

Erläuterungen:

Der interfraktionelle Arbeitskreis des Ausschusses für Angelegenheiten von Menschen mit Behinderungen begleitet seit dem Beschluss vom 06.11.2006 (B-Nr. 48/06) die Verwaltung bei den Überlegungen und Maßnahmeschritten zur Neuausrichtung des Fahrdienstes für Menschen mit Behinderungen.

In den 3 Sitzungen des Arbeitskreises wurden die aus Anlass einer Umfrage bei den Nutzern und den Taxi- und Mietwagenkonzessionsinhabern erhobenen Daten analysiert und darüber beraten, wie dem Fahrdienst in Zukunft - ab 01.01.2008 - eine neue Struktur gegeben werden kann. Zur Diskussion standen 3 Modelle:

1. Variante: **Veränderte Disposition:**

Derzeit wird die Disposition der Fahrten durch die Koordinierungsstelle des Malteser-Hilfsdienstes in Hennef durchgeführt. Für diesen Service erhält der MHD einen Jahresbetrag von 23.037,60 €

Es wurde überlegt, diese Aufgabe der Feuer- und Rettungsleitstelle des Rhein-Sieg-Kreises, der u.a. auch die Koordinierung von Krankentransportfahrten obliegt, zu übertragen.

Die organisatorischen Abläufe in der Leitstelle, die Ausstattung der derzeit für Krankentransporte vorgehaltenen Fahrzeuge sowie die individuellen Fahrwünsche der Nutzer des Fahrdienstes lassen kurzfristig eine Integration der Disposition bei der dortigen Stelle nicht zu.

2. Variante: **Bisheriges Verfahren zuzüglich Einbindung anderer Anbieter**

Die Beseitigung der wesentlichen Nachteile des bisherigen Verfahrens:

- Mehrkosten durch steigende Benzinpreise
- Kosten der Disposition durch den MHD
- Reduzierung der Leerkilometer
- Akzeptanz von Subunternehmen durch die Arbeitsgemeinschaft MHD/DRK/ASB

lässt sich nach Auffassung des Arbeitskreises voraussichtlich auch in intensiven Gesprächen mit den Anbietern nicht erreichen. Die ARGE Behindertenfahrdienst hatte in der Vergangenheit bereits eine Zusammenarbeit mit freien Unternehmen abgelehnt. Zudem verändere der Einsatz von Subunternehmen die Gesamtkalkulation, so dass eine Erhöhung der Km-Pauschale nicht ausgeschlossen werden könne.

3. Variante: **Persönliches Budget**

Auch künftig soll im Rhein-Sieg-Kreis die Möglichkeit der Fahrdienstnutzung zur Unterstützung der Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft zur Verfügung stehen.

Die Mitglieder des Arbeitskreises sprechen sich für die Einführung eines persönlichen Budgets aus. Das Verfahren zur Einführung und die Umsetzung soll mit minimalem Verwaltungsaufwand vollzogen werden. In Anbetracht der Zielgruppe, die mit der

freiwilligen Leistung des Kreises erreicht werden soll, nämlich schwerstbehinderte Bürger und Bürgerinnen des Rhein-Sieg-Kreises mit besonderem Handicap soll die Zugangsberechtigung ohne Rücksicht auf Einkommen und Vermögen möglich sein. Es soll demnach keine Überprüfung der wirtschaftlichen Verhältnisse stattfinden.

Für das Modell des persönlichen Budgets sprechen folgende Aspekte:

- Aufgabe der Koordinierung zu Gunsten der Eigenverantwortlichkeit der Nutzer, sich selber einen Fahrdienstanbieter auszuwählen
- Einsparung der Kosten für die Koordinierung in Höhe von rd. 23.000,00 €, die zugunsten der Nutzer „umgeleitet“ werden können
- Marktöffnung durch „Zulassung“ privater Fahrdienstträger zur Verdichtung des Anbieternetzes
- Wegfall der Finanzierung von Leerkilometern
- die Teilnahme der „ARGE Behindertenfahrdienst“ an dem Fahrangebot bei diesem System ist weiter ausdrücklich erwünscht und möglich

Die Höhe des Budgets je Nutzungsberechtigtem ist abhängig vom Umfang der bereitstehenden freiwilligen Mittel eines Haushaltsjahres.

Bei der avisierten Einbindung privater Fahrer ist davon auszugehen, dass zukünftig Fahrten zu der bisher vom Rhein-Sieg-Kreis vergüteten Km-Pauschale von 0,97 € nicht mehr möglich sind.

Andererseits sind die konzessionierten Mietwagenunternehmer nicht an die vom Rhein-Sieg-Kreis für Taxis festgeschriebenen Gebührensätze (ab 01.06.2007 gelten: 2,70 € Grundgebühr; je Fahrkilometer 1,45 € von 6.00 – 22.00 h; 1,55 € von 22.00 h – 6.00 h und an Sonn- u. Feiertagen) gebunden. Im Mietwagenbereich sind die Preise mit dem Unternehmer frei aushandelbar und werden sich aus Gründen der Konkurrenzfähigkeit regelmäßig unter dem Taxitarif bewegen. Eine Abrechnung in diesem Bereich ist sowohl über eine km-Pauschale als auch einem zu vereinbarenden Festpreis möglich. Dies gilt zumindest hinsichtlich des Einsatzes von Personenkraftfahrzeugen.

Im Bereich der Spezialtransporte für behinderte Menschen, die im Rollstuhl sitzend transportiert werden müssen, werden sich die Preise freier Anbieter ggfls. an den Gebührensätzen orientieren, die die Krankenkassen für „Behindertenfahrten“ vergüten.

Regelung bei der AOK Rheinland:

1. Voraussetzung: vertragliche Vereinbarung
2. rheinlandweiter Vergütungssatz: 20,50 € innerstädtische Pauschale, zusätzlich 1,25 € für jeden weiteren Kilometer außerhalb der Stadtgrenze;
3. Liegemitwagen (d.h. wenn zusätzliche Begleitperson erforderlich ist) Vergütungssatz pauschal innerstädtisch: 39,50 € zusätzlich 1,15 € für jeden weiteren Kilometer außerhalb der Stadtgrenze.

Im Jahre 2006 haben 233 Einzelpersonen und 2 Gruppen den Fahrdienst tatsächlich genutzt und sind innerhalb dieses Zeitrahmens insgesamt 74.257 km (reine Besetzt-km) gefahren worden.

Unter der Annahme, dass

- der Fahrdienst weiterhin überwiegend von der gleichen Anzahl von Personen konstant genutzt wird,
- nur 80 % der maximal verfügbaren Mittel von 120.000 € verplant werden

könnte das persönliche Budget mit

jährlich 400,-- Euro

bemessen werden. ($120.000 \text{ €} \times 80 \% = 96.000 \text{ €} : 240 \text{ Nutzer}$).

Dabei ist jedoch folgendes zu berücksichtigen:

Eine Pauschalleistung ist ihrem Wesen nach „lediglich“ dazu geeignet, einen bestehenden Bedarf „pauschal“ abzudecken, ohne dass hierbei die individuellen Belange des Einzelnen Berücksichtigung finden.

Zudem kann im Rahmen nur begrenzt zur Verfügung stehender freiwilliger Mittel kein allumfassender Anspruch gewährleistet, sondern nur ein Grundbedarf abgedeckt werden. Dies auch deshalb, weil die Inanspruchnahme des Fahrdienstes bzw. des persönlichen Budgets auch künftig ohne Berücksichtigung der wirtschaftlichen Situation des Einzelnen möglich sein soll.

Die seit 1980 geltenden Richtlinien über die Förderung von Fahrdiensten für Behinderte formulieren als Aufgabe, dem berechtigten Personenkreis (allgemein) Gelegenheit zu geben, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen und persönliche Besorgungen selbst zu erledigen. Diese Aufgabe kann mit Gewährung einer einheitlichen Pauschalleistung weiter erfüllt werden.

Ein gesetzlicher Anspruch auf Teilhabeleistungen nach Maßgabe des SGB IX und XII bleibt unberührt.

Die aus der beiliegenden Übersichtskarte erkennbare Dichte von Fahrzeuganbietern im Rhein-Sieg-Kreis gewährleistet, dass in mittelbarer bzw. unmittelbarer Umgebung der Wohnorte der Nutzer ein Unternehmen erreichbar ist. Bei entsprechender Auslastung ist sogar damit zu rechnen, dass einzelne Unternehmer den Fahrzeugbestand aufstocken werden.

Zudem würde mit der Budgetregelung eine Einschränkung in den Richtlinien des RSK aufgehoben, nämlich die Unmöglichkeit der Benutzung anderer konzessionierter Verkehrsmittel. (sh. Ziff. 2.1 b))

Im Hinblick auf die Großräumigkeit des Rhein-Sieg-Kreises sieht der Arbeitskreis allerdings die Notwendigkeit, für diejenigen Bürger und Bürgerinnen, die weiter von den Zentren des Kreises (z.B. Stadtgebiet Siegburg oder Stadtgebiet Bonn für den linksrheinischen Teil) entfernt leben, den pauschalierten Bedarf höher zu bemessen.

Die Aufteilung könnte nach folgenden Varianten festgelegt werden:

a) **Zone 1 (Nahbereich): Städte Niederkassel, St. Augustin, Siegburg und Troisdorf** sowie bei den Städten Bad Honnef, Königswinter, Hennef, Lohmar, Bornheim, Meckenheim und Rheinbach der Bereich in einem Radius von ca. 3 km um den (noch zu ermittelnden) Ortskern/Ortsmittelpunkt.

Zone 2 (Fernbereich): Much, Neunkirchen-Seelscheid, Eitorf, Windeck, Ruppichteroth, Swisttal, Wachtberg, Alfter sowie von den Städten Bad Honnef, Königswinter, Hennef, Lohmar, Bornheim, Meckenheim und Rheinbach der Außenbereich (außerhalb des o.a. Radius)

b) **Zone 1 (Nahbereich):**

Unter der Annahme, dass die Nutzer des Fahrdienstes mit Wohnort im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis für den Besuch kultureller Veranstaltungen und die Erledigung von Einkäufen verstärkt das Zentrum der Stadt Bonn nutzen, könnte für

diesen Bereich eine einheitliche Zone (Nahbereichszone für rd. 15 - 20 km Radius) geschaffen werden. Im rechtsrheinischen Teil des Rhein-Sieg-Kreises liegen innerhalb eines Radius von ca. 15 km um Siegburg herum die Kommunen: Troisdorf, Lohmar, Neunkirchen-Seelscheid, Hennef, Königswinter, St. Augustin, Siegburg und Niederkassel

Zone 2 (Fernbereich):

In dieser Zone könnten die Kommunen Much, Windeck, Eitorf, Bad Honnef und Ruppichterorth erfasst werden.

Die Höhe des persönlichen Budgets gestaffelt nach sog. Kurz- bzw. Langstreckenzonen könnte wie folgt bemessen werden:

Variante a): Nahzone: 320,00 €

Fernzone: 480,00 €

(Berechnungsmodus: 1 Nutzer aus dem Nahbereich und 1 Nutzer aus dem Fernbereich können zusammen max. 800,- € p.a. verfahren. Der Nahbereichsnutzer könnte z.B. 2/5-tel und der Fernbereichsnutzer 3/5-tel von 800,- € für seinen persönlichen Bedarf erhalten)

Variante b): Nahzone: 270,00 €

Fernzone: 530,00 €

(Berechnungsmodus: In den Ballungsgebieten rund um Siegburg (Niederkassel, St. Augustin, Troisdorf, Hennef) bzw. rund um Bonn für den linksrheinischen Teil wohnen rd. 2/3 aller Inhaber von Berechtigungsscheinen. Aus diesem Grunde könnte das Budget auf der Basis von 800,- € in dem Verhältnis 1/3-tel zu 2/3-tel aufgeteilt werden.

Die nachfolgenden Beispielsberechnungen verdeutlichen positive und negative Auswirkungen des Umstiegs auf ein persönliches Budget:

Nutzer 1: 1 Fahrt von Ruppichterorth nach Siegburg und zurück

Kosten bisher für Leerfahrt MHD Hennef nach Ruppichterorth / Besetzt-Fahrt von Ruppichterorth nach Siegburg / Leerfahrt von Siegburg nach Hennef = 61 km x 0,97 € = 59,17 € (davon entfallen 25 km = 24,25 € auf die Besetzt-Fahrt). Der gleiche Betrag = 59,17 € fällt nochmals für die Rückfahrt von Siegburg zum Wohnort Ruppichterorth an.

Diese Tour führt der Nutzer. 3 x pro Monat durch. Insgesamt „verbraucht“ er somit monatlich 355,- € nach dem bisherigen System.

Bei einem freien Unternehmer würde der Nutzer nur die reinen Besetzt-Kilometer, also 50 km für die Hin- und Rückfahrt bezahlen. Da sowohl Grundpreis als auch Kilometerpauschale keinen einheitlichen Tarifen beim Einsatz von Mietwagen unterliegen, lässt sich keine exakte Aussage darüber machen, welchen Preis der Nutzer zahlen müsste, würde er die gleiche Fahrt mit einem freien Anbieter durchführen. Im Hinblick auf die Regelmäßigkeit seiner Inanspruchnahme ist nicht auszuschließen, dass „Sonderkonditionen“ ausgehandelt werden könnten. Gleichwohl ist nicht davon auszugehen, dass der Nutzer für eine Hin- und Rückfahrt 118,- € aufzuwenden hätte.

Allerdings wird er die Anzahl von 36 Fahrten als freiwillige Leistung nicht mehr erreichen können.

Nutzer 2: Der Behindertenfahrdienst wird regelmäßig 2 x pro Monat für Einkäufe innerhalb der Wohnortgemeinde genutzt. Die reinen Besetzt-Kilometer betragen für Hin- und Rücktour 2 km. Insgesamt werden jedoch 70 km à 0,97 € = 67,90 € für eine einzige Einkaufsfahrt durch den jetzigen Anbieter abgerechnet, die durch die Leerfahrten (68 km) resultieren. Dieser unbefriedigende Zustand würde durch die Bereitstellung eines persönlichen Budgets beseitigt, wenn ein anderer Fahrdienstträger ausgesucht werden könnte. Der Nutzer würde von der Neuregelung profitieren, weil er voraussichtlich deutlich mehr Fahrten finanzieren könnte.

Form des persönlichen Budgets:

Bargeld		Gutschein (Wertmarke)	
Vorteile	Nachteile	Vorteile	Nachteile
geringerer Verwaltungsaufwand	Anspruchsberechtigt ist jeder Inhaber eines Berechtigungsscheines (derzeit 465 Personen x 400 € = 186.000 € Kostenvolumen!)	zweckentsprechende Verwendung der Mittel ist gewährleistet	nicht kalkulierbarer Verwaltungsaufwand und Kosten (Ausgabe/Herstellung/Rücknahme etc.), Abrechnungswesen
stärkere Eigenverantwortlichkeit der Nutzer	die Aussicht auf Bargeld könnte einen Mitnahmeeffekt auslösen		Akzeptanz auf Seiten der Fahrdienstanbieter ist nicht bekannt
	keine oder nur geringe Kontrolle hinsichtlich des Mitteleinsatzes möglich (ggfls. Fahrtenbuch)		

Neben der Frage hinsichtlich der Form des persönlichen Budgets bedarf es der Abklärung über die Dauer der Bewilligung und die Laufzeit der Erprobungsphase für ein neues System, um hinsichtlich der Kostenentwicklung steuernd eingreifen zu können. Das Ausgabevolumen wird im Wesentlichen geprägt durch die Anzahl der am Fahrdienst teilnehmenden Personen. Prognosen über die zukünftige Entwicklung der Teilnehmerzahlen sind nicht möglich.

Eine Einschränkung der Nutzungsmöglichkeiten im Rahmen der Richtlinien könnte zu vermehrten Anträgen auf Gewährung gesetzlicher Leistungen und zu einem Anstieg der Kosten der Eingliederungshilfe führen.

Um Beratung und entsprechende Beschlussfassung wird gebeten.

Zur Sitzung des Ausschusses für Angelegenheiten von Menschen mit Behinderungen am 12.06.2007.