Stadt Dortmund

Drucksache Nr.: 12265-18

öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
50	StR'in Birgit Zoerner	13.11.2018
verantwortlich	**Telefon**	**Dringlichkeit**
Jörg Süshardt	22509	-

Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	29.11.2018	Empfehlung
Seniorenbeirat	29.11.2018	Empfehlung
Ausschuss für Soziales, Arbeit und Gesundheit	04.12.2018	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	13.12.2018	Empfehlung
Rat der Stadt	13.12.2018	Beschluss
Behindertenpolitisches Netzwerk	19.02.2019	Kenntnisnahme

Tagesordnungspunkt

Neues Konzept für den Fahrdienst für behinderte Menschen

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Dortmund nimmt zur Kenntnis, dass eine Fortsetzung des Fahrdienstes für behinderte Menschen durch die Dortmunder Energie- und Wasserversorgung GmbH (DEW21) unter veränderten konzeptionellen Rahmenbedingungen und den finanziellen Erfordernissen ebenso wenig möglich ist, wie eine Übernahme durch die Dortmunder Stadtwerke AG (DSW21).

Der Rat der Stadt Dortmund beschließt das im Folgenden dargestellte neue Fahrdienstkonzept und die dem zugrunde liegenden Bedingungen für die Nutzenden.

Personelle Auswirkungen

--

Finanzielle Auswirkungen

In den letzten drei Jahren bewegte sich der Gesamtaufwand zur Durchführung des Fahrdienstes in einer Bandbreite zwischen 1,49 Mio. Euro und 1,77 Mio. Euro.

Im Haushaltsplanentwurf 2019 ff. sind für den Behindertenfahrdienst jährlich konsumtive Mittel in Höhe von 1.763.000 Euro eingeplant (Sachkonto 531630 – Auftrag 500504024000).

Mit dem neuen Konzept wird eine Reduzierung des Aufwandes angestrebt. Über das Ergebnis der Vergabe und die damit verbundenen Einsparungen im Aufwandsbudget wird nach Zuschlagserteilung berichtet.

Ullrich Sierau Oberbürgermeister	Birgit Zoerner Stadträtin	Jörg Stüdemann Stadtdirektor/Stadtkämmerer

Begründung

1. Ausgangssituation

Der Fahrdienst für behinderte Menschen befindet sich seit Jahren auf der politischen Agenda. Im Rahmen der sog. Memorandumsmaßnahmen zur Haushaltskonsolidierung (DS-Nr.: 05388-16) war im Dezember 2015 in Bezug auf den Behindertenfahrdienst eine Einsparung von 600.000 Euro vorgesehen worden. Mit Beschluss vom 08.12.2016 (Drucksache Nr.: 05199-16) stellte der Rat der Stadt Dortmund fest, dass der Beschluss aus 2015 so durch die Verwaltung objektiv nicht umsetzbar ist. Er beauftragte die Verwaltung, eine Vorlage zu erstellen, wie der Behindertenfahrdienst in Zukunft ohne Qualitätseinbußen dauerhaft und kostengünstiger organisiert werden könne. Zusätzlich wurde die Verwaltung beauftragt, einen Städtevergleich zu erstellen (Köln, Bochum, Essen und Dortmund) hinsichtlich der angebotenen Leistungen für die Nutzenden des Behindertenfahrdienstes. Diese Recherche ergab, dass das Dortmunder Angebot eine Sonderposition einnimmt, denn keine der angefragten Städte betreibt einen Fahrdienst für behinderte Menschen so intensiv, mit einer so hohen Auslastung und einem solchen Qualitätsanspruch wie das in Dortmund der Fall ist. Vor allem das Angebot der Tragehilfen, für die keine zusätzliche Kosten für die Nutzenden anfallen, ist in keiner anderen Stadt in dieser Form zu finden. Ebenfalls bietet Dortmund unter den befragten Kommunen als einzige Stadt einen Fahrdienst auch für nicht im Sinne des Sozialgesetzbuches Zwölftes Buch bedürftige Nutzende an. Dadurch ist die Nutzendenanzahl in Dortmund vergleichsweise höher und bedingt ein ebenso höheres Fahrtenvolumen und in der Konsequenz auch die höchsten Kosten. Das Ergebnis dieses Städtevergleichs wurde dem Rat der Stadt Dortmund am 14.03.2017 zur Kenntnis gegeben (DS-Nr.: 07189-17).

2. Darstellung des Reformprozesses

2.1. Verhandlungen mit DEW21

DEW21 stellt seit Jahren den Fahrdienst für behinderte Menschen mit hohem Aufwand und in sehr hoher Qualität sicher. Vor dem Hintergrund der notwendigen konzeptionellen Änderungen steht die Verwaltung mit der Geschäftsführung DEW21 seit zwei Jahren in permanentem Dialog. Im September 2018 übermittelte die Geschäftsführung DEW21 die Entscheidung, den Fahrdienst nach der Neuausrichtung nicht zu günstigeren Konditionen ausführen zu können. Zuvor waren erneute Überlegungen einer konzerninternen Lösung (Durchführung Fahrdienst durch die DSW21) gescheitert. Damit ist die Vergabe an einen externen Dienstleister notwendig.

Um soziale Härtefälle (Kündigung) für das von DEW21 eingesetzte Personal zu vermeiden, soll der Auftragsübergang sukzessive und für beide Seiten verträglich erfolgen. Hierzu haben bereits erste Gespräche zwischen FB 50 und DEW21 stattgefunden. Seitens DEW21 ist der Verzicht auf die aktuell vertraglich vereinbarte harte Kündigungsregelung signalisiert worden, sofern wirtschaftliche und finanzielle Risiken vermieden werden. Sobald unter

Berücksichtigung des Vergabeverfahrens ein konkreter Zeitplan feststeht, werden die Gespräche intensiviert.

2.2. Eine Reihe von Gesprächen

Die Verwaltung hat beginnend im Frühsommer 2017 eine Reihe von Gesprächen im politischen Raum sowie mit dem Vorstand des Behindertenpolitischen Netzwerkes geführt. Im Ergebnis wird der Fahrdienst von allen Seiten als wichtiger sozialpolitischer Baustein betrachtet. In den Gesprächen wurde ferner das Anliegen formuliert, auch nach dem anstehenden Betreiberwechsel nach Möglichkeit im Fahrdienst Einsatzperspektiven für Langzeitarbeitslose zu schaffen. Ferner soll der Übergang so gestaltet werden, dass er sich für die Nutzenden unproblematisch darstellt.

2.3. Nutzendenbefragung (Anlage 1)

Zur Konkretisierung der Reformüberlegungen hat die Verwaltung mehrere tiefergehende Analysen durchgeführt. So wurden im Juli 2017 über einen an alle Nutzenden versandten Fragebogen Details zu den bestehenden Mobilitätsbedürfnissen erhoben. Die Ergebnisse sind in Anlage 1 dargestellt.

2.4. Marktsondierungsgespräch

Auf Basis der aus der Nutzendenbefragung gewonnenen Erkenntnisse wurde im September 2017 ein Gespräch mit am Markt befindlichen Akteuren geführt, in dem von Verwaltungsseite dargelegt wurde, welche qualitativen Ansprüche von einem künftigen Fahrdienstbetreiber zu decken sein werden.

In dem Marktsondierungsgespräch kristallisierten sich potentiell interessierte Unternehmen heraus, die bereits in dem Bereich der Beförderung behinderter Menschen tätig sind.

2.5. Neue landesrechtliche Zuständigkeiten für Mobilitätshilfen

Die Eingliederungshilfe für Menschen mit Behinderung wird durch das Bundesteilhabegesetz (BTHG) zum 01.01.2020 aus der Sozialhilfe herausgelöst und grundlegend reformiert. In NRW sind durch das landesrechtliche Ausführungsgesetz zum Bundesteilhabegesetz (AG BTHG NRW) in Bezug auf erwachsene Menschen die Landschaftsverbände Träger der Eingliederungshilfe geworden.

Dies bedeutet, dass der Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL) ab dem 01.01.2020 auch zuständig wird für Mobilitätshilfen an erwachsene Menschen im Rahmen der Eingliederungshilfe. Darüber, ob diese Leistungen dann durch den LWL selbst erbracht werden oder die Mitgliedskörperschaften gegen Kostenerstattung zur Durchführung dieser Aufgabe herangezogen werden, ist noch keine Entscheidung getroffen.

Vor diesem Hintergrund fand im Hinblick auf das zu entwickelnde neue Fahrdienstkonzept und die anstehende Beauftragung externer Partner ein Konsultationsgespräch mit dem LWL statt. LWLseitig wurde dabei erläutert, dass, sofern die Aufgabe nicht delegiert werde, der LWL zunächst die Konzepte der einzelnen Mitgliedskörperschaften prüfen werde, um sie dann nach Möglichkeit als Rechtsnachfolger zu übernehmen. Der LWL wies darauf hin, dass

dort eine Vertragsdauer von mindestens fünf Jahren als geeignet gesehen werde; sieben Jahre solle die Vertragslaufzeit möglichst nicht überschreiten.

Zu beachten wird sein, dass der LWL nur für Mobilitätshilfen für Personen aufkommen wird, die anspruchsberechtigt im Rahmen der (neuen) Eingliederungshilfe sind. Wenn die Stadt Dortmund also, einerseits aus Praktikabilitätsgründen, andererseits um Qualitätseinbußen weitestgehend zu vermeiden, von den künftigen eingliederungshilferechtlichen Vorgaben abweicht (insbesondere werden für die ersten 30 Fahrten ohne Blick auf Einkommen und Vermögen alle mobilitätseingeschränkten Personen ohne PKW zugelassen), können die Aufwendungen für die Personen, die die wirtschaftlichen Leistungsvoraussetzungen der neuen Eingliederungshilfe nicht erfüllen, dem LWL nicht in Rechnung gestellt werden. Dieser Kostenanteil ist weiterhin als freiwilliges Leistungsangebot durch die Stadt Dortmund selbst zu finanzieren. Nach bisherigem Recht erstattet der LWL nur die Kosten der Fahrten eines geringen Anteils der Nutzenden, die schon jetzt von ihm weitere Eingliederungshilfen erhalten; für den überwiegenden Teil der Fahrdienstkosten hat die Stadt Dortmund nach der gegenwärtigen Rechtslage allein aufzukommen. Im Vergleich zum Status Quo wird sich also durch die generelle Kostenträgerschaft des LWL ab 2020 eine deutliche Entlastung ergeben. Durch das BTHG kommt es insgesamt zu einer Vielzahl von Zuständigkeits- und Kostenverschiebungen. Sollte es dabei in Summe zu Belastungsveränderungen im Verhältnis LWL / Mitgliedskörperschaften kommen, hätte dies Auswirkungen auf die Landschaftsverbandsumlage.

3. Konzept für das neue System „Fahrdienst für behinderte Menschen in Dortmund“ (Anlage 2)

Für die Zukunft des Fahrdienstes mussten Überlegungen angestellt werden, wie dieser weiter organisiert werden kann, und zwar mit der bisherigen – wenn nicht sogar einer besseren – Qualität und mit dem Anspruch, diese Leistung auch mit geringeren Kosten erbringen zu können.

Der Ablauf ist in Anlage 2 mit Vergleich zum aktuellen Konzept dargestellt.

3.1. Erfordernis eines externen Leistungserbringers

Die Stadt Dortmund kann die Leistungen des Fahrdienstes für behinderte Menschen nicht in Gänze selbst erbringen, so dass - wie bisher auch - ein externer Leistungserbringer benötigt wird.

3.2. Zugang zum Fahrdienst

Im neuen Konzept stellt sich sowohl die Entscheidung über die Fahrtenkontingente als auch über die wirtschaftlichen Zugangsvoraussetzungen anders dar als bisher.

Jeder Nutzende erhält 30 Freifahrten pro Jahr. Ab der 31. Fahrt wird eine Einkommens- und Vermögensbetrachtung vorgenommen, bei der alleinig die wirtschaftlichen Verhältnisse des Nutzenden selbst berücksichtigt werden. Die notwendigen Feststellungen werden grundsätzlich auf Basis einer Selbsterklärung auf unbürokratische Weise vorgenommen. Das Sozialamt behält sich stichprobenhafte Überprüfungen vor.

Liegt das Nettoeinkommen über dem Freibetrag von 2.000 € monatlich oder steht dem Nutzenden mehr als 100.000 € verwertbares Vermögen zur Verfügung, ist ein Kostenbeitrag von 25 € pro Fahrt zu bezahlen. Selbstbewohnte kleine Hausgrundstücke/Immobilien bleiben dabei unberücksichtigt. Liegt das monatliche Nettoeinkommen unter 2.000 € und ist kein Vermögen über der vorgenannten Grenze vorhanden, können bis zu 100 Fahrten pro Jahr kostenfrei in Anspruch genommen werden.

Die Nutzenden, die 25 € pro Fahrt zu zahlen haben, sind aufgrund der Einkommens und Vermögensverhältnisse soweit solvent, die für die Teilhabe benötigten Fahrten mit entsprechender Kostenbeteiligung einkaufen zu können. Der Beitrag wird stadtseitig noch subventioniert, weil er nicht kostendeckend ist. In der Konsequenz ist dieses Konzept aber sozial gerechter, wirtschaftlicher und ermöglicht finanzielle Spielräume, das Angebot insgesamt qualitativ zu verbessern.

Die gewählten Einkommens-und Vermögensgrenzen orientieren sich einerseits an den Regelungen, die in Folge des Bundesteilhabegesetzes ab dem 01.01.2020 in der Eingliederungshilfe für Menschen mit Behinderung Anwendung finden werden, sollen aber andererseits auch leicht verständlich sein und eine unbürokratische Handhabung gewährleisten. Analog zu den Regelungen des Bundesteilhabegesetzes wird das Einkommen und/oder Vermögen des Ehe- oder Lebenspartners des Nutzenden nicht betrachtet.

Ab der 101. Fahrt sind 50 € pro einzelner Fahrt zu leisten. Damit können diese Fahrten annähernd kostendeckend durchgeführt werden und es wird gleichzeitig vermieden, das einem Nutzenden zustehende Fahrtenkontingent absolut zu limitieren.

Sofern im Einzelfall ein über die vorgenannten Regelungen hinausgehender Individualanspruch geltend gemacht werden sollte, ist dieser nach den gesetzlichen Bestimmungen der Eingliederungshilfe zu prüfen und zu bescheiden.

3.3. Fahrten außerhalb Dortmunds

Um der Maßgabe gerecht zu werden, im neuen System Fahrdienst keine Qualitätseinbußen vorzunehmen, war die Frage einer sozialverträglichen, aber auch wirtschaftlichen Regelung für Fahrten außerhalb Dortmunds zu beantworten. Dieses Thema ist von Interesse insbesondere für Nutzende, die nahe der Dortmunder Stadtgrenzen wohnen. Im neuen System soll der Raum von fünf Kilometern jenseits der Stadtgrenzen noch von den regulär einzukaufenden Fahrten abgedeckt werden. Darüber hinausgehende Fahrten werden vom kommunalen Dienstleistungsangebot nicht umfasst und können ggf. durch den Nutzenden mit dem Fahrdienstbetreiber bilateral vereinbart werden.

3.4. Umsetzungszeitpunkt

Die Verwaltung ist bemüht, das Vergabeverfahren schnellstmöglich abzuwickeln. Wann die Umstellung konkret vollzogen werden kann, hängt aber auch davon ab, wie schnell der künftige Betreiber einsatzbereit ist und wie dies mit dem Ausstieg der DEW21 zu synchronisieren ist. Im Zusammenhang mit der Systemumstellung kann es vorübergehend zu erhöhten Kosten kommen. Seriöse Aussagen dazu, ab wann eine Aufwandsreduzierung in

welcher Höhe verwirklicht wird, können erst nach Abschluss des Vergabeverfahrens getätigt werden.

3.5. Zuständigkeit des Rates

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 41 Abs. 1 GO NRW.