

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Maik Penn (CDU)**

vom 02. April 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. April 2019)

zum Thema:

Inklusionstaxis in Berlin – Stand der Umsetzung II

und **Antwort** vom 17. April 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Apr. 2019)

Senatsverwaltung für
Integration, Arbeit und Soziales

Herrn Abgeordneten Maik Penn (CDU)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/18448
vom 02.04.2019
über
Inklusionstaxis in Berlin – Stand der Umsetzung II

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

1. Laut Drucksache 18/17592 sind bisher drei Anträge auf Bezuschussung von fünf Inklusionstaxis gestellt worden und diese befänden sich in der Bearbeitung. Ist die Bearbeitung unterdessen abgeschlossen und falls ja, mit welchen Ergebnissen?

Zu 1.: Es sind zwei Anträge positiv beschieden. Bei dem dritten Antrag muss der Unternehmende noch fehlende Unterlagen nachreichen.

2. Wie viele weitere Anträge auf Bezuschussung wie vieler Inklusionstaxis sind seit Beantwortung der Drs. 18/17592 gestellt worden?

Zu 2.: Aktuell liegen insgesamt neun Anträge für insgesamt 19 Inklusionstaxis vor (inkl. der Anträge für die bereits bestehenden SoVD-Projektfahrzeuge und der zwei bereits beschiedenen Anträge). Es sind somit seit der letzten Anfrage sechs Anträge hinzugekommen.

3. In Drs. 18/17592 erklärt der Senat ebenfalls, das Landesamt für Gesundheit und Soziales (LAGeSo) sei damit befasst, die Möglichkeiten der Förderung bekannter zu machen. Welche Maßnahmen werden hierzu wann umgesetzt?

Zu 3.: Im engen Austausch mit den Gewerbeverbänden, Gewerbevertretenden und der Taxi-Innung wird verstärkt über die Möglichkeiten der Förderung informiert und gleichzeitig in Gesprächen eruiert, welche möglichen Hemmnisse aus Sicht der Taxi-Unternehmenden bestehen, von den angebotenen Fördermöglichkeiten Gebrauch zu machen.

So wurde u. a. am 06.03.2019 ein Expertengespräch zwischen Frau Senatorin Breitenbach und den genannten Vertretenden geführt. Im Ergebnis wurden die Inhalte und Vorgaben in der Förderrichtlinie nicht als Hemmnisse genannt.

Vertreterinnen/Vertreter des Landesamts für Gesundheit und Soziales (LAGeSo) haben auch an dem von der Fraktion Bündnis90/ DIE GRÜNEN organisierten „Fachgespräch Inklusionstaxi“ teilgenommen, bei dem ein Großteil der Beteiligten aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung nochmals im Dialog waren, um das Thema mehr in den (fach)öffentlichen Fokus zu bringen und bisherige Anlaufschwierigkeiten abzubauen. Gespräche wurden auch mit den großen Berliner Taxivermittlungen geführt, um auch hier nochmals nachhaltig für die Bekanntmachung sowie eine Attraktivitätssteigerung der Richtlinie zu werben.

In Planung und Vorbereitung sind über die bisherige Werbung in den Fachmedien hinaus weitere Werbeaktionen.

Vorgesehen ist z. B. die Präsenz der Verwaltung auf Fachtagen, Gewerbeversammlungen und Messen, wo die Möglichkeiten der Förderung von Inklusionstaxis vorgestellt werden sollen.

Die bisher schon sehr serviceorientierte Beratung einzelner Antragstellenden wird weiter intensiviert.

4. Aus welchem Grund darf die Erstzulassung eines Taxis nicht älter als ein Jahr alt sein, um eine Förderung zur Umrüstung zu erhalten? Sind hier ggf. Änderungen geplant und falls ja, inwiefern?

Zu 4.: Die wirtschaftliche Nutzung der künftigen Inklusionstaxis, die auch immer in Abhängigkeit zum Alter der Fahrzeuge steht, muss im Rahmen der Förderrichtlinie Beachtung finden, um einen langfristigen Einsatz der geförderten Fahrzeuge und damit einen möglichst langen Einsatz im Dienste der spontanen Mobilität sicherzustellen.

Derzeit wird zudem geprüft, ob und in welcher Form die Förderrichtlinie hinsichtlich der Anspruchsberechtigung (in Bezug auf das Fahrzeualter bzw. die Laufleistung zum Zeitpunkt der Antragstellung) erweitert werden kann.

5. Welche weiteren Anreize erwägt der Senat, um die Anzahl der Antragstellungen und damit die tatsächliche Anzahl von Inklusionstaxis in Berlin zu erhöhen?

Zu 5.: In den bereits geführten Gesprächen mit den Taxiunternehmen wird derzeit vor allem die nach wie vor mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ungeklärte Tarifproblematik als Kernproblem unternehmerischer Zurückhaltung zur Investition benannt (siehe auch Antwort zu Frage 7).

6. Laut Medienberichten war für Anfang März ein Treffen der Sozialsenatorin mit den Zuständigen des LAGeSo und Vertretern der Taxibranche geplant. Hat dieses Treffen stattgefunden und falls ja, mit welchen Inhalten und Ergebnissen?

Zu 6.: Siehe Antwort zur Frage 3.

7. Wie bewertet der Senat die Kritik des Taxigewerbes, demnach zwar der Mindestlohn für Taxifahrer wiederholt erhöht wurde, nicht jedoch die Taxitarife?

Zu 7.: Bereits anlässlich der Senatsvorlage zur 9. Verordnung zur Änderung der Taxentarif-Verordnung vom 30. Oktober 2018 zum Wegfall des Kartenzahlungszuschlags wurde deutlich, dass die im Frühjahr 2018 von den Taxenverbänden beantragte Anpassung des Tarifs eine umfassende Gesamtwirtschaftlichkeitsprognose erfordert. Diese wurde unter Einbeziehung der Entwicklung der Lohn- und Betriebskosten sowie der Wettbewerbssituation erstellt. Die

Ergebnisse werden in Kürze dem Taxigewerbe vorgestellt. Sollten daraus resultierend Tarifänderungen notwendig werden, wird anschließend das nach dem Personenbeförderungsgesetz vorgeschriebene, mindestens zweiwöchige Anhörungsverfahren verschiedener Behörden und Verbände beginnen. Die dann vorliegenden Stellungnahmen sind auszuwerten. Die Änderung der Taxentarife erfordert in Berlin eine Rechtsverordnung des Senats mit entsprechenden Begründungen, die der Senat beschließen und die anschließend im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin veröffentlicht werden muss.

8. Inwieweit und wann nimmt das Land Berlin Einfluss auf eine bundesweite Initiative zur flächendeckenden Einführung von Inklusionstaxis?

Zu 8.: Berlin ist bereit, bundesweite Initiativen mit dem Ziel einer flächendeckenden Einführung von Inklusionstaxis zu unterstützen. Insbesondere sollte unter inklusionspolitischen Gesichtspunkten geprüft werden, inwiefern durch bundesrechtliche Vorgaben sichergestellt werden kann, dass mindestens ein festgelegter Anteil der zur gewerblichen Personenbeförderung neu zugelassenen Kraftfahrzeuge barrierefrei ist.

9. Laut Drs. 18/16973 hat der Senat das Ziel bis zum Jahr 2021 250 Inklusionstaxis in den Verkehr zu bringen - in welchen Schritten ist dieses Ziel nach aktuellem Stand noch erreichbar?

Zu 9.: Die Förderrichtlinie ist ein Angebot an die Berliner Taxiunternehmen, sich bei Neuanschaffung eines Taxis für ein entsprechend inklusiv ausgestattetes Fahrzeug zu interessieren oder ein vorhandenes geeignetes Fahrzeug umzubauen. Die Entscheidung über den Kauf bzw. Umbau eines geeigneten Kfz liegt alleine in der unternehmerischen Entscheidungsfreiheit der Taxiunternehmen. Das Ziel ist nach derzeitiger Einschätzung unter Berücksichtigung der jeweils zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel nach wie vor bis zum Jahresende 2021 erreichbar.

10. Welche Konsequenzen zieht der Senat aus der Kritik des Berliner Behindertenverbands, wonach die Sozialverwaltung - anders als die Verkehrs- oder Wirtschaftsverwaltung - nicht über das nötige Wissen zur Wirtschaftsförderung verfüge?

Zu 10.: Nach der Geschäftsverteilung des Senats gehört die Zuständigkeit für die Wirtschaftsförderung zum Geschäftsbereich der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe. Dort und bei den Partnerinstitutionen der Wirtschaftsverwaltung liegt umfassendes Wissen vor.

Wirtschaftsförderanfragen, die an die Sozialverwaltung gerichtet sind, werden daher gemeinsam oder ausschließlich von der Wirtschaftsverwaltung im Namen des Senats beantwortet.

Berlin, den 17. April 2019

In Vertretung

Alexander F i s c h e r

Senatsverwaltung für
Integration, Arbeit und Soziales