

19. Wahlperiode

**Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Catrin Wahlen (GRÜNE)**

vom 12. Januar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Januar 2023)

zum Thema:

**Entwicklung beim Sonderfahrdienst nach Betreiberwechsel**

und **Antwort** vom 27. Januar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Februar 2023)

Senatsverwaltung für Integration,  
Arbeit und Soziales

Frau Abgeordnete Catrin Wahlen (GRÜNE)

über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei – G Sen –

Antwort  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/14561  
vom 12. Januar 2023  
über Entwicklung beim Sonderfahrdienst nach Betreiberwechsel

---

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

Vorbemerkung der Verwaltung: Die Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht vollständig aus eigener Zuständigkeit beantworten kann. Er hat daher zu den Fragen 3, 5, 6, 9 und 11 – 16 den Betreiber des Sonderfahrdienstes für Menschen mit Behinderungen, die Via Mobility DE GmbH, um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden.

Vorbemerkung der Abgeordneten: Seit dem 1. Oktober 2021 gibt es mit dem Unternehmen ViaVan GmbH einen neuen Betreiber für den Sonderfahrdienst für Menschen mit Behinderungen. Der Betreiber plante, den Fahrdienst im Dialog mit den Fahrgästen weiter zu verbessern.

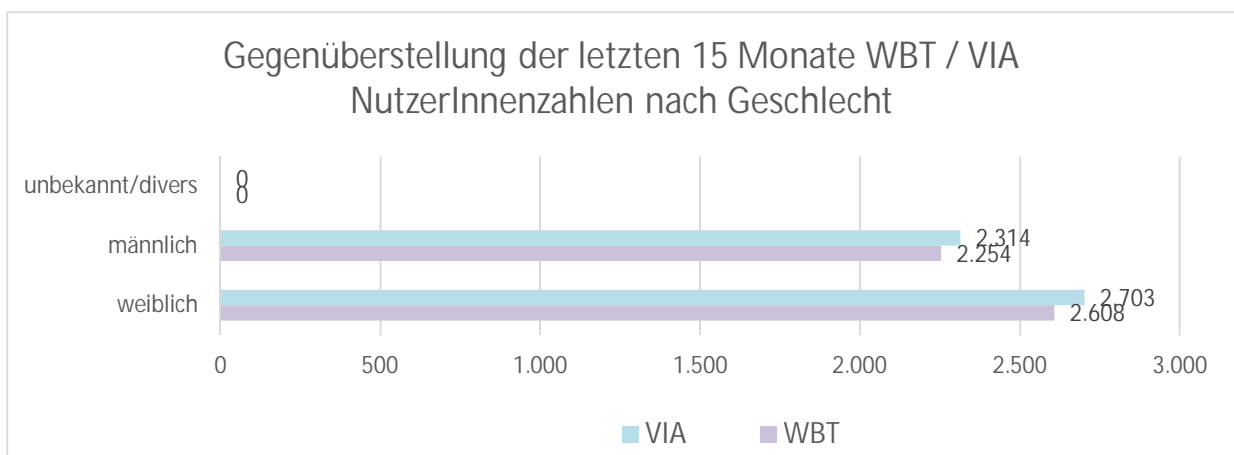
1. Wie haben sich die Nutzer:innenzahlen seit dem Betreiberwechsel entwickelt? Bitte die aktuellen Zahlen darstellen nach Alter, Geschlecht, Ermäßigungseinstufung.

Zu 1.: Der nachfolgenden Aufstellung können die Nutzer:innenzahlen der Jahre 2019 bis 2022 entnommen werden. Der Senat von Berlin weist darauf hin, dass es in den Jahren 2020 und 2021 pandemiebedingt Phasen der Kontaktbeschränkungen gab, in denen auch die Nutzer:innen des Sonderfahrdienstes ihr Kontaktverhalten anpassten und das Fahrgastaufkommen auf bis zu einem Drittel der Auslastung vor der Pandemie sank.

Lebensalter	2019	2020	2021	2022
unter 20	79	70	76	102
bis 40	591	478	482	542
bis 60	1.299	1.051	1.070	1.179
bis 80	2.069	1.575	1.637	1.588
über 80	2.082	1.368	1.308	1.118
Geschlecht	2019	2020	2021	2022
weiblich	3.332	2.463	2.473	2.455
männlich	2.788	2.079	2.100	2.074
unbekannt/divers	0	0	0	0
Eigenbeteiligung	2019	2020	2021	2022
Vollzahler	4.217	3.079	3.132	3.006
SozialhilfeempfängerInnen (ermäßigte Zuzahlung)	1.147	971	970	1.024
HeimbewohnerInnen mit Barbetrag- Zuzahlungs- befreit	756	492	471	499

2. Wie haben sich die Nutzer:innenzahlen im Jahr 2022 im Vergleich zu den Vorjahren verändert?

Zu 2.: Der nachfolgenden Aufstellung können die Entwicklung der Nutzer:innenzahlen zum bisherigen Betreiber WBT und zum aktuellen Betreiber Via Mobility DE GmbH entnommen werden.



Quelle: Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales

3. Wie hat sich das Nutzer:innenverhalten bei der Buchung seit Einführung der APP verändert? Bitte darstellen, über welche Kanäle die Buchungen getätigt werden.

Zu 3.: Der Anteil der Buchungen über die App ist nach Aussage der Via Mobility DE GmbH seit deren Einführung von 2 % auf 15 % gestiegen. Der Buchungsanteil über das Internetportal liegt konstant bei 4-5 %. Der Anteil der telefonischen Buchungen ist von 93 % auf 81 % gesunken

4. Wie hat sich die Zahl der Fahrten in den letzten 5 Jahren entwickelt? Bitte nach Monaten darstellen.

Zu 4.: Der nachfolgenden Aufstellung kann die Entwicklung der Anzahl der Fahrten der Jahre 2018 bis 2022 entnommen werden.

Monat	Fahrten 2018	Fahrten 2019	Fahrten 2020	Fahrten 2021	Fahrten 2022
Januar	11.588	9.936	9.644	3.365	6.054
Februar	10.438	9.726	9.617	3.487	5.927
März	12.479	11.164	5.428	4.763	7.065
April	12.630	10.580	1.952	4.878	7.676
Mai	12.723	10.977	3.847	5.471	8.065
Juni	12.415	10.007	5.457	6103	8.232
Juli	11.880	9.699	7.060	6.202	7.920
August	11.545	10.175	7.433	6.043	8.120
September	12.176	9.813	7.583	5.319	8.216
Oktober	12.349	10.292	6.810	7.161	7.831
November	12.230	10.352	4223	7.431	8.149
Dezember	12.654	10.508	4576	7.322	7.322
Gesamt	145.107	123.229	73.630	67.545	90.577

5. Wie hoch ist der Anteil von Spontanfahrten am Gesamtfahrtaufkommen?

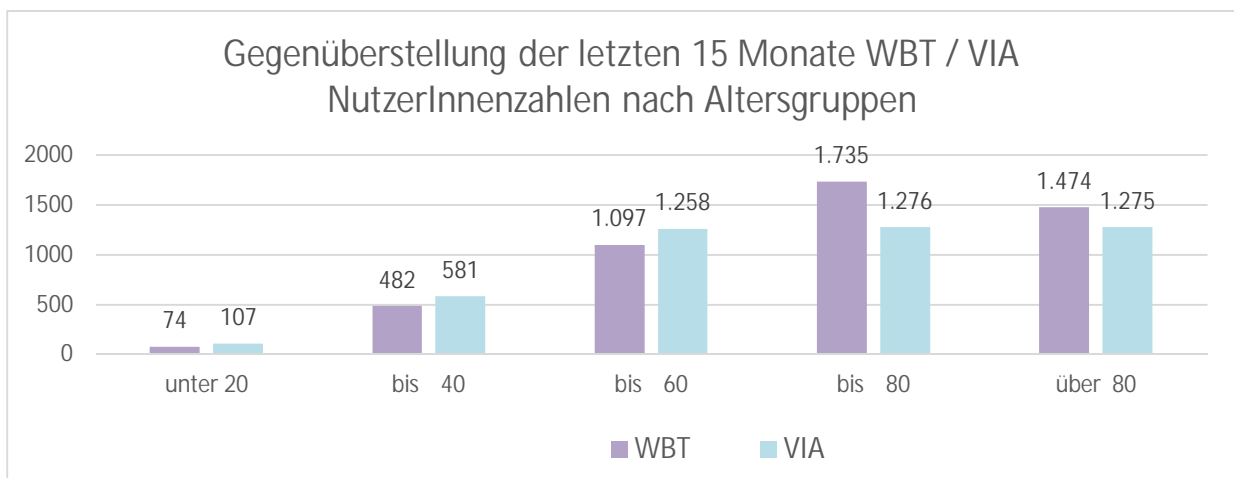
Zu 5.: Die Via Mobility DE GmbH beziffert den Anteil der Spontanfahrten am Gesamtfahrtaufkommen für das vierte Quartal 2022 auf 9,7 %.

6. Sind Treppenhilfen auch bei Spontanfahrten möglich?

Zu 6.: Die Via Mobility DE GmbH bestätigt, dass Fahrten mit Treppenhilfen auch bei Spontanfahrten möglich sind.

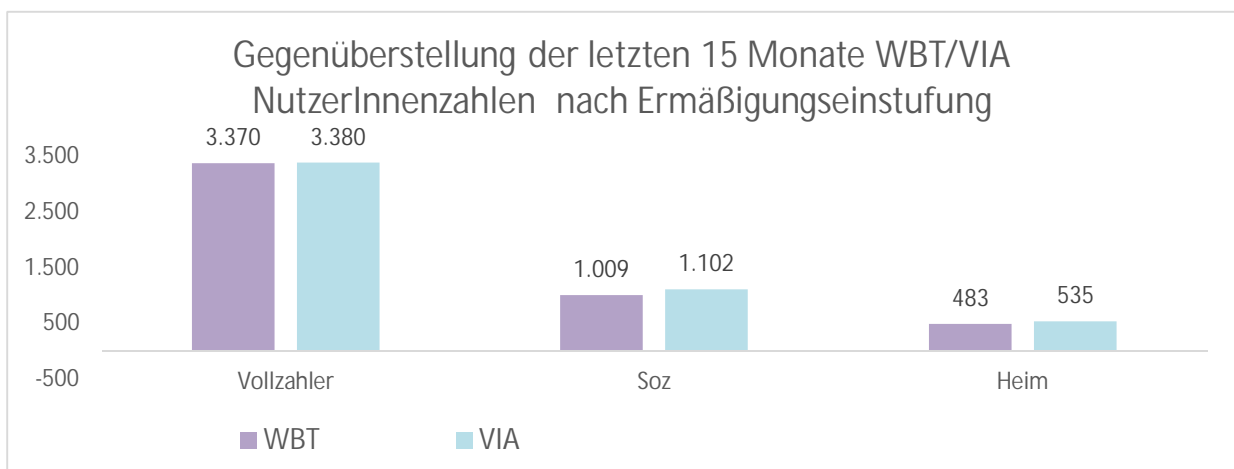
7. Gibt es Veränderungen im Nutzer:innenverhalten im Jahr 2022 zum Jahr 2021? Bitte hier insbesondere aufzeigen, ob sich Veränderungen bei den Eigenbeteiligungen abgezeichnet haben bzw. ob insbesondere die Nachfrage von Menschen mit Ermäßigungen nach Fahrten mit dem Sonderfahrdienst nachgelassen haben.

Zu 7.: Der nachfolgenden Aufstellung, getrennt nach bisherigem und aktuellem Betreiber, kann eine Veränderung im Nutzer:innenverhalten in den verschiedenen Altersgruppen entnommen werden. Eine verstärkte Nachfrage wird in dem Lebensabschnitt 40 bis 60 Jahre und eine nachlassende Nachfrage in dem Lebensabschnitt ab 60 bis über 80 Jahre erkennbar.



Quelle: Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales

Der nachfolgenden Aufstellung, getrennt nach bisherigem und aktuellem Betreiber, kann entnommen werden, dass die Inanspruchnahme der Nutzer:innen ohne Ermäßigung der Eigenbeteiligung wenig Veränderung erfahren hat. Bei den Nutzer:innen mit ermäßigter Eigenbeteiligung (Soz) oder ohne Eigenbeteiligung (Heim) ist eine stärkere Inanspruchnahme erkennbar.



Quelle: Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales

8. Wann ist die nächste Nutzer:innenbefragung geplant?

Zu 8.: Im Rahmen des von der federführend zuständigen Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz durchgeführten Runden Tisches am 12. Dezember 2022 zur Vorbereitung des Gesamtkonzepts zur Mobilitätssicherung von Menschen mit Behinderungen wurde durch alle Teilnehmer:innen die Notwendigkeit der Erlangung einer belastbaren Datengrundlage zur Sicherung einer gleichwertigen Mobilität für Menschen mit Behinderungen betont. Der Personenkreis der zu Befragenden geht dabei weit über den Kreis der Nutzer:innen des Sonderfahrdienstes hinaus, da auch die Erfahrungen der Nicht-Nutzer:innen mit einbezogen werden sollen.

Eine zeitliche Festlegung zur Durchführung der geplanten Befragung wurde im Rahmen des ersten Termins noch nicht getroffen.

Ziel der Regierungspolitik ist es Zugangshindernisse und -barrieren zu beseitigen, um Menschen mit Behinderungen einen gleichberechtigten Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr, dem Bahn- und Fernverkehr und sonstigen Transportmitteln zu gewährleisten, um eine möglichst uneingeschränkte Mobilität zu erreichen und den Sonderfahrdienst als ergänzendes Angebot zur Verfügung zu stellen. Selbstbestimmt mobil zu sein wird weiterhin als die Voraussetzung für die Wahrnehmung von Partizipation und gesellschaftlicher Teilhabe betrachtet.

9. Wie hat sich die Pünktlichkeit der Fahrten seit dem Betreiberwechsel entwickelt?

Zu 9.: Nach Aussage der Via Mobility DE GmbH liegt die durchschnittliche Pünktlichkeitsquote seit dem Betreiberwechsel bei 90 %. Für den Verlauf des Monats Januar 2023 (Stand 23.01.2023) wurde die Pünktlichkeitsquote mit 92 % angegeben.

10. Wie hat sich die Zahl der Beschwerden seit Betreiberwechsel bei der Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen entwickelt?

Zu 10.: Im Zeitraum vor dem Betreiberwechsel, vom 01. Juni 2020 bis zum 30.09.2021, erreichten die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen 6 Beschwerden. Im Zeitraum nach dem Betreiberwechsel, vom 01.10.2021 bis 31.12.2022 gingen 12 Beschwerden ein. Beschwerden zum Sonderfahrdienst wurden auch in den Sitzungen des Fahrgastbeirates eingebracht. Hier ist eine klare Abgrenzung zu bereits über die direkte Anfrage bei der Landesbeauftragten erfasste Beschwerden jedoch nicht möglich

Beschwerden zur Fahrtanmeldung, der Fahrtdurchführung und dem Fahrpersonal werden durch die Nutzer:innen zusätzlich auch an den Regiebetreiber gerichtet und von diesem beantwortet.

Im monatlichen Austauschformat berichtet die Via Mobility DE GmbH der zuständigen Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales als Vertragspartner zur Beschwerdesituation und den sich daraus ableitenden Maßnahmen.

Beschwerden zum Feststellungsverfahren, zur Abrechnung der Eigenbeteiligung und allgemeine Fragen zum Sonderfahrdienst reichen die Nutzer:innen weiterhin auch beim Landesamt für Gesundheit und Soziales (LAGeSo) ein.

Das LAGeSo steht zu diesen Themenkomplexen im engen Austausch mit der für das Thema Mobilität behinderter Menschen zuständigen Fachabteilung in der Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales.

11. Wie hat sich die Zahl der Transportfahrzeuge entwickelt?

Zu 11.: Nach Auskunft der Via Mobility DE GmbH werden zusammen mit den Subunternehmer:innen insgesamt 54 Fahrzeugen eingesetzt. Eine Ausweitung der Flottengröße wird durch den Betreiber derzeit als nicht notwendig angesehen. Durch die nach eigener Aussage ständige Verbesserung des Services und die erfolgte Optimierung der Technologie, ist die Via Mobility DE GmbH in der Lage, mit den vorhandenen Fahrzeugen deutlich mehr Fahrgäste zu bedienen, als vor einem Jahr.

12. Wie hat sich die Zahl der Fahrer:innen und Begleitpersonen seit dem Betreiberwechsel entwickelt?

Zu 12.: Nach Mitteilung der Via Mobility DE GmbH ist seit der Übernahme die Anzahl der Fahrer:innen weitestgehend konstant geblieben.

13. Betreibt die VIA Mobility alle Fahrzeuge in Eigenregie oder werden Subunternehmer beauftragt?

Falls Subunternehmer beauftragt werden:

- a) Welche Fahrdienstleister wurden als Subunternehmer seit der Übernahme durch Via Mobility weiterbeschäftigt?
- b) Wie haben sich die Konditionen für die Subunternehmer seit dem entwickelt?

Zu 13.: Nach Aussage der Via Mobility DE GmbH werden 3 Subunternehmer:innen beauftragt.

Zu 13a: Die Via Mobility DE GmbH beschäftigt folgende Fahrdienstleister:innen als Subunternehmer:innen:

Jung und Gutjahr GmbH & Co. KG  
Taxiunternehmen Uwe Schütz  
Behinderten- und Schülertransporte Else Mack oHG

Zu 13b: Laut Aussage der Via Mobility DE GmbH entspricht die Vergütung des Fahrpersonals der Subunternehmer:innen der Vergütung der Mitarbeiter:innen der Via Mobility DE GmbH. Unter Einhaltung der Geheimhaltungsverpflichtung können keine weitere Details zu Verträgen oder vereinbarten Konditionen offengelegt werden

14. Wie stellt sich die durchschnittliche Auslastung der Fahrzeuge derzeit dar?

Zu 14.: Die Via Mobility DE GmbH verfolgt lt. eigener Aussage bei Ihrer Angebotsplanung das Ziel, eine flexible Anpassung des Angebots an die Nachfrage der Nutzer:innen zu gewährleisten. Die Auslastung variiert, ist abhängig von Faktoren wie den Wochentagen und Uhrzeiten. Die Erfahrungen des Betreibers haben gezeigt, dass die maximale Auslastung in der Regel am Freitag und Samstag erreicht wird. Die Via Mobility DE GmbH berücksichtigt diese Erkenntnisse bei der Planung des Angebots, um eine optimale Betreuung der Nutzer:innen sicherzustellen.

15. Wie sieht die derzeitige Lohnstruktur bei den Fahrer:innen und Begleitpersonen aus? Bitte Stundenlohn darstellen und Zuschläge.

Zu 15.: Laut Aussage der Via Mobility DE GmbH beträgt der Stundenlohn der Fahrer:innen und des Begleitpersonals aktuell 14.81 € zzgl. der gesetzlichen und tariflichen Zuschläge.

16. Wie hat der Betreiber Via Mobility auf die gestiegenen Energiekosten reagiert?

Zu 16.: Im Juni 2021 wurde der Vertrag über die Erbringung von Regie- und Beförderungsleistungen zur Durchführung des Sonderfahrdienstes für Menschen mit Behinderungen im Land Berlin zwischen dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales (SenIAS) und der Via Mobility DE GmbH geschlossen.

Die Leistungsbeschreibung sieht vor, dass zwölf Monate nach Vertragsschluss die Vertragspartner auf Antrag des Auftragsnehmers eine Entgeltanpassung vereinbaren können, wenn es in den kostenrelevanten Bereichen zu nicht absehbaren Entwicklungen gekommen ist.

Unter Berücksichtigung der unvorhergesehenen Kostensteigerungen, auch durch die gestiegenen Energiekosten, erfolgte zum 01. Oktober 2022 eine Anpassung des Entgelts für die Leistungen der Via Mobility DE GmbH.

17. Wie weit ist die geplante Integration von Fahrten als Inklusionstaxi durch Fahrzeuge des Sonderfahrdienstes?

Zu 17.: Im „Vertrag über die Durchführung der Regie- und Beförderungsleistungen im besonderen Fahrdienst für Menschen mit Behinderung (Sonderfahrdienst)“ ist in § 3 (4)



geregelt, dass in der jährlichen Beförderungsleistung von mindestens 120.000 Fahrten Beförderungen im Rahmen von Einbindungsfahrten und Fahrten mit sogenannten Teletaxen enthalten sind.

Die „Leistungsbeschreibung zur Durchführung der Regie- und Beförderungsleistungen im besonderen Fahrdienst für Menschen mit Behinderung“ als Bestandteil des Vertrages beschreibt die Teletaxen wie folgt:

Teletaxen sind reguläre Taxen im Sinne von § 47 Personenbeförderungsgesetz. Nach SFD-VO sind sie Teil des besonderen Fahrdienstes (vgl. § 6 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2 sowie Abs. 4 SFD-VO). Diese werden durch den Betreiber des besonderen Fahrdienstes im Rahmen der Erbringung der Regieleistungen disponiert.

Bei Bedarf, insbesondere zur Durchführung von Spontanfahrten und zur Beförderung von Personen, die nicht auf einfach oder doppelt besetzte Telebusse angewiesen sind, werden die Teletaxen vom Auftragsnehmer, der Via Mobility DE GmbH, in Übereinstimmung mit § 7 und § 8 Abs. 1 Satz 7 sowie § 6 Abs. 2, 3 und 4 (Personenkreis) der derzeit gültigen SFD-VO disponiert und die tarifüblichen Fahrtkosten entsprechend der jeweils gültigen „Verordnung über Beförderungsentgelte im Taxenverkehr“ von ihm verauslagt und im Rahmen der monatlichen Abrechnung vom LAGeSo erstattet.

Um alle Fahrtenwünsche im Sinne der Nutzer:innen umzusetzen und den vertraglichen Regelungen entsprechend, bemüht sich der Betreiber des Sonderfahrdienstes im Rahmen der Möglichkeiten Teletaxen in der Buchung mit zu disponieren. Da die Anzahl der auf dem Berliner Taximarkt vorhandenen Inklusionstaxen, gemessen an der Anzahl der mobilitätseingeschränkten Personen, noch nicht den tatsächlichen Bedarfen entspricht und die Taxiunternehmer:innen bei Buchungsanfragen oft keinen Überblick über die kurzfristig zur Verfügung stehenden Inklusionstaxen haben, können diese häufig bei der Buchung nicht angeboten werden.

Das mit Beginn des Förderprojektes zur Einführung der Inklusionstaxen im Land Berlin im Februar 2018 gesetzte Ziel, insgesamt bis zu 250 Inklusionstaxis zu fördern konnte bis zum Auslaufen der Förderrichtlinie zum 31.12.2021 nicht erreicht werden. Zwischen 2019 und 2021 wurden im damals für die Förderung zuständigen LAGeSo 114 Anträge gestellt, davon 62 bewilligt, 25 abgelehnt und 27 zurückgenommen.

Die Richtlinien der Regierungspolitik sehen vor, dass die Förderung von Inklusionstaxen auch in der neuen Legislaturperiode beibehalten werden soll. Die Förderung von Neuanschaffungen eines rein batterieelektrischen, bereits als Inklusionstaxi nutzbaren PKW, aber auch unabdingbare Um- und Einbauten bei bereits von Taxiunternehmen rein batterieelektrisch betriebenen Taxen zum E-Inklusionstaxi erfolgt seit Dezember 2022 mit dem in der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe angesiedelten Förderprogramm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ (WELMO).

Es kann davon ausgegangen werden, dass mit steigender Anzahl an Inklusionstaxen auf dem Berliner Taximarkt auch der Anteil der Vermittlungen durch die Via Mobility DE GmbH wachsen wird.

Berlin, den 27. Januar 2023

In Vertretung

Wenke C h r i s t o p h

Senatsverwaltung für Integration,  
Arbeit und Soziales