

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tobias Bauschke (FDP)

vom 17. Dezember 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Dezember 2021)

zum Thema:

Ergebnis und Konklusion des Förderprogramms Inklusionstaxi Berlin

und **Antwort** vom 03. Januar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Jan. 2022)

Herrn Abgeordneten Tobias Bauschke (FDP)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10411

vom 17. Dezember 2021

über

Ergebnis und Konklusion des Förderprogramms Inklusionstaxi Berlin

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

1. Wie viele Anträge zur Förderung eines Inklusionstaxis wurden seit Veröffentlichung der Förderrichtlinie am 09.11.2018 insgesamt gestellt (Bitte gelistet in Monaten)?

Zu 1.: Insgesamt wurden seit Veröffentlichung der Förderrichtlinie für den Kauf von Fahrzeugen bzw. für Umrüstmaßnahmen an Fahrzeugen Anträge für insgesamt 111 Fahrzeuge gestellt (2019: 16 Fahrzeuge; 2020: 16 Fahrzeuge; 2021: 79 Fahrzeuge).

Eine Aufschlüsselung nach Monaten war in der Kürze der Zeit leider nicht möglich. Unter Bezugnahme auf die Frage 2. kann jedoch ausgeführt werden, dass alleine seit dem Sommer 2021 Anträge für ca. 70 Fahrzeuge (Kauf und/oder Umbau) gestellt wurden.

2. Wie viele Anträge auf ein Inklusionstaxi wurden seit Veröffentlichung der Förderrichtlinie am 09.11.2018 insgesamt bewilligt bzw. genehmigt (Bitte gelistet in Monaten)?

Zu 2.: Insgesamt wurden seit Veröffentlichung der Förderrichtlinie für den Kauf oder für Umrüstmaßnahmen Anträge für insgesamt 63 Fahrzeuge bewilligt (2019: 14 Fahrzeuge; 2020: 13 Fahrzeuge; 2021: 36 Fahrzeuge).

3. Bei wie vielen bewilligten Anträgen müssen die Fördermittel noch abgerufen werden bzw. bei wie vielen ist der Förderungsvorgang noch nicht erledigt?

Zu 3.: Bei zwei im Jahr 2020 und einem im Jahr 2021 bewilligten Anträgen wurden die Mittel bis zum Abschluss des diesjährigen Haushalts nicht abgerufen, obwohl dies möglich gewesen wäre. Die Gründe hierfür sind nicht bekannt.

4. Gab es in dem Zeitraum Anträge, die wegen fehlender Mitwirkung seitens des Unternehmers nicht bearbeitet (und auch eingestellt) wurden?

Zu 4.: Ja.

5. Das antragsbearbeitende Landesamt für Gesundheit und Soziales reicht die Gelder nur dann aus, wenn eine Rechnung für den Umbau bis zum 30.11.2021 vorgelegen hat. Wie viele Antragstellende konnten bis zu diesem Zeitpunkt (u. a. auch unverschuldet durch Lieferengpässe) keine Rechnung für die Umbaukosten vorlegen bzw. die Maßnahmen nicht abschließen?

Zu 5.: Soweit deren Prüfung und Abrechnung technisch möglich war, wurden Finanzmittel in allen Fällen ausgereicht, in denen die Nachweise rechtzeitig (bis weit in den Dezember 2021 hinein) vollständig vorlagen. Das betraf auch ca. 20 Fälle, für die erst nach dem 30.11.2021 die Rechnungen eingereicht wurden.

Die Frage nach der Ursache als Grund für die Nichtfinanzspruchnahme bereits bewilligter Zuwendungen ist nicht in allen Fällen verifizierbar. Das Ausbleiben von Mittelabforderungen (u. a. durch fehlendes Vorlegen der Rechnung) wird seitens der Unternehmen nicht immer begründet und ist daher teilweise unbekannt. Bekannt ist, dass in diesem Jahr, aufgrund der angesprochenen Lieferengpässe, durch die antragstellenden Unternehmen selbst Anträge für den Kauf/Umbau von 16 Inklusionstaxis zurückgezogen wurden.

6. Wie viele Anträge wurden durch Fristablauf am 30.11.2021 abgelehnt?

Zu 6.: Seitens des Landesamts für Gesundheit und Soziales (LAGeSo) mussten Anträge für den Kauf/Umbau von weiteren 25 Fahrzeugen abgelehnt werden, weil zum Zeitpunkt der Antragstellung - basierend auf den Informationen der Antragstellenden - offensichtlich absehbar war, dass der Abschluss der Umbaumaßnahmen bzw. eine Lieferung des zu einem Inklusionstaxi umgebauten Fahrzeuges und damit auch die Vorlage einer Rechnung erst im kommenden Haushaltsjahr realisierbar gewesen wäre.

7. Welche Möglichkeiten bleiben den Antragstellern, um, trotz der Nichteinhaltung der Frist vom 30.11.2021, doch noch eine Förderung zu bekommen?

Zu 7.: Auf Grundlage der aktuellen Förderrichtlinie wird hierfür keine Möglichkeit gesehen.

8. Zu welchem Anteil wurde der Förderetat ausgeschöpft und wie hoch ist die Summe der verbliebenden Mittel, die nicht aberufen wurden?

Zu 8.: Insgesamt wurden der Umbau bzw. der Kauf von Fahrzeugen sowie die damit im Zusammenhang stehenden Schulungskosten für die Taxifahrenden mit Mitteln in Höhe von 627.840,72 Euro gefördert, was einem Anteil von 18,2 v. H. des Volumens der ursprünglich dafür im Haushalt in den Jahren 2018-2021 eingestellten Mitteln entspricht. Da entsprechend des Berliner Haushaltsrechts nicht verbrauchte Mittel nicht einfach von in einem Haushaltsjahr in das Folgejahr übertragen werden können, gibt es in dem o. a. Etat keine „verbliebenen Mittel“.

9. Plant der Senat eine Verlängerung der Förderperiode?

Zu 9.: Im Koalitionsvertrag haben sich die Koalitionsparteien verständigt, das Förderprogramm für Inklusionstaxis zu evaluieren und fortzusetzen. Eine Entscheidung des Haushaltsgesetzgebers über die dafür zur Verfügung stehenden Mittel steht allerdings noch aus.

10. Welche Maßnahmen plant der Senat im Jahr 2022, um das Ziel einer inklusiven Mobilität zu erreichen?

Zu 10.: Der Senat wird zunächst weiterhin die im Taxenverkehr seit dem 1. August 2021 geltende Anforderung des § 64c Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im Zuge des Genehmigungsverfahrens umsetzen. Danach müssen in Unternehmen ab einer Anzahl von 20 Fahrzeugen fünf Prozent der betriebenen Fahrzeuge barrierefrei sein.

Ferner hat der Senat die BVG damit beauftragt, in Form eines Pilotbetriebs individuelle Beförderungsleistungen für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen im Sinne des SGB IX § 228, die selbständig oder in Begleitung im ÖPNV unterwegs sind, durchzuführen, wenn Lücken oder Störungen der Barrierefreiheit im Netz des ÖPNV auftreten und eine akzeptable alternative Verbindung im Netz des ÖPNV nicht vorhanden ist (sog. „alternative barrierefreie Beförderung“ (ABB)). Der Einsatz der Fahrzeuge erfolgt dabei zur Überbrückung der Lücke oder Störung bis zur nächsten geeigneten barrierefreien Haltestelle, von wo aus die Fahrt im herkömmlichen ÖPNV fortgesetzt werden kann. Der Pilotbetrieb umfasst die U-Bahnlinie U8 und einen Teilabschnitt der U5 zwischen Frankfurter Allee und Tierpark einschließlich der verbundenen Bahnhöfe kreuzender S-Bahn-Strecken sowie den S-Bahnhof Marienfelde. Damit setzt der Senat die Vorgabe des § 26 Abs. 7 Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) um. Weiterhin hat der Senat die BVG mit der

Erprobung eines Rufbusses in Außenbezirken beauftragt. Dabei müssen von vornherein mindestens 50 Prozent der eingesetzten Fahrzeuge barrierefrei sein und es muss insbesondere gewährleistet werden, dass Fahrgäste mit Rollstuhl mittels fahrzeuggebundener Einstiegshilfen auch auf Fahrbahnhöhe ein- und aussteigen können. Darüber hinaus ist zu ermitteln, mit welcher Quote barrierefreier Fahrzeuge eine im Durchschnitt vergleichbare Wartezeit für Buchungen durch mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, die auf ein barrierefreies Fahrzeug angewiesen sind, erreicht werden kann.

Darüber hinaus wird der Senat auch im Jahr 2022 den barrierefreien Ausbau von U-Bahnhöfen sowie die Herstellung bzw. Gestaltung barrierefreier Bus- und Straßenbahnhaltestellen voranbringen. Im Entwurf des Haushaltsplanes sind hierfür entsprechende Finanzmittel vorgesehen. Im Jahr 2022 ist beispielsweise die Eröffnung von zwölf Aufzügen an folgenden U-Bahnhöfen geplant:

- Schlesisches Tor (U1/U3)
- Rosa-Luxemburg-Platz (U2)
- Kaiserdamm (Aufzug 2) (U2)
- Augsburger Straße (U3)
- Rathaus Schöneberg (U4)
- Seestraße (U6)
- Gneisenaustraße (U7)
- Grenzallee (U7)
- Konstanzer Straße (U7)
- Pankstraße (U8)
- Residenzstraße (U8)
- Birkenstraße (U9)

Der Senat beabsichtigt des Weiteren, den Berliner Bezirken erneut Mittel im Rahmen von laufenden Programmen zur Bordabsenkung, der Herstellung von Fußgängerüberwegen (inkl. Gehwegvorstreckungen und Mittelinseln) sowie zur Gehwegsanierung bereitzustellen. In Ergänzung zu den laufenden Programmen wird der Senat - bis spätestens Ende Februar 2024 - je Bezirk mindestens ein Projekt zur Förderung des Fußverkehrs definiert und fertig geplant haben (z. B. die Umgestaltung von Kreuzungsbereichen oder die Neuerrichtung von Gehwegen).

Bei den vorgenannten (finanzwirksamen) Maßnahmen ist allerdings die vorläufige Haushaltswirtschaft, der sämtliche Senatsverwaltungen bis zur Verabschiedung und Inkraftsetzung des neuen Haushaltsgesetzes für den Doppelhaushalt 2022/23 unterworfen sind, zu beachten.

Voraussichtlich im Frühjahr 2022 soll die derzeit in der Neuaufstellung befindliche Ausführungsvorschrift zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) in Kraft gesetzt werden. Damit sollen einheitlich alle Details zur barrierefreien Verkehrsplanung für die kommenden Jahre geregelt und inklusive Mobilität ermöglicht werden.

Schließlich werden bereits seit über 20 Jahren Neu- und Ersatzbauten von Lichtsignalanlagen mit einer Ausstattung für sehbehinderte und blinde Personen errichtet. Bestandsanlagen werden zusätzlich entsprechend ausgerüstet werden.

Berlin, den 03. Januar 2022

In Vertretung

Wenke C h r i s t o p h

Senatsverwaltung für
Integration, Arbeit und Soziales