut, dass wir den Mix an der Stelle haben.

Für weitere Gruppen öffnen: Das ist wie die Parkplatzdiskussion, die wir im Petitionsausschuss hatten. Wenn wir überall beliebig Parkplätze hinbauen und Grünflächen einstampfen, dann können wir die Zielgruppen erweitern. Wir sehen an der Stelle, dass wir am Limit sind, was wir machen können. Dementsprechend haben wir nachgesteuert, um das Niveau mit den 120 000 Fahrten halten zu können. Wenn Sie mir im Herbst, Winter im Haushalt das Geld verdoppeln, dann können wir darüber reden. – [Zuruf von Katina Schubert (LINKE)] – Entschuldigung, dass ich die Haushaltsverhandlungen vorgezogen habe! Ich glaube, das ist bei begrenzten Ressourcen immer eine Priorisierungsfrage. Von daher ist auch diese Frage mit dem Erweitern schwer zu beantworten. Im Prinzip, wie gesagt, muss das Ziel sein, dass das, was wir an Regelsystemen haben, anders funktioniert, dass wir den Sonderfahrdienst an der Stelle aufbohren.

Dann gab es eine Frage Richtung Senat, ich gucke in Richtung des Kollegen, ob wir überhaupt eine Antwort darauf geben können: Was ist machbar, damit die Autos nicht nur am BER fahren, sondern die ganze Stadt bedienen?

**Sebastian Askar** (SenWiEnBe): Sebastian Askar, Senatsverwaltung für Wirtschaft. Wir sind verantwortlich für das WELMO-Programm. Zur BER-Sache, ich sage es nicht gern, kann ich nicht viel sagen. Es ist die Verkehrsverwaltung, die das Thema, glaube ich, im Grundsatz auf dem Schirm hat, aber dazu gesondert befragt werden müsste.

Was das WELMO-Programm angeht, wenn ich einmal kurz rede: Wir haben damit, glaube ich, im Jahr 2021, um den Dreh, angefangen. Wir haben zuerst Umbauten und Neuanschaffungen gefördert, Neuanschaffungen mit 25 Prozent der förderfähigen Summe, maximal 15 000 Euro, Umbauten ähnlich. Umbauten, muss man offen sagen, gab es bis heute keine. Wahrscheinlich würde ich auch nicht mein neues E-Auto, das ich mir kaufe, gleich umbauen lassen. Da gibt es auch objektiv gesehen technische Hürden.

Was aber in letzter Zeit Fahrt aufgenommen hat, ist die Neufahrzeugförderung. Wir haben Ende 2023 noch mal nachgesteuert. Weil die Fahrzeuge einfach teurer sind, haben wir an der Stelle den Anteil der förderfähigen Kosten von 25 Prozent auf 35 Prozent erhöht, sodass sie die Mehrkosten, die sie dadurch haben, besser erstattet bekommen, und wir haben die Gesamtförderhöhe von maximal 15 000 Euro auf 25 000 Euro erhöht. Es gab lange, offen gestanden, keine richtig passenden Modelle. Das ist jetzt allerdings anders. Wir haben bis Oktober 2024, offen gestanden, keinen Antrag gehabt, haben Ende 2023 nachgesteuert. Aktuell haben wir 27 Anträge auf neue Inklusionstaxen. Zwölf sind schon bewilligt, der Rest ist in

Bearbeitung. Aber das allein seit Oktober 2024. Das heißt, da ist jetzt eine ganz andere Dynamik drin, dass die Anzahl der Fahrzeuge sich darüber erhöhen wird.

Ich sehe auch an den Ausführungen, dass erst ein Viertel der Fahrzeuge, die es gibt, überhaupt disponibel ist. Das scheint vielleicht noch ein größerer Hebel zu sein, allerdings muss ich auch zugeben: Über die Fahrzeugförderung an sich können wir den Hebel leider nicht nutzen, denn wenn ich Herrn Berndt die Auflage gebe, es müsste eine App der Taxizentralen geben, dann könnte Herr Berndt die nicht erfüllen, aber gefördert wird der Taxibetrieb mit der Unterstützung der Anschaffung. Das ist ein bisschen ein systemisches Problem. Ich kenne keinen Finanzierungskanal des Senats zur Taxizentrale, dass man darüber noch mal einen anderen Hebel hätte, da anzusetzen, aber über die Fahrzeugförderung – Ich bin da für alles offen, kenne aber spontan erst mal keinen Hebel. – [Zuruf Stephan Berndt (Space Cab)] –

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Ich würde zuvor noch die drei Abgeordneten drannehmen, und dann können Sie gern dazu etwas sagen. – Wir haben jetzt noch drei Wortmeldungen. Die würde ich jetzt alle in einem Rutsch drannehmen. Wenn es zu viel wird, geben Sie bitte ein Zeichen. – Herr Penn, Frau Wahlen, Frau Auricht.

**Maik Penn (CDU):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Wir haben uns aufgrund der Frage von Herrn Düsterhöft ausgiebig mit dem Thema der Zielgruppen befasst. Ich würde gern den aktuellen Stand näher beleuchten wollen, wie Sie die Bekanntheit der verschiedenen Angebote einschätzen. Wir hatten gerade eine Anhörung im Petitionsausschuss, wo man sagt, es gibt viele, die es wissen, und es wird entsprechend genutzt, aber auch viele, die noch nicht wissen, welche Angebote es überhaupt gibt. Welche Hinweise haben Sie vielleicht an uns, wie man die Bekanntheit verbessern könnte. In dem Zusammenhang die Frage, wie sich die Anzahl der App-Buchungen entwickelt hat, aber auch die Frage der Annahme und Nutzung des BVG Muva. Wir haben immer wieder Diskussionen, ob irgendwelche Angebote eingestellt werden sollen, die zu teuer sind oder zu wenig Nutzer haben. Da ist es hilfreich zu wissen, wie man besser informieren kann, Stichwort Bekanntheit.

Dann eine Frage zur Nutzung um die Feiertage herum, gerade Weihnachten und Ostern. Das sind ohnehin emotionale Tage, sicherlich auch beim Sonderfahrdienst. Wie blicken Sie auf diese Feiertage der letzten Jahre und auch auf die bevorstehenden, etwa Pfingsten? Was sehen Sie als wichtig an für die Zeit nach 2026, wenn der aktuelle Vertrag ausläuft?

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Vielen Dank, Herr Kollege! – Frau Wahlen!

**Catrin Wahlen (GRÜNE):** Ganz herzlichen Dank für die vielen Fragen, die schon beantwortet wurden! Deswegen bleiben mir gar nicht mehr so viele. Ich würde trotzdem Frau Geyer nach ihrem Eindruck fragen: Als wir uns 2022 zum Thema Sonderfahrdienst unterhalten haben, gab es die Vision, dass sich die Teilhabeversprechen für alle Betroffenen durch den neuen Sonderfahrdienst einfacher, schneller und flexibler gestalten. Hat sich diese Hoffnung erhärtet? Den Eindruck habe ich schon gewonnen, aber vielleicht können Sie dazu noch ein paar Worte sagen.

Dann könnten Sie mir vielleicht noch die Abrechnungsmodalitäten beim Taxi erläutern. Ist das immer noch analog mit Zettel, oder gibt es schon digitale Möglichkeiten? Wie ist das Tempo des Rücklaufs? Ich habe gehört, es sind sechs Wochen, bis man sein Geld wiedersieht.

Haben Sie Informationen oder Gespräche zur Nutzung des Härtefonds für die Eigenbeteiligung geführt, ob das ausreichend ausgestattet ist oder ob es da Defizite gibt?

Vielleicht noch mal zu Herrn Gutt: Ich weiß nicht, ich bin vielleicht im Kopf schon zu elektrisch, aber ich habe ernsthaft gedacht, dass das „Laden“ am BER das elektrische Laden der Autos bedeutet, dass die Taxen am BER das Recht haben, die Autos zu laden. Ich bin nicht im Traum auf die Idee gekommen, dass die das Recht haben, Menschen zu „laden“. Entschuldigung! Das ist vollkommen inakzeptabel. Das geht ja wohl gar nicht. Das kann noch keine Verwaltung ernsthaft so genehmigen. Ich glaube, da müssen wir schleunigst redaktionell über die Texte gehen, bevor wir irgendetwas anderes machen.

Sie haben vorgeschlagen, dass man eine Mobilitätskarte hat, womit man den Sonderfahrdienst und ein Inklusionstaxi nutzen würde. Das wäre die Idee, die ich bei Ihnen mitgenommen habe. Können Sie mir sagen, ob die Idee schon in Runden eingebracht wurde, und wie könnten wir das anschieben? Das wäre meine Frage.

Bei Herrn Berndt wollte ich noch kurz nachfragen: Die Fahrzeuge, die gerade auf dem Markt sind – Führen Sie auch Gespräche mit Anbietern von Umbauten oder mit der Verwaltung, dass man die Fahrzeugklassen oder die geförderten Fahrzeuge schneller umbauen kann? Gibt es strukturellen Austausch zwischen Ihnen, der Verwaltung und den Umrüstern? Wie sind denn Ihre Erfahrungen, zum Beispiel mit den Fahrerinnen und Fahrern der Inklusionsfahrzeuge? Werden die von Ihnen geschult, weitergebildet, und welche Erfahrungen machen Sie diesbezüglich mit den Kolleginnen und Kollegen beziehungsweise mit Bewerbern?

An WELMO hätte ich die Frage gehabt, ob sich etwas mit dem Modellen tut. Das haben wir jetzt schon gehört.

Herr Köster! Final noch für Sie ein paar Fragen. Wird bei Ihnen über das Elektrifizieren der Flotte nachgedacht? Das ist eine Frage, die mich schon sehr umtreibt. Dann können Sie auch laden. Zweitens, das ist ein kleiner Nachtrag, das müssen Sie jetzt gar nicht beantworten, aber die Nachnutzung der Fahrzeuge, die rausgehen, interessiert mich rein prinzipiell, aber das muss nicht heute unser Thema sein. Die App-Weiterentwicklung finde ich sehr spannend. Bei der Beteiligung der Nutzerinnen und Nutzer brauchen wir ein strukturierten Prozess, der ein bisschen breiter ist, als auf einzelne Feedbacks einzugehen. Haben Sie eine Idee, wie das gemacht werden könnte?

Dann habe ich noch eine Frage in Richtung der Verwaltung: Wir haben jetzt die Situation, dass, während wir hier sitzen und das besprechen, sich bei UMVK Menschen treffen, die die Weiterentwicklung von Muva besprechen. Wir haben ein Puzzle, würde ich sagen. Im Idealfall greifen diese verschiedenen Angebote ineinander. Wer den barrierefreien Bus oder die Tram nutzen kann, macht das. Wer Spontanfahrten braucht, würde ein Inklusionstaxi nehmen. Bei anderen Fahrten nimmt man sich einen Sonderfahrdienst oder eine Fahrt über die Eingliederungshilfe, oder man holt sich einen Begleitedienst und so weiter. Wenn der Fahrstuhl kaputt ist oder andere Gründe dafür sprechen, dann holt man sich Muva. Gibt es denn in der Senatsverwaltung diesen Gesamtüberblick? Alle sind so unterschiedlich zugeordnet, und wir drohen immer, ein bisschen in ein Pingpong zu kommen. Für uns ist total zentral, und ich glaube, dass auch die Verwaltung das so sieht, was die Nutzungserfahrung der Menschen ist, dass man bei der Weiterentwicklung der verschiedenen Angebote von Anfang an die Nutzenden zu

Wort kommen lässt und mit in die Konzeption nimmt. Dass wir am Ende studienbasierte Erfahrungen der Nutzerinnen und Nutzer in die Weiterentwicklung einfließen lassen oder auch in die qualitative Weiterentwicklung von Förderkriterien und so weiter, wäre mir sehr wichtig, weil die Übersichtlichkeit doch sehr bescheiden ist, weil wir letzten Endes fünf Dinge haben, wo fünf verschiedene Leute zuständig sind.

Für eine weitere Runde zu Inklusionstaxen habe ich schon ein Datum gehört. Da sind wir natürlich sehr an den Ergebnissen interessiert. – Ich belasse es dabei.

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Haben Sie vielen Dank, Frau Kollegin! – Frau Auricht, bitte!

**Jeannette Auricht (AfD):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich mache es auch wirklich kurz. – Mir ist immer noch nicht, Herr Berndt, diese zentrale Vermittlung ganz klar. Ich kann bei der Taxizentrale anrufen und sagen, ich brauche ein großes Taxi für einen Koffer. Warum geht das mit der zentralen Vermittlung nicht? Weil es nicht genug Taxen gibt? Sie müssen wir noch erklären, warum das so eine große Schwierigkeit ist.

Dann hatte Frau Geyer gesagt, die Datenlage ist ziemlich veraltet, die Bedarfsermittlung, wie viele Fahrten, Sonderfahrten, Inklusionstaxi und so weiter. Sie sagten, von 2017. Habe ich das richtig verstanden? – [Kathrin Geyer: Wie viele solcher Taxen gebraucht werden, das ist von 2017.] – Wer müsste diese Datenlage mal erneuern? Ist es der Senat? – Okay, dann der Senat. Vielleicht wäre es ganz gut, wenn wir da mal ein paar aktuelle Zahlen bekommen würden.

An Herrn Köster: Das hat mich ein bisschen stutzig macht. Sie sagen, Sie haben 120 000 Fahrten im Jahr, aber Ihre Finanzierung läuft nur bis 2026. Haben Sie schon eine Idee, wie es danach weitergeht? Ich glaube, das war auch bei Frau Wahlen eine Frage. Es würde dann ziemlich viel wegfallen. Darüber sollte man vielleicht mal nachdenken.

Zur Förderung von Inklusionstaxen: Wenn man Inklusionstaxen haben will und dass auch Privatunternehmen machen, dann muss man natürlich auch fördern, denn es muss sich am Ende für Unternehmen lohnen, sonst machen die das einfach nicht. Das ist schlicht und ergreifend so. Da muss man auch mal in die Tasche greifen, wenn man das will. – Vielen Dank!

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Vielen Dank! – Dann kommen wir zur letzten Runde der Beantwortung, und ich würde dieses Mal mit der Senatsverwaltung anfangen, um ein bisschen Schwung reinzubringen.

**Staatssekretär Aziz Bozkurt (SenASGIVA):** Ein bisschen Schwung wird schwierig, weil es nur ein Punkt war, wobei ich nicht zufriedenstellend – – Ich kann ordentlich darauf antworten, aber es wird nicht zufriedenstellen, nämlich die Frage der Koordinierung. Da sind weder der Kollege noch wir an der richtigen Stelle. Das Wichtige ist, was wir als Focal Point für das ganze Thema machen, dass wir immer im Austausch sind und immer wieder drängeln, dass sich da Dinge bewegen. Wir haben diskutiert, ob es nicht senatsseitig einen Runden Tisch braucht, um Mobilität insgesamt mal zu diskutieren, weil die Zielgruppe immer wieder sagt, dass es ein Austauschformat dazu braucht. Das machen wir tatsächlich. Ansonsten ist es gut. Wir haben heute im Prinzip zwei Themen, wo ich sagen könnte, es müssten andere mal ein bisschen mehr machen, wenn man das sehr böse treiben würde, nämlich die Verkehrsverwaltung oder die Bildungsverwaltung. Da haben wir, glaube ich, TOP 6. Aber es geht auch da-

rum, diese Versäulung aufzuheben, die Diskussion in den Häusern miteinander voranzubringen, und das machen wir ehrlicherweise, sodass es nach meiner Einschätzung hoffentlich genug Transparenz gibt. Das, was ich mitbekommen habe bezüglich der Angebote, der Vielfalt und der Breite – gibt es die, weil wir beim LAGeSo Informationsmaterialien zu den einzelnen Punkten mit rausgeben. Ob das ausreichend ist, da muss man hören, was die Zielgruppe sagt, und wenn es nicht vollumfänglich ist, muss man da nacharbeiten, was wir dann machen. Aber so richtig eine komplette Antwort, wie Sie sich das wahrscheinlich gewünscht haben, war das jetzt nicht.

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Vielen Dank, Herr Staatssekretär! – Dann Herr Köster. Ich möchte noch darauf hinweisen, dass wir noch eine zweite Anhörung haben. Wir sollten in zehn, fünfzehn Minuten spätestens fertig sein und zur zweiten Anhörung wechseln können. – Bitte schön, Herr Köster!

**Nils Köster** (Via Mobility Deutschland): Dann versuche ich, mich kurz zu halten. – Zunächst zu Ihren Fragen, Herr Penn: Sie hatten gefragt, wie sich die App-Buchungen entwickelt haben. Wir haben mittlerweile 40 Prozent aller Fahrten beim WirMobil, die über die App gebucht werden.

Dann kam noch eine Frage nach dem Angebot von BVG Muva und wie unsere Sicht darauf ist. Den betreiben wir auch in Zusammenarbeit mit der BVG. Aus unserer Sicht ist das eine ideale Ergänzung für den ÖPNV, die komplett in den ÖPNV integriert ist, die den ÖPNV barrierefreier macht und damit auch zur Umsetzung des Mobilitätsgesetzes gut geeignet ist. Seitdem der Service zum 1. März in der Nutzung deutlich erweitert wurde, ist die Nutzung des Services sehr sprunghaft gestiegen. Wir würden uns wünschen, dass die Interessenverbände bei den mobilitätseingeschränkten Personen ordentlich Werbung für den Service machen, denn für diese ist er da, dass es für diesen Service auch eine langfristige Perspektive gibt, weil es diese Langfristigkeit der Angebote braucht, damit Mobilitätsverhalten sich ändert und die Teilhabe am ÖPNV gut stattfinden kann.

Eine Frage war noch nach der Nutzung zu den Feiertagen. Feiertage sind besonders wichtig für WirMobil. Ich hatte es eingangs gezeigt. Für viele ist WirMobil die einzige Möglichkeit, an den Feiertagen die Familie zu besuchen. Deswegen haben wir an Ostern, Weihnachten und anderen Feiertagen deutlich erhöhte Kapazitäten auf der Straße, und jedes Jahr wächst die Fahrgastzahl deutlich. Wir hatten an Weihnachten 7 Prozent mehr Fahrgäste als im Vorjahr, 1 800 Fahrgäste, die da unterwegs sind. Zu Ostern war es in diesem Jahr 1 200 Fahrgäste. Das zeigt, dass das Angebot in der ganzen Stadt genutzt wird, insbesondere an den Feiertagen.

Frau Wahlen! Sie hatten die Elektrifizierung der Flotte angesprochen. Grundsätzlich ist das für uns von großem Interesse. Wir haben auch in anderen Projekten komplett elektrische On-Demand-Verkehre und barrierefreie Flotten. Beispielsweise im Kreis Offenbach, in der Stadt Darmstadt und in der Region Hannover haben wir barrierefreie Fahrzeuge im Einsatz. Knackpunkt ist dabei, dass für elektrische Fahrzeuge bisher nicht diese Mercedes-Sprinter-Größe verfügbar ist, die die komplette Barrierefreiheit im Sinne von, alle Rollstühle können transportiert werden, ermöglicht, sondern eine Wagenkategorie darunter als Elektrofahrzeug verfügbar ist, Mercedes Vito, wo nicht alle Rollstühle reinpassen. Deswegen blicken wir dem positiv entgegen. Elektrische Fahrzeuge haben sich in On-Demand-Services bewährt. Wir hoffen, dass Hersteller wie Mercedes da bald nachsteuern und auch die Sprinter mit der entsprechenden Reichweite elektrifizieren, damit auch Sonderfahrtdienste elektrifiziert werden können.

Nur ganz kurz, weil Sie die Nachnutzung angesprochen hatten: Wir tauschen die Fahrzeuge aus. Wir bekommen sie von Mercedes zur Verfügung gestellt. Sie kommen dann typischerweise auf den Gebrauchtwagenmarkt und werden beispielsweise an andere Betreiber, die zum Beispiel freigestellten Schülerverkehr machen, weitergegeben, also werden nahtlos weiter genutzt.

Zur App-Weiterentwicklung hatten Sie gefragt. Wir haben dazu einen strukturierten Prozess. Es gibt nicht nur Einzelmeinungen, die an uns herangetragen werden. Wir haben mit der Senatsverwaltung und dem LAGeSo einen regelmäßigen Feedbackkanal, sodass Feedback einfließen kann. Wir haben im Fahrgastbeirat die Möglichkeit, Feedback einzuholen, und wir profitieren natürlich auch von den Erfahrungen, die wir in anderen Sonderfahrtdienste welt-

weit machen. Das heißt, wenn woanders Feedback zur App geäußert wird, dann kann das den Nutzenden von WirMobil in Berlin weiterhelfen, wenn wir das mit unseren Entwicklerteams umsetzen.

Zu guter Letzt: Frau Auricht! Sie hatten gefragt, die Finanzierung läuft im Jahr 2026 aus. Wir sind als Betreiber beauftragt, bis Mitte 2026 den Sonderfahrdienst zu leisten. Es wurde eingangs schon gesagt, dass die Ausschreibung gerade vorbereitet wird. Wir haben natürlich ein großes Interesse daran, auch in Zukunft den Sonderfahrdienst betreiben zu dürfen. Uns ist wichtig, dass in der Ausschreibung diese Technologie, die wir mit in den Sonderfahrdienst eingebracht haben, obwohl das damals gar nicht Gegenstand der Ausschreibung war, zukünftig gefordert wird, damit die Errungenschaften erhalten bleiben und man zukünftig nicht in Telebuszeiten zurückfällt.

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Herr Gutt, bitte schön! – Danke, Herr Köster!

**Thorsten Gutt** (Landesvereinigung Selbsthilfe Berlin): Herrn Penn! Zum Bekanntheitsgrad von Sonderfahrdienst und Inklusionstaxis: Der Sonderfahrdienst wird schon im Antragsverfahren den Betroffenen zugänglich gemacht. Es wird schon während des Erstantrags auf einen Schwerbehindertenausweis darauf hingewiesen, dass man die Dienste des Sonderfahrdienstes bis zu einem Entscheid benutzen kann. Von daher ist hinsichtlich des Sonderfahrdienstes für die Betroffenen die Information meines Erachtens erfüllt.

Bei Inklusionstaxi sieht es natürlich anders aus, aber Moment macht es auch keinen Sinn, weil sie uns faktisch nicht zur Verfügung stehen. Von daher braucht man die in dem Moment auch nicht zu bewerben, denke ich.

Bezüglich der Wünsche: Bei Muva würde ich mir wünschen, dass dort mehr darauf geachtet wird, dass virtuelle Haltestellen eingerichtet werden. Wir haben immer wieder in Berlin das Problem, wie zum Beispiel bei der erst letztes Jahr eröffneten Landeszentrale für politische Bildung in der Revaler Straße: Da gibt es nur die Fußwegung entweder von der Warschauer Straße oder vom Ostkreuz, was aber einen Fußweg von rund 400 Metern bis 650 Metern bedeutet und das über ein Straßenland, das alles andere als einfach zu berollen ist, sowohl für Menschen mit Sehbehinderung als auch mit Rollator oder Rollstühlen. Es wäre sehr sinnvoll, wenn wir bei solchen wichtigen Stellen, wo keine Haltestelle für den Bus oder anderen Nahverkehr da ist, eine Haltestelle für Muva bekommen könnten. Es gibt öfter Veranstaltungen in der Landeszentrale für politische Bildung. Im Moment wird von uns beziehungsweise vom Berliner Behindertenparlament die Hardenbergstraße benutzt, weil die für alle, wenn die Fahrstühle funktionieren, erreichbar ist.

Zur Abrechnung: Es ist so, dass diese Karte, die uns übergeben wird beziehungsweise zugesendet wird mit dem Strichcode, mit dem Magnetstreifen hinten drauf, bei der Fahrt nicht benötigt wird. Wenn das Fahrpersonal ankommt, fragt es nur: Sind Sie soundso? – Dann ist es klar, oder meist steht man sowieso allein da, und dann ist klar, dass man der Fahrgast ist. Es wäre wünschenswert, wenn diese Karte auch für Inklusionstaxis zu nutzen wäre, wie ich schon erwähnt habe, gerade hinsichtlich der Umstellung, die wir uns wünschen, die Angleichung an das Sonderfahrdienstmodell, dass da die Zuzahlung genauso läuft wie beim Sonderfahrdienst. Anders werden Sie nicht so viele Menschen, die jetzt den Sonderfahrdienst nutzen, auf das günstigere Inklusionstaximodell umswitchen können.

Natürlich würden wir uns wünschen beziehungsweise die bei uns angeschlossenen Vereine, dass wir bei einer App-Entwicklung viel mehr einbezogen werden, denn solange Sie nicht in unseren Schuhen gelaufen sind, werden Sie unsere Bedarfe nicht erkennen können. Da können Sie so viel Technik, DIN-Normen oder sonst irgendwas kennen. Wenn Sie es selbst nicht erlebt haben, wie zum Beispiel rückwärts dieser Rampe herunterzufahren, werden Sie es nicht verstehen. – Das wären meine Wünsche. Vielen Dank!

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Vielen Dank! – Frau Geyer, bitte schön!

**Kathrin Geyer** (Landesbeirat für Menschen mit Behinderung): Ich kann Frau Wahlen sagen, dass der Sonderfahrdienst mehr genutzt wird. Die Zahlen dazu kriegen Sie von Herrn Köster. Ich erfahre im Fahrgastbeirat eher mal von den Leuten, die nicht zufrieden sind. Die gibt es natürlich immer, und es gibt immer auch Verbesserungsbedarf, aber es hat sich viel verändert. Das muss man schon sagen. Mehr kann ich dazu nicht sagen, leider keine Zahlen.

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Herr Berndt, bitte schön!

**Stephan Berndt** (Space Cab): Ich möchte erst noch mal auf die Hebel eingehen, die ich sehe, die da wären, wenn man die Förderrichtlinie anpassen würde. Wenn man in der Förderrichtlinie festlegen würde, dass die Mittel zurückzuzahlen sind, wenn nicht in der Folge nachgewiesen wird, einen bestimmten Prozentsatz, einen bestimmten Anzahl an Rollifahrten ausgeführt zu haben. Wenn man diesen Nachweis nicht erbringen kann, ist die Förderung zurückzuzahlen. Genauso muss ein Nachweis gebracht werden, durch einen Funkvertrag oder sonst was, dass man der zentralen Vermittlung von Inklusionstaxen zur Verfügung steht. Wenn diese beiden Kriterien nicht nachgewiesen werden können, dann ist die Förderung zurückzuzahlen, denn dann ist die Förderung nicht im Sinne dessen, was gefördert werden soll. Das wäre eine Möglichkeit.

Analog ist diese Möglichkeit, den Hebel an den Rechten am Flughafen BER anzusetzen. Laderechte kommen vom LABO. Die machen diesen Prozess. „Laderechte“ ist dort ein geläufiger Begriff. Ich finde es auch, wenn einem das bewusst wird, ein bisschen merkwürdig, aber okay. Das haben wir nicht geprägt. Aber diese Rechte am BER könnten bei jeder Neuvergabe im LABO daran geknüpft werden, dass im vergangenen Jahr Rollstuhltransporte nachgewiesen werden müssen, und der Nachweis ist ganz einfach. Ich habe vorhin von dem ganzen Aufwand gesprochen. Wir haben Bestelllisten, wir haben die Dispositionslisten, wir haben Rechnungen, die Rechnungslegungen, also Tausende von Nachweisen, die ganz einfach zu liefern sind. Das kann ich aus meiner Erfahrung sagen. – Das wäre dazu.

Der zweite Punkt war, ob wir mit den Umrüstern, mit den Herstellern im Gespräch sind. Vor allem mit den Umrüstern und Herstellern, weniger mit der Politik, denn die müssen das Problem lösen. Das sind die technischen Fachleute vor Ort. Da ist es mittlerweile schon so, dass man beispielsweise bei Ford oder Volkswagen die Autos komplett bestellen kann. Man vereinbart, bei welchem Umrüster das gemacht wird, geht mit dem ins Gespräch, dass man auch weiß, dieser Einbau ist zertifiziert. Dann wird das Auto komplett umgerüstet an uns ausgeliefert. Das funktioniert eigentlich schon ganz gut.

Schulungen für unsere Fahrerinnen und Fahrer: Logisch! Vorher kann niemand auf das Auto, denn da muss man teilweise sehr sensibel sein, also weit über die reine technische Bedienung der Rampe und der Sicherungssysteme hinaus. Das üben wir. Dafür habe ich extra einen kleinen Rollstuhl gekauft. Dann sitzt eine Kollegin im Rollstuhl, eine andere schiebt und macht und tut, und so sind wir hinterher sicher, dass jeder und jede, die das Auto fahren, die Bedienung versteht, und besonderen Menschen gegenüber muss auch eine besondere Sensibilität da sein. Ich finde das bei meinen Leuten echt liebenswert, was die für Geschichten erzählen, auch das Feedback der Kundinnen und Kunden ist supertoll. Da entsteht einiges in den Fahrzeugen.

Zum Punkt zentrale Vermittlung: Die Zahlen, 250 Autos im Stadtgebiet, sind alt, ja, aber die Verkehrssituation ist deutlich gruseliger geworden als damals. Deswegen bezweifle ich, dass wir heute mit 250 Autos schneller von A nach B sind als vor zehn Jahren. Deswegen sind die Zahlen eher noch optimistisch gerechnet. Ich glaube, aufgrund der Verkehrssituation könnten wir eher noch 50 Autos draufpacken, aber Fakt ist, dass nicht mal diese knapp 150 Fahrzeuge, die es gibt, dieser Vermittlung zur Verfügung stehen. Auch dann wären wir einen Schritt weiter. Deswegen ist es mir so wichtig, die Hebel zu finden, die da dazu zwingen – in Anführungszeichen –; eine Verpflichtung.

Der letzte Punkt: Herr Gutt! Ich finde das mit diesem Angleichen, Stichwort Mobilitätskarte, ist ein ganz wichtiger Schritt, denn es besteht über das Taxikonto hinaus – – Ich habe Kundinnen und Kunden am Telefon, die rechnen laut mit mir: Was kann ich denn noch? – Ach, zurück fahre ich dann mit der Bahn. Ich komme irgendwie zurück. Ich will nur pünktlich da sein –, weil sie das Taxikonto ausgeschöpft haben. Eine Mobilitätskarte mit vergleichbaren Konditionen wäre sicher eine Herstellung von Chancengleichheit und ganz im Sinne des Geldsparens. – Danke schön!

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Vielen Dank, Herr Berndt! – Vielen Dank an alle Anzuhörenden! Vielen Dank an die Senatsverwaltung für die Beantwortung der Fragen. Schön, dass Sie auch dabei waren! Vielen Dank an die Abgeordneten für die zahlreichen Fragen! Wir sind am Ende dieser Anhörung. Sie dürfen gern noch im Raum bleiben, allerdings bitte im Zuschauerbereich. Wenn Sie wollen, dürfen Sie auch gehen. Das ist legitim. Danke, dass Sie da waren!

Wir machen jetzt eine kurze Pause, nur vier Minuten, bis 11.20 Uhr, und dann geht es weiter mit Tagesordnungspunkt 4.

[Unterbrechung der Sitzung von 11.17 Uhr bis 11.20 Uhr]

Es ist 11.20 Uhr. Ich möchte darum bitten, dass die Gespräche draußen fortgesetzt oder eingestellt werden. Auch Telefonate bitte einstellen oder draußen fortführen. Dann möchte die Abgeordneten noch kurz fragen, ob wir den Tagesordnungspunkt 3 vertagen oder abschließen. Einer muss das jetzt entscheiden, Freunde der Nacht. – Abschließen? – Gut, ich höre keinen Widerspruch. Dann schließen wir den Punkt 3 ab.

Dann kommen wir zu

#### Punkt 4 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs  
**Umsetzbarkeit eines Rahmenvertrags für die  
persönliche Assistenz im Arbeitgeber:innenmodell**  
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und  
der Fraktion Die Linke)

[0250](#)  
ArbSoz

Hierzu: Anhörung

Seitens der Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales, Gleichstellung, Integration, Vielfalt und Antidiskriminierung steht uns zu diesem Tagesordnungspunkt freundlicherweise Herr Heinisch zur Verfügung. Er ist der Leiter der Arbeitsgruppe Grundsatzangelegenheiten der Eingliederungshilfe und des Landespflegegeldgesetzes. – Schön, dass Sie da sind! Ganz herzlich begrüße ich Herrn Dr. Martin Theben, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Arbeitsrecht. – Schön, dass Sie mal wieder da sind! Herzlich willkommen!

Ich gehe davon aus, dass die Anfertigung eines Wortprotokolls gewünscht ist. – Da wird genickt, wunderbar. So wünsche ich mir das. Dann machen wir das auch. – Die Begründung des Besprechungsbedarfes wird übernommen von niemanden? Steigen wir gleich ein? Wir haben so oft darüber gesprochen. Die Begründung! – Bitte schön, Frau Schubert!

**Katina Schubert (LINKE):** Die Begründung ist relativ übersichtlich. Wir haben nach wie vor die Frage, wie das Arbeitgebermodell bei der persönlichen Assistenz abzusichern ist. Wie geht man mit einem Tarifvertrag um, der ordnungsgemäß geschlossen worden ist, aber nicht vollständig umgesetzt wird? Die Senatsverwaltung hatte gesagt, sie wollte dazu nun noch mal ein Rechtsgutachten in Auftrag geben. Im Wissen darum, dass die Refinanzierungszusagen auch nur in begrenzter Form Ende des Jahres aufhören und wir in Haushaltsberatungen gehen, scheint mir das eher eine Schiebeverfügung zu sein, zumal es rechtliche Expertise gibt. Deswegen war unsere Bitte, hier noch mal die rechtliche Expertise von Herrn Theben vorzustellen und zu diskutieren. Vielleicht kommt man dann doch zu einem Schluss, der zumindest eine Perspektive für die Betroffenen ab dem 1. Januar 2026 aufmacht, der, wir haben Mitte Mai, schon fast übermorgen ist, wenn man weiß, wie lange manche Dinge dauern, einfach dauern müssen. Das meine ich gar nicht als Vorwurf.

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Vielen Dank, Frau Schubert! – Dann, Herr Dr. Theben, können wir gleich mit Ihnen einsteigen. Sie haben uns vorab schon etwas schriftlich übersandt. Ich glaube, nicht alle hatten die Zeit, das noch zu lesen, aber genau deswegen sind Sie hier, um das noch mündlich vorzutragen. – Bitte schön! Danach die Senatsverwaltung.

**Dr. Martin Theben** (Rechtsanwalt und Fachanwalt für Arbeitsrecht): Guten Tag! Herzlichen Dank, sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Abgeordnete! Sehr geehrte Mitglieder der Verwaltung! Liebe Zuschauer! Ich möchte mich sehr herzlich bedanken, dass es so kurzfristig noch möglich war, dass ich auch Gelegenheit habe, hier im Ausschuss noch mal Stellung zu nehmen! Ich will mich für diejenigen, die mich noch nicht so kennen, aber kennenlernen werden, kurz vorstellen. Mein Name ist Martin Theben. Ich bin Rechtsanwalt. Ich habe eine Kanzlei, also freischaffender, und bin Fachanwalt für Arbeitsrecht, bin aber auch im so-

zialen Teilhaberecht tätig. Ich habe einen Lehrauftrag an der Humboldt-Universität zu Berlin am Institut für Rehapädagogik, und ich bin vor allem seit vielen Jahren behindertenpolitisch in dieser Stadt aktiv gewesen, mindestens seit Beginn der Neunzigerjahre, und war in der Tat hier schon in manchen Ausschussanhörungen.

Beginnen will ich mit einer für einen Rechtsanwalt etwas verwunderlichen Aussage: Ich komme in Frieden, also ich werde hier nicht den großen Ankläger spielen. Ich bin ja auch Anwalt. Als Zweites möchte ich noch sagen: Dieses Thema ist mittlerweile, weil es so bedeutsam ist, auch sehr emotional. Dazu habe auch ich beigetragen. Ich habe in einem Podcast einige Äußerungen getätigt. Die will ich hier nicht wiederholen, aber für die würde ich mich ausdrücklich entschuldigen, weil sie nicht der Realität entsprechen.

Worum geht es? – Es geht um die Frage: Muss ein Tarifvertrag, an dem die Senatsverwaltung als zuständiger Kostenträger oder das Land Berlin generell – – , der abgeschlossen worden ist, im Übrigen nicht auf Anraten, aber doch auf Initiative vorhergehender Senatorinnen und Senatoren, refinanziert werden? Da ist die bisherige Rechtsauffassung der Senatsverwaltung, so, wie ich sie verstehe, die, dass sie sagt: Es gibt einmal das Rahmenvertragsrecht. Da steht explizit drin, dass Tarifentgelte grundsätzlich nicht als unwirtschaftlich gelten. Diese Regelungen gelten aber nur für diejenigen, die in diesem Rahmenvertrag – – , also für Leistungsanbieter. Nun ist völlig klar: ver.di ist kein Leistungsanbieter, und AAPA, der Arbeitgeberinnen- und Arbeitgeberverband von Menschen mit persönlicher Assistenz, ist auch kein Leistungsanbieter.

Das zweite Argument ist im Übrigen, es stehen unterschiedliche Leistungsarten zu Debatte. Im Rahmen des Rahmenvertrages gilt das Sachleistungsprinzip. Es wird eine Sachleistung erbracht gegenüber dem Dienstleister, und im Rahmen des Arbeitgebermodells werden die Leistungen überwiegend im sogenannten persönlichen Budget – – also derjenige kriegt selbst das Geld und sucht sich seinen Anbieter, beziehungsweise beim Arbeitgebermodell ist er derjenige, der es selbst als Arbeitgeberin beziehungsweise Arbeitgeber an seine Assistenzperson weiterleitet, und das sind zwei verschiedene Dinge. Das ist, wie ich finde, eine sehr konservative Sichtweise, die aus meiner Sicht die entscheidende Vorschrift, die immer wieder umhergeistert, außer Acht lässt, nämlich den § 64 f Absatz 3, der sagt, angemessene Kosten im Arbeitgebermodell sollen – also nicht müssen, auch nicht können, sondern sollen, also intendiertes Ermessen, sagt der Jurist an der Stelle – übernommen werden.

Das bedeutet als Erstes, und das möchte ich klarstellen, weil das in der Anhörung im März, ich habe beide Anhörungen sehr intensiv verfolgt, sowohl die im April vergangenen Jahres als auch die im März, aus meiner Sicht ein bisschen unklar blieb. Das Arbeitgebermodell als solches ist gesetzlich verankert. Das steht explizit im § 63 fortfolgende und insbesondere im § 64 f. Diese Vorschrift stellt aus meiner Sicht das Bindeglied dar zwischen dem, was rahmenvertragsrechtlich hinsichtlich Tariflöhnen kodifiziert ist, und dem, was im Rahmen des persönlichen Budgets oder anderer Leistungsarten – – Hinzu kommt, dass auf Leistungen in der Leistungsform – das ist keine eigene Leistung, sondern nur eine andere Art der Leistungserbringung – ein gesetzlicher Anspruch besteht. Das heißt natürlich auch, dass Budgetnehmerinnen und Budgetnehmer überhaupt nicht und schon gar nicht, wenn es um Entgelte geht, schlechtergestellt werden dürfen als diejenigen, die das Sachleistungsprinzip in Anspruch nehmen. Das sagt ganz deutlich die Rechtsprechung. Eine Entscheidung vom Sozialgericht Marburg aus dem vergangenen Jahr, die ist in meiner Übersicht gar nicht dabei, die kann ich

Ihnen aber noch zukommen lassen, sagt das ganz explizit. Das heißt, es ist durchaus auch anhand von Rechtsgrundlagen möglich.

Dann stellt man sich die nächste Frage: Was heißt denn „angemessene Kosten“? Im Rahmenvertragsrecht steht wörtlich „Tarifentgelte“. Hier steht nur angemessene Kosten im Arbeitgebermodell, aber die Betonung liegt auf Arbeitgebermodell. Es geht also um Arbeitgeber, und da müssen als angemessen ortsübliche Vergleichslöhne betrachtet werden, und das sind, und auch das sagt die Rechtsprechung, Tarifentgelte. Und jetzt – die Juristen sprechen dann von einem Erst-Recht-Schluss – muss das erst recht dann gelten, wenn ein Tarifvertrag besteht.

Dann kann man sich als letzte Frage – – Damit will ich mein Eingangsstatement erst mal beenden. Ich weiß nicht, ob Sie mir einen bösen Blick zuwerfen oder nicht, so weit kann ich gar nicht gucken. Insofern kann ich reden, so lange ich will. Natürlich sind die Tarifvertragsparteien im Rahmen ihrer Koalitionsfreiheit, die aus dem Grundgesetz Artikel 9 Absatz 3 resultiert, frei, Tarifverträge abzuschließen. Die sind auch frei, Tätigkeitsmerkmale selbst zu bestimmen und auch deren Wertigkeit, und das ist hier passiert. Man hat, und zwar auch analog der Haustarifverträge von Assistenzdiensten, die auch das Modell der persönlichen Assistenz nur als Sachleistung anbieten, gesagt, wir schaffen ein besonderes Tätigkeitsmerkmal „persönliche Assistenz“. So ist es auch in dem Tarifvertrag, um den es hier geht, die Rede, und deshalb sage ich, ich habe auch nicht die Weisheit mit Löffeln gefressen, und vielleicht ist das alles nicht der Weisheit letzter Schluss, was ich aufgeschrieben habe, aber es ist mit Sicherheit nicht, so selbstbewusst bin ich doch, völlig abwegig. Deshalb bietet das, was ich Ihnen aufgeschrieben habe, eine gute Grundlage, ruhigen Gewissens Geld auszugeben, dazu kommen wir vielleicht gleich noch, und zu wissen, dass es rechtlich auch geht. Man kann natürlich abwarten, bis ein anderer, der einen Professorentitel hat, ein Gutachten für eine relativ hohe Geldsumme erstellt. Bei mir kriegen Sie es im Augenblick für lau. Das darf ich gar nicht zu laut sagen, sonst fliege ich aus der Rechtsanwaltskammer. Aber ob man da wirklich erst darauf warten will? – Ich will es nicht, und die Betroffenen, und darum geht es vor allem, können es nicht. Die können nicht darauf warten. – Soweit erst mal. Ich freue mich auf Ihre Fragen.

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Haben Sie vielen herzlichen Dank, Herr Dr. Theben! – Dann kommen wir zur Senatsverwaltung. – Herr Staatssekretär, bitte schön!

**Staatssekretär Aziz Bozkurt (SenASGIVA):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Abgeordnete! Lieber Herr Theben! Danke für die Ausführungen! Ich kann, muss ich eingestehen, als Nichtjurist wahrscheinlich nicht ganz auf Augenhöhe juristisch argumentieren. Deswegen ist Herr Heinisch dabei, der das noch anders ausführen kann. Ich will es aber politisch einordnen und die Herleitung mal mitgeben.

Es geht an der Stelle auch darum, dass das Arbeitgebermodell finanziert wird. Die Frage ist dann hauptsächlich, über die wir diskutieren: Da gibt es einen Tarifvertrag, der gilt, das ist ein Tarifvertrag, den niemand anzweifelt, aber muss das Land es komplett refinanzieren? Im letzten Jahr, um ein bisschen die Herleitung zu machen, weil Sie gesagt haben, auch auf Anraten vorheriger Senatorinnen wurde das Modell vorangetrieben – Ich habe mich gefragt, ob ich eine andere Zuarbeit bekomme, ob ich zu doof bin, das zu verstehen, weil es mir auch ein Anliegen ist, das Thema im Sinne der Betroffenen ordentlich zu klären. Tatsächlich haben wir uns alles angeguckt, was es in den letzten Jahren dazu gab, und es gab keine einzige Einschätzung, die ich gesehen habe, wo das Haus gesagt hat, das ist ein Weg, den wir so nachvollziehen können, der auch rechtlich so sicher wäre. Das heißt, es wurde eine politische Empfehlung gegeben, einen Weg einzuschlagen, der erst mal viele Erwartungen geweckt hat, und das finde ich politisch schwierig, wobei ich unterstellen will, dass jeder aus bestem Gewissen und immer im Sinne der Betroffenen gehandelt hat, wo aber tatsächlich die rechtliche Einschätzung nie gewackelt hat. Die ist nicht mal hin- und hergegangen, sondern die war immer sehr eindeutig. Ob es sehr konservativ ist oder ob es auch andere Rechtsmeinungen gibt, wie Sie sie vertreten, kann ich ehrlicherweise nicht ganz einschätzen, aber die habe ich in meiner Verwaltung, die habe ich auch in den anderen Verwaltungen. Ich habe da keine andere Einschätzung, und auf der Basis arbeiten wir dann.

Im letzten Jahr, oder 2023 war es, haben wir Teile des Tarifvertrags oder die Niederschrift, die zu dem Zeitpunkt vorlag, anerkannt. Vor unserer Zeit war es noch so, dass es, glaube ich, eine Besetzung im LAGeSo von Betroffenen gab, woraufhin die Weisung noch mal angepasst werden sollte, weil bis dato nichts an Punkten anerkannt war. Erst mit uns haben wir es hingekriegt, dass wir die Weisung noch mal angepasst haben. Wir haben mehr Bestandteile des Tarifvertrages refinanziert. Es gab die Möglichkeit, den Flexibilitätszuschlag oder die Rufbereitschaft anmelden zu können. Wir haben deutlich mehr gemacht und hatten dann einen Zeitpunkt, wo wir die EG 5 zu dem Zeitpunkt anerkannt haben und weite Teile des Tarifvertrages, aber es war ehrlicherweise nie die Diskussion – ich würde jetzt auch sagen, von der Gewerkschaft strategisch nicht ganz schlau entfachten Diskussion –, wie viel davon anerkannt wird und ob wir zu einem Punkt kommen, sondern es gibt einen Tarifvertrag, der zu 100 Prozent anerkannt werden muss, und das konnten wir ehrlicherweise nie versprechen.

Vor unserer Zeit waren es 2 Millionen Euro, die für das Thema bereitgestellt wurden. Wir haben in completo mit dem Parlament 12 Millionen Euro rausgeholt, sodass wir kein Finanzierungsproblem an der Stelle hatten. Ich will damit nur zeigen, dass der Wille sehr groß ist, deutlich mehr zu machen als in der Vergangenheit, aber wir kommen nicht zu dem Punkt zu sagen, diesen Tarifvertrag können wir komplett anerkennen, aber so habe ich Sie auch nicht ganz verstanden, beziehungsweise wäre ich dankbar, wenn Sie die Feinheit korrigieren. Ich habe Sie verstanden: Da gibt es ein Arbeitgebermodell, das refinanziert werden muss. Sie haben den § 64, war es, glaube ich, zitiert, aber es sagt noch nichts über die Höhe aus. Darüber ins Gespräch zu kommen, notfalls in Verhandlungen zu treten, ist noch eine Sache.

Das, was wir noch im Hintergrund haben, will ich an der Stelle einmal preisgeben. Es gibt die Diskussion um Sozialausgaben und wie man die Steigerungen dämpfen kann. An dem Punkt haben wir mal als Verwaltung mitgegeben, ein Sparbetrag wäre auch – – beziehungsweise ob es ein Sparbetrag ist – – Doch, es ist ein Sparbetrag. Wenn ich rein theoretisch das Arbeitgebermodell plattmache, indem ich sage, ich finanziere so wenig, dass es deutlich weniger ist und die Personen keine Mitarbeiter mehr finden, dann müsste man in den Diensten, haben die Kollegen grob ausgerechnet, 12 Millionen Euro mehr zahlen. Das ist jetzt auch in diesem Prozess drin, und alle Verwaltungen müssen sich einmal angucken, ob sie den Weg machen: Wir machen es, nicht gewollt, platt, aber es könnte dazu kommen, dass der eine oder andere Mitarbeiter dann zu einem Dienst wechselt. Ob wir das so wollen, muss ehrlicherweise politisch so besprochen werden, auch vor dem Hintergrund der Haushalte, die schlicht nicht einfach sind. Aber ich will die Erwartungen zurechtrücken: Es wird, glaube ich, kein Punkt geben, wo das Land sagt, der Tarifvertrag, wie ihr ihn auch abschließt, wird komplett anerkannt. Da kann man jetzt die Diskussion hochfahren, auch, wie ich jetzt in meiner Verwaltung gesehen habe, Suchbefehle für die Senatorin, für den Staatssekretär – – Kann man machen. An der Stelle, finde ich nur, ist unser Job, das auszuhalten, aber auch sehr klar zu kommunizieren: Es wird keine komplette Anerkennung geben, weil das finanziell nicht machbar sein wird. Die Frage ist, welche Bestandteile in welcher Form. Das ist jetzt der Diskussionsprozess.

Zum Rechtlichen: Ich weiß nicht, Herr Heinisch, ob Sie da noch irgendeine Einordnung machen wollen oder wir erst die Fragerunde abwarten. – Dann machen wir es so.

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Vielen Dank, Herr Staatssekretär! – Jetzt haben wir die Möglichkeit, Fragen zu stellen. Es gibt bisher eine Wortmeldung von Frau Schubert, eine zweite von Frau Wahlen, und Herr Valgolio hat sich auch noch gemeldet. – Bitte schön!

**Katina Schubert (LINKE):** Vielen Dank, Herr Theben, für die rechtliche Einschätzung! Vielen Dank für die Stellungnahme des Senats! Ihren Ausführungen konnte ich entnehmen: Es gibt die rechtliche Grundlage für die Refinanzierung des Tarifvertrages. Es gibt einen Rechtsanspruch auf persönliche Assistenz. Der ist nicht zu leugnen. Es gibt die Wahlfreiheit zwischen Dienstleistung über einen Assistenzdienst oder über das persönliche Budget im Arbeitgeberinnen- und Arbeitgebermodell, und wir haben die Situation, dass es dann eine Grundlage braucht, wie die Beschäftigten im Arbeitgeberinnen- und Arbeitgebermodell bezahlt werden.

Natürlich muss es, wenn wir sagen, gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit, eine Vergleichbarkeit geben. Das heißt, Menschen, die im Arbeitgeberinnen- und Arbeitgebermodell beschäftigt werden, sollten gleich viel verdienen wie die, die bei Dienstleistern beschäftigt werden. Ansonsten gibt es ein solches Konkurrenzverhältnis, dass es für Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber sehr schwierig ist, noch Assistentinnen und Assistenten zu finden, die für weniger Geld arbeiten. Das ist logisch, das ist Marktwirtschaft. So habe ich Sie jedenfalls verstanden. Vor dem Hintergrund ist mir nicht so ganz klar, wieso die Senatsverwaltung zu dem Schluss kommt, dass ein solcher Tarifvertrag, der von der Bezahlung her ganz ähnlich ist wie bei den Sachleistungen, zu teuer ist, wenn man noch berücksichtigt, dass Regieleistungen, die bei den Dienstleistern bezahlt werden, von den Arbeitgeberinnen und Arbeitgebern selbst erbracht werden und Sie als Staatssekretär selbst gesagt haben, fiskalisch ist das Arbeitgeberinnen- und Arbeitgebermodell für das Land billiger als das Dienstleistungsmodell. Das heißt, wir haben jetzt mit dem rechtlichen Problem zu tun. Einmal sind es Sachleistungen, nämlich

bei den Dienstleistern, und einmal sind es Geldleistungen, nämlich bei der persönlichen Assistenz, aber eigentlich geht es um das gleiche Tätigkeitsmerkmal. Wir reden hier über 150 bis 180 Betroffene, die nicht wissen, wie es nach dem 1. Januar 2026 weitergeht, weil sie das persönliche Budget im Arbeitgeberinnen- und Arbeitgebermodell anwenden. Eigentlich würde das sparen.

Ich habe Ihre Ausführungen jetzt so verstanden, dass Sie noch mal darauf hinweisen wollen, dass es eigentlich für das Land günstiger wäre, wenn wir das Arbeitgebermodell nicht nur refinanzieren, sondern möglicherweise sogar ausweiten. Deswegen interessiert mich natürlich: Was ist denn jetzt der Plan? Der Plan kann ja nicht sein: Wir lassen alles so, wie es ist, und ab 2026 gibt es weniger, und dann gucken wir mal, sondern es muss einen Plan geben. Sie sagten, es sind 12 Millionen Euro eingestellt. Das ist über die Verhandlungen im Haushalt so gewesen. Davon haben Sie 6 Millionen Euro per Hauptausschussbeschluss wieder weggenommen. Das heißt, wir sind bei 6 Millionen Euro. Wir wollen schon dabei bleiben.

Mir ist wirklich unklar, wie es weitergehen soll. Die Betroffenen haben es verdient zu erfahren, was eigentlich ihre Zukunft ist. Da geht es um tarifvertragliche Fragen: Welchen Wert hat ein Tarifvertrag? –, denn er ist geltendes Recht. Welchen Wert hat ein Haushaltsgesetz? –, denn auch das ist geltendes Recht, aber es geht auch um die Frage: Was ist jetzt wirklich der Plan? –, und mein Eindruck ist, dass es ein politisches Commitment braucht. Letztendlich kann sich jede Rechtsauffassung gegenüberstehen, und alle sagen, sie haben recht. Es nutzt den Betroffenen gar nichts. Es braucht ein politisches Commitment, dass dieses Modell weitergehen kann.

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Frau Wahlen, bitte schön!

**Catrin Wahlen (GRÜNE):** Ganz herzlichen Dank, Dr. Theben und Herr Bozkurt für Ihre Einleitungen! Ich bin jetzt ein bisschen wie mit einem Hammer getroffen, wenn wir darüber diskutieren, dass das Land Berlin 12 Millionen Euro mehr ausgeben würde, wenn die Dienstleistungen durch die Dienste erbracht werden würden, die jetzt im Arbeitgeberinnen- und Arbeitgebermodell geschehen. Wenn das das Argument ist, das die anderen Senatsverwaltungen davon überzeugen soll – – dass das Arbeitgeberinnen- und Arbeitgebermodell aber trotzdem chronisch unterfinanziert bleibt, also dass das trotzdem dazu führt, dass das Arbeitgeberinnen- und Arbeitgebermodell chronisch unterfinanziert bleibt – –

Wir sprechen über Menschenleben. Die Assistenz ist letzten Endes eine lebenserhaltende Maßnahme. Wenn wir darüber sprechen, dass die Menschen im Arbeitgeberinnen- und Arbeitgebermodell nicht mehr genügend Personal finden, dann sprechen wir darüber, dass Leben in Gefahr kommt. Da können wir gar nicht so einen leichten Ton anschlagen, sondern wir müssen diesen Schritt, dass man durch das Arbeitgeberinnen- und Arbeitgebermodell für das Land Berlin Geld spart und für die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber Selbstbestimmung im Sinne des Gesetzes, im Sinne der UN-BRK, im Sinne des Teilhaberechts herstellt und dann noch für die Mitarbeitenden den Tarif sichert, weil gleicher Lohn für gleiche Arbeit – – Dann wünschte ich mir, dass es dafür ein klares politisches Commitment gibt, dass wir das persönliche Recht über das fiskalische stellen müssen, denn das ist das höchste Gut, und weil das theoretische Sparen durch Nichtausgeben über die Dienste die Finanzmittel freimacht für eine gesetzliche Aufgabe. Da möchte ich wirklich darum bitten, dass das ernsthaft und nicht flapsig geschieht.

Herr Dr. Theben! Ich habe verstanden, dass das individuelle Recht vor dem Haushaltsrecht gilt. Ist das richtig? Habe ich das richtig verstanden? Dann möchte ich fragen, welche Handlungsmöglichkeiten Sie sehen, um das geltende Recht umzusetzen? Kann AAPA Klagen gegen das Land anstreben, oder wie sehen Sie das?

Dann noch die Frage, ob Sie Beispiele von ähnlichen rechtlichen Situationen oder ähnlich gelagerten komplexen Situationen kennen, die unter Umständen durch nicht Klagen gelöst werden konnten.

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Herr Valgolio, bitte schön!

**Damiano Valgolio (LINKE):** Vielen Dank auch von meiner Seite an Herrn Dr. Theben für die fundierten Ausführungen! Wir werden hier keine Rechtsdebatte führen können. Das erwarte ich auch gar nicht vom Senat. Obwohl wir, dazu komme ich gleich, geballte Fachkompetenz auf Ihrer Seite haben, glaube ich, werden wir es nicht schaffen, heute zu klären, wer am Ende Recht hat im juristischen Sinne. Was wir aber vielleicht schaffen können – ich danke Ihnen dafür, dass Sie heute offensichtlich mit offenem Visier reingehen –, ist, zumindest zu verstehen, wo die Senatsseite das rechtliche Problem bei der ganzen Sache sieht. Oder gibt es gar kein rechtliches Problem, und es ist möglicherweise ein rein finanzielles Problem? Ich würde aber gleich bitten, das zu beantworten. Ich glaube, das bringt uns alle weiter. Ich formuliere auch gleich die konkreten Fragen.

Herrn Dr. Theben habe ich, glaube ich, soweit rechtlich verstanden. Sie sagen, im Arbeitgebermodell muss rechtlich auch der Tarifvertrag refinanziert werden, und argumentieren so: Es gibt für die Leistungserbringer, für die Träger nach § 174 SGB IX oder so, eine Vorschrift, und da steht ausdrücklich drin, dass ein Tarifvertrag refinanziert werden muss. Für die Träger ist das soweit klar, für die Leistungserbringer. Jetzt sagt der Kollege Theben: Na ja, für die Budgetempfänger, also für die behinderten Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber, sage ich jetzt mal untechnisch, gibt es eine ähnliche Regelung, § 64 SGB IX, glaube ich. – [Zuruf von Dr. Martin Theben (Rechtsanwalt und Fachanwalt für Arbeitsrecht)] Aber SGB IX war richtig. – Es ist im Protokoll. Dann kann ich es nachlesen. § 64 plus das, was Sie gesagt haben, SGB IX – [Zuruf von Dr. Martin Theben (Rechtsanwalt und Fachanwalt für Arbeitsrecht): XII!] – XII, und da sagen Sie jetzt, das muss man so auslegen, dass das genauso gilt, was für die Träger gilt, mit guten Argumenten, finde ich. Das kann man vielleicht auch anders sehen, dass es wirklich zwangsläufig so ist, dass die behinderten Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber rechtlich immer den kompletten Tarifvertrag refinanzieren müssen. Dass sie es müssen, kann man vielleicht anders sehen.

Aber jetzt meine Frage an Sie: Gehen Sie denn da mit, dass es zumindest zulässig ist, den Tarifvertrag komplett zu refinanzieren und auch die Entgeltgruppe 5, und ist es dann nur noch eine reine Finanzierungsfrage? So habe ich Sie verstanden, Herr Staatssekretär. Sie sagen, wir könnten das zwar komplett refinanzieren, müssen es aber nicht, und deswegen können wir es nicht zusagen, weil wir kein Geld haben. Ist das so richtig – dann wüsste ich aber nicht, wofür ein Rechtsgutachten gemacht werden soll –, oder sagen Sie sogar, nein, es gibt sogar rechtliche Gründe, warum wir das gar nicht refinanzieren dürfen, das Besserstellungsverbot zum Beispiel oder so? Das ist wäre meine Frage an Sie. Das würde uns, glaube ich, insgesamt in der Debatte weiterbringen, denn sonst haben wir immer das Problem, dass zumindest der Ein-

druck entsteht, dass man sich hinter juristischen Argumenten versteckt, und das sollten wir vermeiden. Ich hoffe, die Frage ist soweit verständlich.

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Vielen Dank, Herr Kollege! – Ich möchte darauf hinweisen, dass wir 11.50 Uhr haben, und wir müssen heute noch den Antrag der AfD-Fraktion behandeln, weil der federführende Ausschuss den bereits auf die Tagesordnung gesetzt hat und auf unsere Zuarbeit wartet. Das sollten wir gegebenenfalls noch kurz machen. Der andere Besprechungspunkt wird dann wohl vertagt. – Ich würde jetzt erst mal mit der Senatsverwaltung anfangen, ich glaube, dahin gingen die meisten Fragen, und dann Herr Dr. Theben.

**Staatssekretär Aziz Bozkurt (SenASGIVA):** Klarheit besteht an der Stelle, und das haben wir schon beim letzten Mal ausgeführt, denn wir machen die Diskussion tatsächlich jetzt bei jedem Mal. Es gibt eine Klarheit, weil es eine Weisung gibt, die einen Automatismus einführt, den es bisher nicht gab, den Automatismus, dass jeder Tarifvertrag, den es neu gibt, neu ausgehandelt wird, dass der anerkannt wird auf einer EG 3. Das basiert darauf, dass sich beim TV-L angeguckt wird, was Menschen mitbringen müssen, die als Assistenten arbeiten. Dann ist aufgrund der Definition eine EG 3 das Richtige. Herr Valgolio kennt sich wahrscheinlich im Tariffrecht deutlich besser aus als ich, aber wenn ich mir angucke, was die leisten müssen, ist die Aussage: Das ist eine EG 3.

Was in der Zeit passiert ist: Zwei große Dienste haben gesagt: Nein, wir brauchen mehr, denn wir kriegen die Leute nicht –, zu recht. Erst das hat diese Schieflage an der Stelle erzeugt, dass woanders mehr bezahlt wird. Die Frage ist noch, vielleicht kann die Herr Theben beantworten: Geht es tatsächlich um die komplette Anerkennung? Letztes Jahr waren alle Diskussionen, wo wir weite Teile anerkannt haben, sehr dogmatisch. Ob ich jetzt noch einen Schritt mehr gegangen bin oder nicht, standen die Leute vor der Tür; berechtigt. Wenn sie es wollen, ist es okay. Aber geht es um die komplette Anerkennung – das würde ich gern wissen wollen –, oder geht es um eine Angleichung? Der Tarifvertrag, so, wie er beschlossen ist, hat Bestandteile, die deutlich über die Dienste hinaus gehen. Deswegen ist das noch mal eine Frage, wo ich gespannt wäre, wie die Antwort ist.

Ob wir freiwillig oder nicht – Herr Valgolio, das war Ihre Frage. Das haben wir im Prinzip durchexerziert. Wir haben freiwillig gesagt, mehr können wir auch anerkennen. Auch unsere Vorgänger haben gesagt, wir erkennen die EG 5 an und andere Zulagen nicht. Wir haben da noch einen Schritt mehr gemacht. Aber ob man den komplett anerkennen kann, gerade weil es auch um eine Frage der Besserstellung geht, denn, wie gesagt, der Tarifvertrag im AAPA ist deutlich mehr als die Dienste haben. Auch das wird dann Gegenstand sein, den man mit betrachten muss. Wir verstecken uns ehrlicherweise nicht hinter irgendwelchen juristischen Sachen. Am Ende ist es tatsächlich eine politische Frage, ob man mehr machen will. Da gab es ein Versprechen aus der Vergangenheit, das jemals weder finanziell noch politisch hinterlegt war, auch mit Koalitionspartnern vorher. Das muss man auch einmal so eingestehen. Das will ich an der Stelle deutlich machen. Der war nie politisch so geklärt. Das muss man jetzt einmal diskutieren. Da ist der Protest. Der führt vielleicht in eine Richtung. Der ist meistens bei uns. Ob der da richtig ist, ist eine andere Frage. Das ist aber so völlig okay. Wir können nur deutlich politisch darstellen: Langfristig könnte es Effekte haben, die den Haushalt belasten, aber das sind eher theoretische Gerüste. Auch morgen wird es nicht so passieren, dass das Arbeitgebermodell komplett weg ist, auch mit dem Automatismus. Wie gesagt, wir haben Vorsorge, wie es weitergehen kann, und die ist ordentlich, weil wir alle Tarifverträge in Zukunft auto-

matisch anerkennen, und ich glaube nicht, dass das APA dann komplett wegfällt. Aber wir haben der SenFin jetzt einmal gesagt, wenn die wegfallen, weil sie nicht konkurrenzfähig sind, dann könnte es 12 Millionen Euro mehr kosten. Da müssen wir einmal gucken, ob es für das Land langfristig günstiger ist, wenn wir nicht noch einen Schritt mehr gehen, aber dazu hätte ich gern eine Aussage, weil ich damit arbeiten kann: Geht es um das Prinzip komplette Anerkennung, oder – – Wir können auch ins Gespräch gehen. Das müsste ich einmal verstehen.

**Daniel Heinisch** (SenASGIVA): Wenn ich noch eine Ergänzung machen darf. Vielen Dank! – Herr Dr. Theben! Sie haben gesagt, der § 64 f SGB XII wäre jetzt der Anspruch, woraus sich ableiten würde, dass Tarifverträge, und zwar jeglicher Gestalt, immer anzuerkennen und zu refinanzieren sind. Ich will es nur hier einmal klarstellen: Selbst wenn man den § 64 f für anwendbar hält, was wir nicht tun, steht da nicht „müssen“, sondern „sollen“, und da steht auch etwas von angemessenen Kosten. Dann sind wir wieder im Bereich der Auslegungsfragen, die hier auch politisch diskutiert wurden.

Ich bin ganz dankbar, Herr Dr. Theben, dass Sie abgeräumt haben, dass es um einen Rahmenvertrag, so klang der Tagesordnungspunkt, im Rahmen des Arbeitgebermodells gehen soll. Das halte ich im Einklang mit Ihnen für völlig abwegig. Entweder wollen sie eine Sachleistungen oder eine Geldleistung, und wenn wir im Bereich der Geldleistungen bleiben, dann stellen sich die Fragen, die sich stellen. Wir haben dadurch, dass wir die Berliner Komplexleistungen persönlicher Assistenz so gestrickt haben, wie wir sie gestrickt haben, nämlich dass die behinderten Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber nicht die Einkommens- und Vermögensanrechnung im SGB XII zu spüren haben, sondern auch in den Genuss der Vorteile kommen, die das SGB IX bietet – – Das war uns damals sehr wichtig. Deswegen ist die Berliner Komplexleistung persönliche Assistenz so gestrickt worden, wie sie gestrickt ist. Das bedeutet aber auch, dass ausschließlich das Recht der Eingliederungshilfe zur Anwendung kommt und damit nur der § 29 SGB IX, das persönliche Budget, und das persönliche Budget spricht nicht von irgendwelchen Tarifverträgen, die als Grundlage genommen werden. Wenn Sie sich im Bundesgebiet umschaun, sehen Sie, dass sehr unterschiedlich mit der persönlichen Assistenz umgegangen wird. Vielfach wird es aus der Hilfe zur Pflege finanziert, vielfach wird der Mindestlohn finanziert. Ich bin sehr dankbar, dass der Senat sich entschlossen hat, auf Tarifniveau zu gehen und im Rahmen der Guten Arbeit Tariflöhne zu zahlen. Nur sind das Tariflöhne nach TV-L, die refinanziert werden und nicht darüber hinaus. – Danke!

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Herr Theben und Frau Schubert. Ich möchte noch mal auf die Uhr hinweisen. – Herr Dr. Theben, bitte!

**Dr. Martin Theben** (Rechtsanwalt und Fachanwalt für Arbeitsrecht): Ein paar Sachen würde ich gern trotzdem noch sagen, ich bin ja schon ganz unruhig. Als Erstes: Wir wollen hier kein Rechtsseminar, aber so etwas würde ich mir eigentlich wünschen, Herr Heinisch, dass man mal in einen Austausch kommt. Dafür, denke ich, bieten die Rechtsgrundlagen auf jeden Fall die Möglichkeit, mit den Betroffenen.

Dann will ich etwas, das Stichwort ist genannt, zu diesen fachlichen Weisungen sagen. Mit diesen fachlichen Weisungen ist so eine Sache, denn die werden immer so herangezogen, aber was ist das eigentlich rechtlich? Das sind Verwaltungsvorschriften, und ich habe als Jurist gelernt: Verwaltungsvorschriften haben keine Außenwirkung. Die haben eine Innenwirkung.

Ich kann nicht Entscheidungen – – So passiert es aber in vielen Bescheiden. Ich vertrete auch Menschen, die klagen. Es sind schon Klagen zu unterschiedlichen Aspekten der Problematik anhängig. Ich kann Entscheidungen nicht nur auf fachliche Weisungen stützen, sondern, das gebietet das materielle Recht, ich muss eine Einzelfallprüfung haben. Also jenseits der Frage vom Tarifrecht stehe ich immer vor dem Problem: Was finanziere ich? – Wenn Sie versuchen, ich verstehe das, mich festzunageln: Geht es um eine vollständige oder Teile – – Ich sage Folgendes: Ich kann keine so gravierenden Unterschiede zwischen denjenigen feststellen, die über das persönliche Budget das Arbeitgebermodell finanzieren und denjenigen, die bei ambulanten Diensten oder – – sind, mit der Folge, dass das Arbeitgebermodell unstreitig sogar günstiger ist – – dass ich mir nicht vorstellen kann, dass diese Ungleichbehandlung, mal verfassungsrechtlich gesprochen, zu rechtfertigen wäre.

Der § 64 f findet sehr wohl auch über die entsprechenden Normenketten Anwendung. In dem Zusammenhang auch ein kleiner Hinweis, ich weiß nicht, ob das jetzt noch so ist: In der fachlichen Weisung war eine Normenkette, da ist unter anderem auf § 78 Absatz 3 Bezug genommen worden. Wenn sich die Betroffenen in ihren Anträgen darauf bezogen haben, dann wurde ihnen mitgeteilt: Im Übrigen ist Ihre Leistung schon deshalb nicht zu begründen, weil Sie sich auf § 78 Absatz 3 SGB IX beziehen; der regelt aber die Elternassistenz. – Das ist richtig, dann frage ich mich aber: Warum steht diese Rechtsgrundlage dann in der fachlichen Weisung? – Da können die Betroffenen ja nichts dafür, wenn sie Laien sind. Das nur mal nebenbei. Also kann die fachliche Weisung aus meiner Sicht keine Rechtsgrundlage sein, um Finanzmittel zurückzunehmen oder um über Anträge zu entscheiden.

Es hat in vielen Fällen – da will ich noch mal auf Frau Wahlen eingehen – in der Geschichte immer wieder Gefährdungen des Arbeitgebermodells oder überhaupt des Modells der persönlichen Assistenz gegeben. Der LK 32, der uns heute allen so geläufig ist, wäre nie zustande gekommen, wenn die Verwaltung und die Betroffenen gemeinsam eben diesen LK 32 – das hatte hier in Berlin Premiere – ausgehandelt hätten. Natürlich kann das Land Berlin eine Bundsratsinitiative machen und den § 64 f erweitern, also einen Antrag stellen, dass dort explizit auf Tariflöhne Bezug genommen wird, das hilft uns aber aktuell nicht weiter. Ich könnte mir aber sehr gut vorstellen, eingedenk dessen, was ich zur fachlichen Weisung gesagt habe, dass man gemeinsam mit den Betroffenen eine neue fachliche Weisung für das kommende Jahr aushandelt und dann diskutiert: Welche Dinge werden konkret übernommen?

Wie gesagt, noch mal: Meine rechtliche Meinung ist, der § 64 f, das persönliche Budget, die fehlenden Rechtfertigungsgründe würden in jedem Fall eine Refinanzierung eines bestehenden Tarifvertrags – – Das ist natürlich das Neue. In all den Gerichtsentscheidungen – das ist ja auch nicht meine Denkweise, diese Auslegung von § 64 f Absatz 3, das sagen die Gerichte – – Das Sozialgericht Marburg sagt ganz explizit, der Kostenträger kann nicht Menschen, die ihre Leistungen, ihre Assistenz, über das Sachleistungsprinzip finanziert kriegen, besserstellen als diejenigen, die im persönlichen Budget sind. – Da war es nun noch krasser, da sollten die nur den Mindestlohn bezahlen. Das haben wir hier nicht, aber er darf sie nicht schlechterstellen. – All das deutet also doch sehr deutlich darauf hin, dass es hier aus meiner Sicht wohl eher um die Refinanzierung eines bestehenden Tarifvertrags geht.

Aber noch mal: In jedem Fall können wir nicht ein Gutachten oder irgendwas abwarten. Wir reden hier auch nicht über freiwillige soziale Leistungen. Mich stört immer dieser Zungenschlag, dass dieses Thema nur – in Anführungsstrichen – etatistisch – so nenne ich das jetzt mal – diskutiert wird. Wir reden über gesetzliche Ansprüche, und die müssen ohnehin finanziert werden. Dann reden wir über die Form der Leistungserbringung, da darf nicht benachteiligt werden, und dann reden wir über einen bestehenden Tarifvertrag, der ist nun mal in der Welt. Man kann jetzt nicht den Betroffenen vorwerfen oder ihnen sagen: Ja, da ist zwar mal eine Empfehlung abgegeben worden, aber das waren alles irgendwie ungedeckte Schecks. – Das ist nicht das Problem der Betroffenen, ich hätte jetzt beinahe gesagt, unser Problem. Das könnte, auch wenn ich hier in Frieden komme, dazu führen, dass wir uns ernsthaft überlegen, ob das dann nicht rechtliche Folgerungen haben könnte, die noch viel teurer wären.

Ich appelliere wirklich, ich flehe Sie an: Treten Sie in Verhandlungen! Sprechen Sie mit uns, in welchem Format auch immer! Das erinnert einen jetzt gerade an die große Weltpolitik. – Nein, lachen Sie nicht, Herr Bozkurt! So wichtig ist das hier! Wir müssen bitte ein Format

finden, ein verbindliches Format, wo die Betroffenen wieder vernünftig mit der Verwaltung oder den Verwaltungen sprechen können. Die Uhr tickt. – Danke schön!

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Frau Schubert, wollen Sie dem noch etwas hinzufügen?

**Katina Schubert (LINKE):** Dem Appell kann ich mich nur anschließen. Ich habe jetzt Herrn Bozkurt so verstanden, dass er der Meinung ist, die Proteste sollten lieber vor der Tür von SenFin stattfinden, weil die das Geld nicht rausrücken. Ich will es nur verstehen, was jetzt eigentlich das Problem ist, denn alles, was hier vorgetragen worden ist, lässt sich lösen, aus meiner Sicht. Herr Theben hat jetzt schon mannigfache Brücken gebaut. Ist das das Problem? Dann, finde ich, muss es eine Spitzenrunde geben, und zwar mit dem Finanzsenator und der Sozialsenatorin und den Köpfen von APA und ver.di.

**Vorsitzender Lars Düsterhöft:** Vielen Dank noch mal für diese Äußerung und den Appell! – Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Auch die Senatsverwaltung möchte nicht noch mal reagieren. Dann erst mal vielen Dank, Herr Dr. Theben, dass Sie da waren! Ich kann feststellen, dass das heute ein sehr fachlicher Austausch war. Das fand ich sehr gut. Ich glaube, diesem Appell, miteinander ins Gespräch zu kommen, kann man sich nur anschließen. Vielleicht muss nicht immer der Ausschuss das Gremium sein, das den Rahmen bietet, um über das Thema ins Gespräch zu kommen. Ich weiß nicht, ob Sie schon mal Nummern oder E-Mailadressen ausgetauscht haben, vielleicht funktioniert das ja. Vielleicht gern das nächste Treffen in ähnlicher Konstellation ohne Beteiligung der Abgeordneten.

Wir, denke ich, können diese Anhörung jetzt im Gegensatz zu der vorherigen erst einmal vertagen, sodass wir das dann – sobald das Wortprotokoll vorliegt oder aber die Senatsverwaltung uns das Signal gibt, dass wir erneut über das Thema reden sollten – wieder auf die Tagesordnung nehmen. Ich kann nur hoffen, dass es tatsächlich ein gemeinsames Vorgehen gibt, aber es klingt tatsächlich ein bisschen mehr so als in den letzten Monaten. – So, jetzt habe ich auch noch meinen Redebeitrag untergebracht.

Dann kann ich feststellen, dass wir diesen Tagesordnung vertagen. Wie gesagt, Herr Dr. Theben, schön, dass Sie da waren, auch die Gäste, schön, dass Sie hier waren!

Mit dem Blick auf die Uhr: Unsere normale Sitzungszeit ist schon abgelaufen, deswegen gehe ich davon aus, dass Tagesordnungspunkt 5 vertagt wird. Sehe ich dazu Widerspruch? – Das sehe ich nicht.

Punkt 5 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs  
**Stand der Verhandlungen zum Berliner  
Rahmenvertrag Eingliederungshilfe**  
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und  
der Fraktion Die Linke)

[0201](#)  
ArbSoz

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 14.11.2024

Vertagt.

Punkt 6 der Tagesordnung

Antrag der AfD-Fraktion  
Drucksache 19/2243  
**Inklusion mit Augenmaß – Förderschul-Garantie-  
Gesetz**

[0231](#)  
ArbSoz  
BildJugFam(f)

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 7 der Tagesordnung

**Verschiedenes**

Siehe Beschlussprotokoll.