

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Jeannette Auricht (AfD)

vom 1. Juni 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Juni 2025)

zum Thema:

Inklusionstaxis und Sonderfahrdienste in Berlin

und **Antwort** vom 25. Juni 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Juni 2025)

Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales, Gleichstellung,
Integration, Vielfalt und Antidiskriminierung

Frau Abgeordnete Jeannette Auricht (AfD)

über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/22846
vom 01.06.2025
über Inklusionstaxis und Sonderfahrdienste in Berlin

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

Vorbemerkung des Senats: Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Im Sinne einer sachgerechten Antwort hat er daher die Via Mobility DE GmbH (Betreiberin des Sonderfahrdienstes) um eine Zulieferung gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt sind.

Vorbemerkung der Abgeordneten: Während der Sitzung des Ausschusses für Arbeit und Soziales am 15. Mai 2025 wurde in einer Anhörung zum Thema Sonderfahrdienste und Inklusionstaxis im Abgeordnetenhaus deutlich, dass eine zentrale Koordination über eine federführende Senatsverwaltung fehlt. Die vorhandenen Daten zur Nutzung und zum Bedarf für beide Dienstleistungen sind veraltet. Zudem sollte die Perspektive von Menschen mit Behinderungen stärker eingebunden werden.

1. Wie bewertet der Senat den Vorschlag einer Anzuhörenden in der genannten Sitzung, eine der vier zuständigen Senatsverwaltungen mit der Federführung und Koordination zu betrauen, um ein gesamtheitliches Logistikkonzept für Inklusionstaxis und Sonderfahrdienste zu entwickeln?
 - 1.1. Plant der Senat, diesen Vorschlag aufzugreifen bzw. umzusetzen? Falls ja, beabsichtigt die Sozialsenatsverwaltung die Federführung zu übernehmen?
 - 1.2. Sofern ja, bis wann ist die Benennung der federführenden Verwaltung und insbesondere die Vorlage eines ersten Grobkonzepts zu erwarten?
 - 1.3. Wie wird sichergestellt, dass alle relevanten Akteure (Taxiverbände, Betroffenenverbände, Mobilitätsdienstleister u. a.) in den Erarbeitungsprozess eingebunden werden?

Zu 1., 1.1., 1.2., 1.3.: Aus Sicht der Anzuhörenden erscheint der Wunsch nach integrierten Konzepten zunächst nachvollziehbar. Eine Zusammenlegung der beiden Angebote ist gleichzeitig nicht im Sinne der Berechtigten, denn die Angebote haben unterschiedliche Personenkreise mit spezifischen Alleinstellungsmerkmalen. Sie unterliegen so auch unterschiedlichen Rechtsgrundlagen, Rahmenbedingungen und - entsprechend der Geschäftsordnung des Senats - unterschiedlichen Zuständigkeiten:

Der Sonderfahrdienst stellt einen von der für Soziales zuständigen Senatsverwaltung beauftragten Bedarfsverkehr für einen klar definierten Personenkreis sicher. Die Nutzungsberechtigung wird im Rahmen eines Feststellungsverfahrens beim Landesamt für Gesundheit und Soziales (LAGeSo) durch Zuerkennung des Merkzeichens „T“ im Schwerbehindertenausweis erteilt. Zur Durchführung dieses Bedarfsverkehrs sind Beförderungsleistungen zu erbringen, die die Beförderung in Kraftfahrzeugen zur Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität (Beförderungsmittel) einschließlich der ggf. notwendigen Assistenzleistungen und der ggf. erforderlichen Treppenhilfe durch das Fahrpersonal (Fahrer und Beifahrer) unter Einhaltung der jeweils geltenden Rechtsvorschriften und Genehmigungen auf dem verkehrsgünstigsten, kürzesten Weg von Tür-zu-Tür umfassen. Sowohl die Treppensteigehilfe, welche unabhängig von einer Beförderung gebucht werden kann, als auch die im Zusammenhang mit der Beförderung notwendigen Assistenzleistungen stellen Alleinstellungsmerkmale des Mobilitätsangebotes Sonderfahrdienst dar.

Die Inklusionstaxis sind hingegen Bestandteil des allgemeinen Taxenverkehrs. Die Wesensmerkmale des Verkehrs mit Taxen sind in § 47 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geregelt. Sie decken den o.a. spezifischen Bedarf genau nicht oder nur unvollständig ab. Taxen können überdies durch jede interessierte Person (Fahrgast) im Rahmen des üblichen Bestellvorganges für Taxis beauftragt werden. Eine vergleichbare Nutzungsbeschränkung auf einen sehr konkret begrenzten Personenkreis sowie zusätzliche Serviceangebote (Assistenzleistungen, Treppensteigehilfen) wie beim Sonderfahrdienst gibt es hier nicht.

Um die Fortschritte beim Personennahverkehr bezüglich der Teilhabe der besonders mobilitätseingeschränkten Personengruppe zu berücksichtigen, plant die Sozialverwaltung aktuell ein Forschungsvorhaben mit der Technischen Universität Berlin. Ziel dieses Vorhabens ist es, Weiterentwicklungsmöglichkeiten für den Sonderfahrdienst herauszuarbeiten, um den Bedürfnissen der besonderen Zielgruppe von Nutzenden sowie den Maßgaben einer effektiven Ressourcennutzung weiterhin Rechnung zu tragen und gleichwohl die Fortschritte im ÖPNV in Sachen Barrierefreiheit konzeptionell beim Sonderfahrdienst einzubeziehen. Dabei arbeitet die für Soziales zuständige Senatsverwaltung mit den Selbstvertretungen im Fahrgastbeirat und weiteren Stakeholdern zusammen.

2. In der Anhörung wurde zudem deutlich, dass die vorliegenden Daten zum Bedarf von Inklusionstaxis und Sonderfahrdienste veraltet sind. Wer ist für die regelmäßige Erhebung und Pflege der Daten zum Bedarf und zur Nutzung von Inklusionstaxis und Sonderfahrdiensten verantwortlich?
3. Nach welchen Kriterien (bitte angeben) wird der Bedarf an Sonderfahrdienstleistungen und Inklusionstaxi-Leistungen in Berlin ermittelt und wie erfolgt die konkrete Bedarfsanalyserhebung?
4. Welche Maßnahmen (z. B. digitale Plattformen, Kooperationen, Nutzerbefragungen) stellen eine kontinuierliche, valide und barrierefreie Datenerhebung sicher?
5. In welchem Turnus (z. B. jährlich; externe Gutachten, automatisierte Auswertung) werden diese Daten aktualisiert? Wann ist die nächste Aktualisierung geplant?

Zu 2., 3., 4., 5.:

Zum Sonderfahrdienst:

Der Bedarf bezüglich des Sonderfahrdienstes ergibt sich aus der vorliegenden Anzahl der Nutzungsberechtigten aufgrund eines positiv durchlaufenen Feststellungsverfahrens beim LAGeSo sowie der resultierenden Anzahl der beim Betreibenden eingerichteten Nutzendenkten im Zusammenhang mit den im Rahmen von Freizeifahrten getätigten Buchungsanforderungen und den für den Sonderfahrdienst bereitstehenden Haushaltsmitteln. Die Datenerhebung der Nutzungsberechtigten für den Sonderfahrdienst erfolgt zuständigkeitsgemäß beim LAGeSo. Der Aufbau, die Wartung und Pflege der Nutzendendatei und die Sicherstellung des Datenaustausches erfolgt zwischen dem LAGeSo und dem Betreibenden. Zudem erfolgt durch den Betreibenden des Sonderfahrdienstes eine Erhebung der Fahr-, Telefon und Finanzstatistik, welche in einem monatlichen Austausch zwischen Senatsverwaltung, LAGeSo und Betreiber gemeinsam erörtert und bewertet wird, um eine Bedarfs-/ Nachfragesituation aktuell einschätzen zu können.

Zu den Inklusionstaxen:

Daten zur Größe der Nutzendengruppe und deren Nachfragepräferenzen (Anteil der auf Inklusionstaxi angewiesenen Personen in der Bevölkerung, Kostenerstattungsregelungen für Betroffene und Alternativangebote, die die sich auf die Nachfrage auswirken) liegen dem Senat nicht vor. Insofern ist eine Aussage, welche Anzahl an Inklusionstaxen erforderlich wäre, um im Hinblick auf die o.g. Nachfrage ein angemessenes Angebot zu gewährleisten, nicht möglich.

Unabhängig von dem oben genannten Nachfragepotential lautet die Zielstellung des Senats, die Erreichung der bisherigen Zielmarke von 250 Fahrzeugen im Rahmen der fachaufsichtlichen Begleitung der personenbeförderungsrechtlichen Zulassungsprozesse zu unterstützen. Eine Verpflichtung, für Taxiunternehmen, mit diesen Fahrzeugen dann auch Vorbestellungen für Inklusionsfahrten über Taxifunkzentralen, Vermittlungsplattformen oder ein eigenes Dispositionsbüro anzunehmen, besteht personenbeförderungsrechtlich nicht.

6. Wie und wann wurden Menschen mit Behinderungen in die Evaluation und Verbesserung des Angebots einbezogen? Wann fand die letzte Nutzerbefragung statt?

Zu 6.:

Zum Sonderfahrdienst:

Es findet ein permanenter, regelmäßiger und intensiver Austausch mit dem Fahrgastbeirat des Sonderfahrdienstes statt. Neben Nutzendenvertretenden nehmen an diesem Austausch auch die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen, die für das Feststellungsverfahren zuständige Stelle des LAGeSO, der Betreiber des Fahrdienstes und die für Soziales zuständige Senatsverwaltung teil. Darüber hinaus hält sowohl der / die Betreibende des Sonderfahrdienstes, als auch das LAGeSo, ein entsprechendes Feedback- und Beschwerdemanagement vor, an das sich Nutzende mit Ihren Fragen und Feedback zielgerichtet wenden können. Die auf diesem Wege zugegangenen Rückmeldungen der Nutzenden werden in geeigneter Form je nach Kausalität in den einzelnen Austauschformaten zwischen den Stakeholdern thematisiert und fließen permanent in die Weiterentwicklung des Sonderfahrdienstes ein.

Zu den Inklusionstaxis:

Inklusionstaxen werden von einer Vielzahl unterschiedlicher Taxiunternehmen in Berlin betrieben. Über eine unternehmensübergreifende Nutzendenbefragung mit Blick auf Inklusionsfahrten gibt es keine Kenntnis.

7. Wie haben sich jeweils für die Kalenderjahre 2023, 2024 und, soweit verfügbar, 2025 die folgenden Kennzahlen (getrennt für Inklusionstaxis und Sonderfahrdienst) entwickelt:

- 7.1. Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge (inklusive Umbau- und Neufahrzeuge)
- 7.2. Anzahl der durchgeführten Fahrten
- 7.3. Anzahl der Antrags- bzw. Buchungsanfragen
- 7.4. Ausgezahlte Fördermittel (in EUR)
- 7.5. Durchschnittliche Wartezeiten zwischen Buchung und Abholung

Zu 7., 7.1., 7.2., 7.3., 7.4., 7.5:

Zum Sonderfahrdienst;

Der Sonderfahrdienst verfügt über 54 Fahrzeuge.

Im Jahr 2023 wurden 102.539 Fahrten durchgeführt. Im Jahr 2024 wurden 114.529 Fahrten durchgeführt. Im Jahr 2025 wurden mit Stand 16.06.2025 bislang 46.263 Fahrten durchgeführt.

Im Jahr 2023 gab es 157.999 Buchungsanfragen. Im Jahr 2024 gab es 166.028 Buchungsanfragen und im Jahr 2025 mit Stand 16.06.2025 bislang 86.366 Buchungsanfragen.

Die durchschnittliche Wartezeit zwischen Buchung und Abholung kann in Ermangelung einer entsprechenden Datengrundlage nicht beantwortet werden.

Zu den Inklusionstaxen

Folgende Fördermittel wurden in den jeweiligen Jahren im Rahmen der Förderung von e-Inklusionstaxis über das Förderprogramm „WELMO“ ausgezahlt:

2023: 23.061,20 EUR bewilligt; 0,00 EUR ausbezahlt

2024: 45.774.,48 EUR bewilligt; 0,00 EUR ausbezahlt

2025: 212.438,35 EUR bewilligt, 23.061,50 EUR ausbezahlt

Im Jahr 2023 waren am 28.12.2023 121 Inklusionstaxen zugelassen.

Im Jahr 2024 waren am 31.12.2024 132 Inklusionstaxen zugelassen.

Am 31.03.2025 waren aktuell 146 barrierefreie Fahrzeuge konzessioniert.

Im Rahmen der gesetzlich verpflichtenden Datendokumentation für Taxiunternehmer (Fiskaltaxameter) werden Inklusionsfahrten nicht gesondert erfasst. Daten zu Buchungsanfragen sowie zu durchschnittlichen Wartezeiten zwischen Buchung und Abholung liegen dem Senat daher nicht vor. Die finanzielle Förderung der Beschaffung von Inklusionstaxen ist in das WELMO Programm, der für Wirtschaft zuständigen Senatsverwaltung integriert. Eine finanzielle Förderung des Betriebs von Inklusionstaxen besteht nicht, da es sich bei Taxen generell um eigenwirtschaftliche Angebote handelt, die auf Basis des durch Verordnung festgelegten Taxitarifs durchzuführen sind. Im Hinblick auf Inklusionsfahrten besteht insofern die Besonderheit, dass für diese Fahrten der ansonsten von Taxikunden zu zahlende Zuschlag für die Nutzung von Großraumtaxen explizit ausgeschlossen ist, um eine preisliche Benachteiligung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste zu vermeiden.

Zu ausgezahlten Fördermittel und durchschnittliche Wartezeiten zwischen Buchung und Abholung liegen keine Daten vor.

8. In welcher Höhe wurden seit 2022 jährlich Haushaltsmittel (Kap./Titel) für Sonderfahrdienste und Inklusionstaxis bereitgestellt (und wie abgerufen)?
 - 8.1. Wie begründet der Senat die parallele Förderung beider Mobilitätsangebote hinsichtlich Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Bedarfsdeckung?
 - 8.2. Liegt eine Kosten-Nutzen-Analyse oder ein Vergleich der Wirkungsgrade der beiden Modelle vor? Falls ja, bitten um Übersendung bzw. Erläuterungen.
 - 8.3. In der genannten Sitzung wurde von den Anzuhörenden auch der Anpassungsbedarf der Förderrichtlinien angesprochen.
Wann wurden die Förderrichtlinien zuletzt aktualisiert und wann ist mit einer neuen Fassung zu rechnen?
Plant der Senat Anpassungen der Förderbedingungen oder Fördersummen für eines der beiden Angebote, um eine bessere Auslastung und Effizienz zu erzielen? Bitte um konkrete Ausführungen.
 - 8.4. Wie wird sichergestellt, dass die Parallelförderung nicht zu Verzerrungen oder Verdrängungen führt und die Mobilitätswünsche der Nutzer bestmöglich abgebildet werden?

Zu 8., 8.1., 8.2., 8.3., 8.4.:

Zum Sonderfahrdienst

Die Haushaltsmittel für den Sonderfahrdienst werden im Einzelplan 11, Kapitel 1164, Titel 54010 veranschlagt. In den erfragten Haushaltsjahren standen folgende Ist-Ausgaben den jeweiligen Haushaltsansätzen gegenüber:

| Haushaltsjahr | Haushaltsansatz | Ist-Ausgaben |
|----------------------|------------------------|-----------------------------------|
| 2022 | 7.923.000,00 € | 7.345.111,93 € |
| 2023 | 8.025.000,00 € | 9.093.072,60 € |
| 2024 | 8.476.000,00 € | 9.883.338,90 € |
| 2025 | 8.793.000,00 € | 4.932.979,95 € (Zwischenstand) |

Zu den Inklusionstaxen

Die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe fördert seit 02.12.2022 im Rahmen des Förderprogramms „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ (WELMO) die Neuanschaffung (M1 + M2) von e-Inklusionstaxis sowie Umbauten zum und Einbauten in ein e-Inklusionstaxi.

Ein separates Budget für die Förderung von e-Inklusionstaxis ist nicht vorgesehen.

Die Förderung erfolgt aus dem Titel 1350/68307. Für das Förderprogramm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ standen bzw. stehen folgende finanzielle Mittel in Titel 1350/68307 zur Verfügung:

2022: 8.520.000 Euro (Förderung von e-Inklusionstaxis startete erst am 02.12.2022)

2023: 8.575.000 Euro (bewilligte Fördermittel für e-Inklusionstaxi: 23.06,20 EUR)

2024: 5 Mio. Euro (bewilligte Fördermittel für e-Inklusionstaxi: 45.774,48 EUR)

2025: 5 Mio. Euro (bewilligte Fördermittel für e-Inklusionstaxi: 212.438,35 EUR; 23.061,50 EUR ausbezahlt).

Das Förderprogramm „Inklusionstaxi Berlin“ des LAGeSo endete 2021 und wird seitdem im Rahmen von WELMO weitergeführt.

Die aktuellen Richtlinien der Regierungspolitik sehen vor, dass die Förderung von Inklusionstaxis beibehalten werden soll.

Eine Kosten-Nutzen-Analyse für die Förderung von e-Inklusionstaxis liegt nicht vor.

Um die Attraktivität des Erwerbs eines e-Inklusionstaxis zu erhöhen wurde mit Anpassung der Richtlinie WELMO zum 29.12.2023 die Förderquote für e-Inklusionstaxis erhöht.

Derzeit ist eine Förderung von 35% der zuwendungsfähigen Ausgaben, max. 25.000 € möglich (bis 28.12.2023: 25% der zuwendungsfähigen Ausgaben, max. 15.000 €).

Umbauten zum und Einbauten in ein e-Inklusionstaxi werden weiterhin mit bis zu 15.000 € gefördert. Die Richtlinie hat derzeit eine Laufzeit bis 31.12.2025. Eine Verlängerung um zwei Jahre ist geplant. Eine Änderung der Fördersätze ist nicht vorgesehen.

Der Senat fördert e-Inklusionstaxis mit dem Ziel einen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs zu leisten sowie dem Bedarf an Inklusionstaxis in Berlin gerechter zu werden.

Berlin, den 25. Juni 2025

In Vertretung

Aziz B o z k u r t

Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales, Gleichstellung,
Integration, Vielfalt und Antidiskriminierung