



| Gesundheit | **Mobilität** | Wohnen | Bildung |

Zukunftsfähiger ÖPNV in ländlichen Regionen trotz demographischer Zwänge!

IGES MOBILITÄT, 2011

IGES in Kürze

Kurzprofil IGES



- Gründung
 - 1980 als unabhängiges Institut
 - Seither über 1.200 Projekte im Gesundheits- und Mobilitätsbereich
 - Größtes privates Forschungs- und Beratungsinstitut im deutschen Gesundheitswesen
 - Derzeit ca.7 Mio. Euro Umsatz (2010)
- Tochtergesellschaften
 - CSG Clinische Studien Gesellschaft (Klinische Studien, NIV, HEOR)
 - IMC IGES (Beratung von Krankenhäusern)
- Mitarbeiter
 - 70 Experten (v.a. Verkehrswesen, Lebenswissenschaften, Ökonomie, Statistik)

Beratung & Forschung im öffentlichen Dienstleistungssektor



■ **Mobilität**

- Finanzierung im Verkehrswesen; Preispolitik
- Marktorganisation und Regulierung
- Strategische Verkehrsplanung im Bereich ÖPNV/ SPNV
- Marktforschung und Qualität im Verkehr
- Demografie und Mobilitätsstrategien

■ **Gesundheit**

- Gesundheitspolitik
- Qualitäts- & Versorgungsmanagement
- Versorgungsforschung
- Arbeit & Gesundheit

■ **Wohnen**

■ **Bildung**

Ziel unseres Beitrags

Ländlicher Raum und ÖPNV – Zukunftsfähigkeit und Angebotssicherung

- Die **demographischen Probleme** des ländlichen Raums und insbesondere die Brisanz der Versorgung mit Dienstleistungen (Nahversorgung, Bildung, Gesundheitswesen, Mobilität) sind **bereits ausreichend beschrieben und bekannt**.
 - **Klassische Lösungsansätze** im Rahmen der Reform der Finanzierung, der Optimierung der Linienverkehre und die Etablierung integrierter Systeme aus SPNV, Linienbus und alternativen Bedienformen **werden mehr und mehr realisiert**.
 - Trotzdem lassen sich verschiedene **Felder von ineffizienter Organisation der Mobilität** identifizieren, die eine Chance für bessere Angebote im ländlichen ÖPNV und die gleichzeitige Verbesserung der wirtschaftlichen Situation sowohl der ÖPNV-Unternehmen als auch öffentlicher Kassen zum Ziel haben.
- **Wir möchten mit vorliegendem Beitrag ausgewählte Lösungsansätze zur Diskussion zu stellen.**

Einflüsse der demografischen Entwicklung auf den ÖPNV

Einflüsse der demografischen Entwicklung auf den ÖPNV

Die wichtigsten Einflüsse gehen aus von:

- Abnahme der absoluten Bevölkerungszahl
- Änderung der Bevölkerungsstruktur
 - Abnahme Zahl und Anteil an Schülern und Auszubildenden
 - Zunahme Zahl und Anteil älterer Mitbürger (> 65 Jahre)
- Änderungen der Siedlungsstruktur
 - aber: sehr heterogene Entwicklungen
 - überdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang in ländlichen Räumen als weitgehend durchgängiger Trend



Einflüsse der demografischen Entwicklung auf den ÖPNV

Wie wirken diese Einflüsse auf den ÖPNV?

- Anpassungserfordernis bei siedlungsstrukturellen Änderungen
- Anpassungserfordernis an qualitative Anforderungen der Nachfrager, insbesondere älterer Mitbürger
Offen ist dabei noch die Frage, inwieweit die bisherigen Anforderungen Älterer in die Zukunft fortgeschrieben werden können (zukünftig verbesserter Gesundheitszustand, höhere Technikaffinität usw.)
- Insgesamt sinkende Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen
 - Bevölkerungsrückgang
 - Anteil Zwangsnutzer bzw. ÖPNV-affiner Nachfrager sinkt
 - Höhere Pkw-Verfügbarkeit älterer
 - Einziger gegenläufiger Trend: steigendes Mobilitätsniveau älterer Mitbürger

→ aber: nicht der allgemeine Trend ist entscheidend, sondern die regionale Situation

Einflüsse der demografischen Entwicklung auf den ÖPNV

Bei den finanziellen Konsequenzen des demografischen Wandels sind **regional sehr unterschiedliche Auswirkungen** zu erwarten, z.B.

- Schrumpfende Räume
 - Absolute Höhe der ÖPNV-Nachfrage sinkt, insbesondere im Schülerverkehr
 - Gleichmäßigere Verteilung der Nachfrage über den Tag
 - Geringere Anteile des Berufsverkehrs bleiben etwa gleich
 - Mittlere Anteile des Besorgungs- und Freizeitverkehrs steigen an
 - Nachfragestruktur: eher im Raum verteilt
- Stagnierende bzw. noch anwachsende Räume
 - Absolute Höhe der ÖPNV-Nachfrage wird insgesamt keinen wesentlichen Veränderungen unterliegen
 - Mittlere Anteile des Schülerverkehrs gehen zurück.
 - Hohe Anteile des Berufsverkehrs bleiben etwa gleich.
 - Mittlere Anteile des Besorgungs- und Freizeitverkehrs steigen an.
 - Nachfragestruktur: gebündelt

Chancen durch Effizienzsteigerung im Schülerverkehr

Standortfaktor Schule als Aufgabe der Daseinsvorsorge?

- „Nach der zu erwartenden demografischen Entwicklung wird sich ... das **Spannungsverhältnis zwischen Wirtschaftlichkeit und Erreichbarkeit von Schulen** zunehmend verschärfen.“
- „Eine weitere Ausdünnung des Netzes von Schulstandorten geht zu Lasten der wohnortnahen Versorgung und kann zu **Erreichbarkeitsproblemen und erhöhten Kosten im Schülerverkehr** führen.“
- „Der **wohnortnahe Zugang zu Bildungseinrichtungen** nimmt neben Qualitätskriterien eine Schlüsselstellung der **Daseinsvorsorge**, für die Lebensqualität von Familien und als regionaler **Standortfaktor** für Unternehmen ein.“

Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Regionale Infrastrukturausstattung und –versorgung,
http://www.bbsr.bund.de/nn_601066/BBSR/DE/Raumentwicklung/Raumentwicklung... 26.01.2011

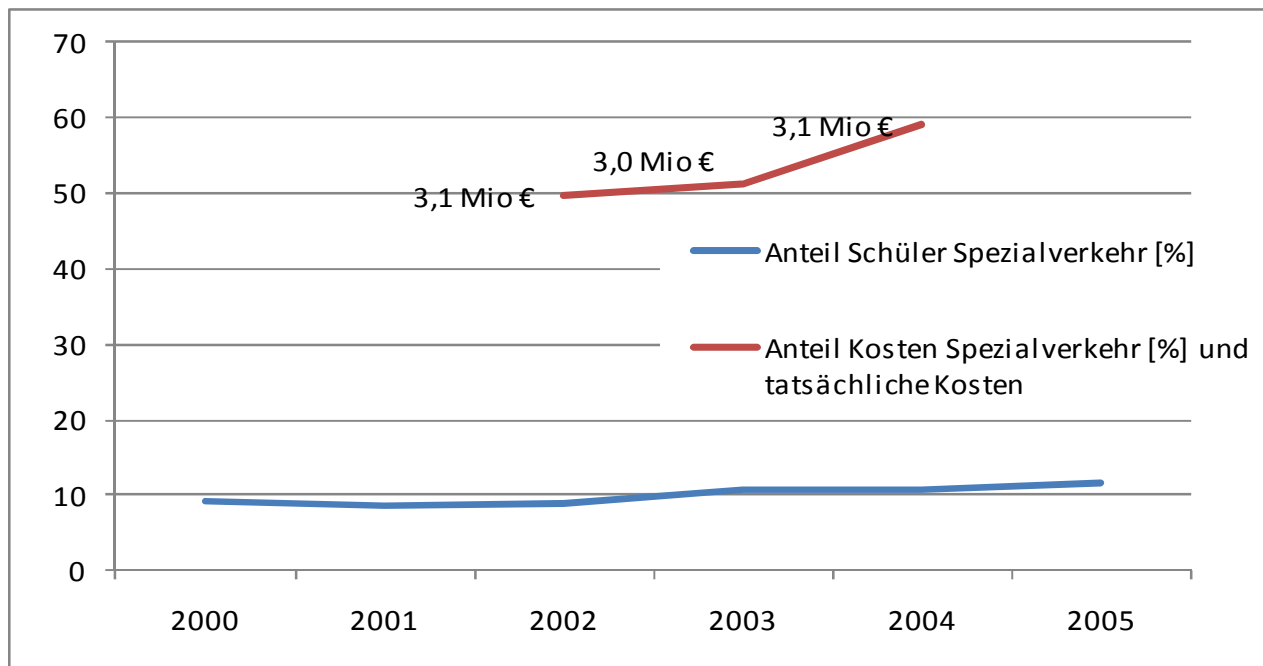
Effizienz durch bessere Schülerspezialverkehre!?

- Die **Kosten für den Spezialverkehr** liegen im Vergleich zum integrierten Schülerverkehr auf einem **höheren Niveau**.
- **Potenziale durch Optimierung** der Kosten des Spezialverkehrs **bleiben** nach unseren Erfahrungen vielfach noch **ungenutzt!**
- Lösungsansätze liegen z.B. in einer Routenoptimierung oder verbessertem Leistungseinkauf und Leistungscontrolling.

Beispiel Landkreis Märkisch Oderland

Hohe Kosten für wenige Nutzer

- Fast 60% der Kosten entfallen auf nur 10% der Schüler.
- Erhöhung der durchschnittlichen Reiseweiten durch Veränderung der Schulstandorte – Vermehrter Anspruch auf Spezialverkehre!

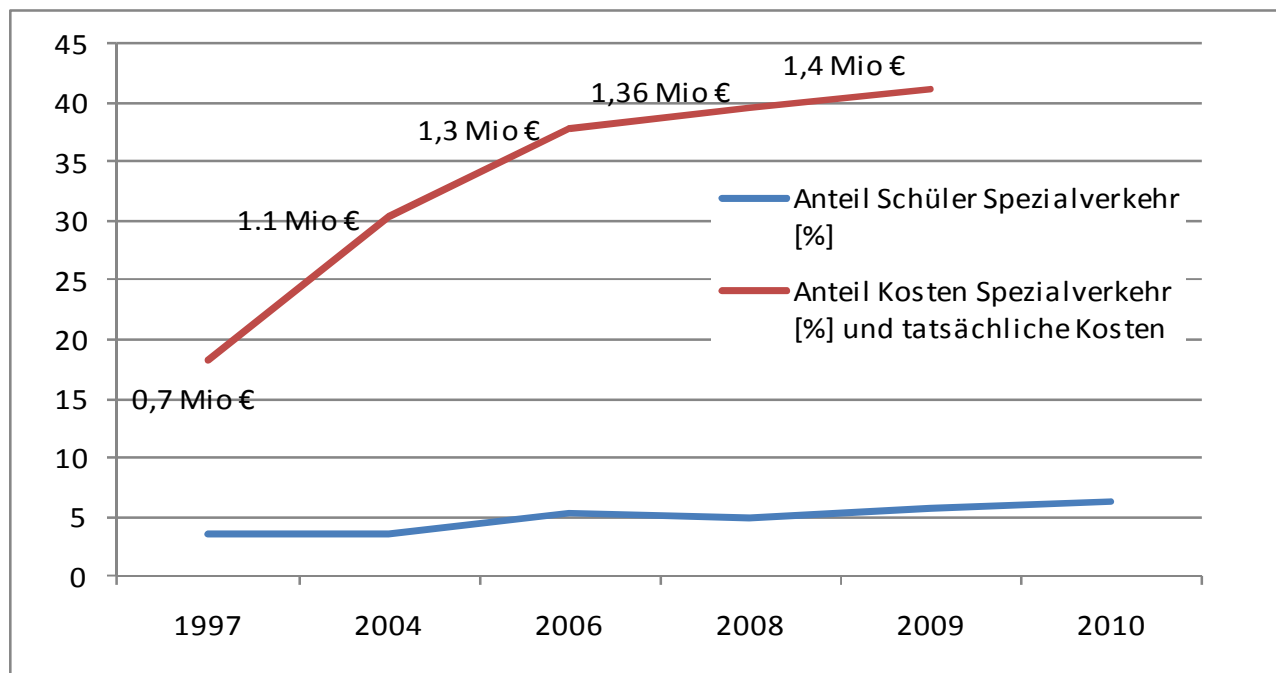


Daten: Landkreis Märkisch-Oderland, Vortrag: Entwicklung des Schülerverkehrs, Verkehrssicherheitsforum des Landes Brandenburg, Potsdam, 3. November 2004.

Beispiel Landkreis Uckermark

Kosten im Spezialverkehr steigen überproportional!

- Ca. 40% der Kosten entfallen auf 6% der Schüler.
- Differenzierte Analyse nach Schulform und Beförderungsgrund erforderlich.
- Kosten- und Fallzahlenentwicklung kritisch, Optimierung dringend empfohlen!



Daten: Landkreis Uckermark, Schulverwaltungs- und Kulturamt: Jahresbericht 2009.

Win-Win für Verkehrsunternehmen und Schulverwaltung

- Ein **Lösungsansatz** liegt in der Einbeziehung der **vorhandenen ÖPNV-Unternehmen** oder in der möglichen Vergabe an andere professionelle Verkehrsdienstleister.
- Verkehrsunternehmen des ÖPNV sollen einen qualitativ mindestens gleichwertigen Schülerverkehr (auch Spezialverkehr) sichern.
- Gleichzeitig können in der Schulverwaltung Freiräume entstehen, um den klassischen Schülerverkehr besser zu unterstützen:
 - Optimierte Planung für gute Schülerverkehre erfordert möglichst detaillierte Daten, die bis dato nicht vorliegen.
 - Wenn Freiräume entstehen, können passgenaue Daten für die Schülerströme und ihre Anforderungen vorbereitet werden, die für eine bessere Planung des integrierten ÖPNV sorgen.

Qualität der Schülerbeförderung

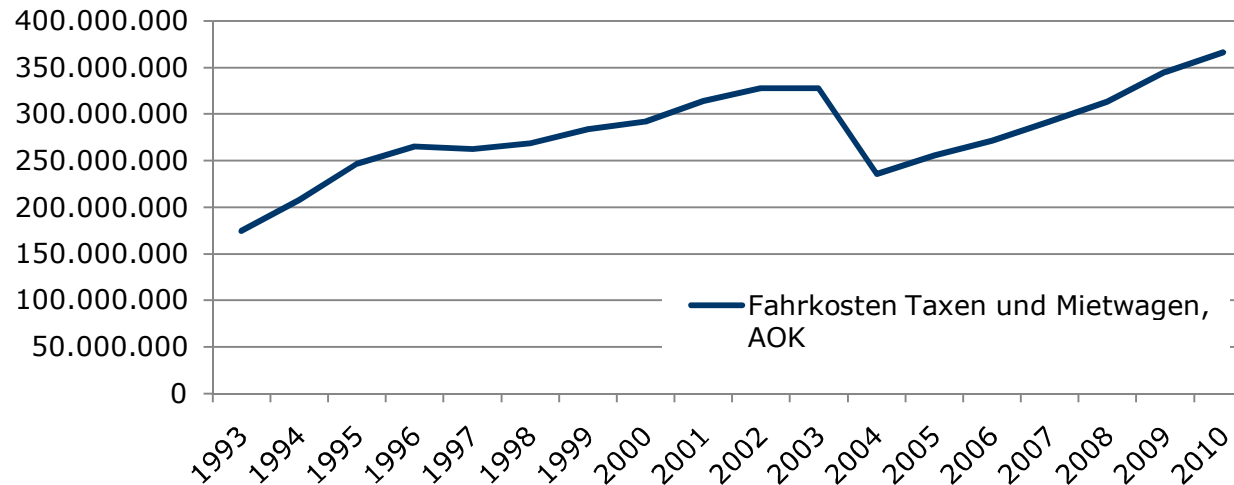
Positive Kommunikation unterstützen

- Es muss sichergestellt werden, dass trotz Optimierung eine gleichbleibende oder verbesserte Beförderung für jeden gewährleistet bleibt.
- Der Nutzen für die Schüler sollte in der optimierten Beförderung zum Schulstandort unter Berücksichtigung möglichst kurzer Wartezeiten und möglichst wenigen Umstiegen liegen.
- Serviceverbesserungen können unter anderem durch eine Minimierung von Wartezeiten zu positiver Wahrnehmung führen.

Chancen aus Gesundheitsversorgung & ÖPNV

Die Ausgangslage

Steigende Fahrkosten Taxi- und Mietwagen der GKV



- In 2009 entfallen ca. 2,18 Prozent der gesamten Leistungsausgaben der GKV auf das Segment der Fahrkosten¹.
- Im Bereich der Taxi- und Mietwagen-Ausgaben liegt der Anteil bei 0,5 Prozent für die GKV und bei leicht überdurchschnittlichen 0,6 Prozent am Bsp. der AOK.
- Steigerungen der Kosten anhand Leistungsdaten sichtbar.

¹ Flugrettung, Krankentransportwagen, Rettungswagen, Notarztwagen, Taxen und Mietwagen (= Krankenfahrten) sowie sonstige Fahrkosten.

IGES-Erfahrungen im Mobilitätssektor

- Erhöhung der Mobilitätsaktivitäten und -ausgaben im Gesundheitssektor ist insbesondere in stark ländlich geprägten Regionen in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern aber auch in anderen Flächenländern zu erwarten:
 - **Anstieg der Anzahl Älterer** durch Demographieentwicklungen und Wanderung der Bevölkerung.
 - Ältere sind im Vergleich zu früheren Generationen mobiler und agiler und haben höhere Pkw-Verfügbarkeit, dennoch ist hier eine deutliche **Abnahme der Individualmobilität** zu erwarten.
 - Abnahme der Anzahl der med. Versorgungsstandorte mit resultierenden **längeren Fahrtwegen**.



Die Idee

Übertragung von Know How aus dem Nahverkehr

- Auch im Bereich der ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen - als Aufgabe der Daseinsvorsorge - ist ein Kostendruck sichtbar, der bereits zu Einschnitten bei der Angebotsqualität führt.
- Gegensteuerung erfolgt durch erfolgreiche Konzepte wie Rufbus-Lösungen, d.h. Fahrten nach Bedarf mit vorheriger Anmeldung, ohne dass die genaue Nachfrage vorher bekannt ist.
- Realisiert wird dies mit Hilfe intelligenter Dispositions- und Routingsysteme zur Kostensenkung bei Linienverkehren und Spontanfahrten.



Der Lösungsansatz

Ausgabensenkung durch Kooperation mit Nahverkehr¹

- **Ergebnisoffene Prüfung einer Ausgabensenkung**
- Nutzung des Know How von Nahverkehrsunternehmen beim Management disperser Verkehre:
 - ÖPNV-Nutzung, wenn möglich, Taxi wenn nötig
 - Umsetzung von Sammelfahrten
- **Umsetzungsorientiertes Kooperationsmodell** für eine **regionale Zusammenarbeit** zwischen GKV und Unternehmen des ÖPNV.
- Prüfung der Kosten-**Nutzen-Effekte** unter Berücksichtigung regionalspezifischer Leistungs- und Kostendaten².
- Vorbereitung einer regionalen Umsetzung z.B. auf Ebene von Landkreisen.



¹ Hier sind Unternehmen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gemeint, die im Kerngeschäft Linienverkehre im Sinne des Personenverkehrsgesetzes (PBefG) erbringen.

² Eine möglichst detaillierte Datenverfügbarkeit von Leistungsdaten der Fahrkosten im Segment Taxi- und Mietwagen ist erforderliche Voraussetzung für eine möglichst detaillierte Kostenaussage (z.B. Quelle-Ziel-Daten der angefallenen Fahrten eines Zeitraums).

Der Nutzen

Realistische Ziele für die GKV?

- Realisierte Ergebnisse im Bereich Nahverkehr:
 - Kurzfristige **Betriebskostensenkung um 10 – 12% durch professionelles Fahrtenmanagement** im Öffentlichen Verkehr vergleichbarer Regionen.
- Ein Rechenbeispiel: Im Bereich der AOK Nordost (ohne Berlin) resultiert bei angenommener Übertragung des Potenzials auf Krankenfahrten eine **Zielgröße** für die **Ausgabensenkung** von derzeit **ca. 1 bis 1,5 Mio. Euro / Jahr¹**.
- Unsere Leistungen prüfen die **Machbarkeit** und fokussieren auf zeitnahe **Umsetzbarkeit!**

¹ Fahrkosten der AOK gesamt im Segment Krankenfahrten für 2010: ca. 366 Mio Euro
Anteil AOK Nordost (ohne Berlin): 7,5 % der AOK Versicherten, davon 54 % in Brandenburg und M-V → ca. 15 Mio. Euro Fahrkosten Krankenfahrten



Zu erwartende Kostenvorteile für die GKV

- Nutzung der Dispositionszentralen und -software der ÖPNV-Unternehmen.
- Beschränkung auf nur einen regionalen Vertragspartner anstelle einer großen Zahl von Taxi- und Mietwagenunternehmen.
- Risikoverlagerung des Einkaufs von Beförderungsleistungen auf den Partner Nahverkehr durch einen Leistungs-Rahmenvertrag.
- Senkung der Transaktionskosten je Beförderungsfall für die GKV.



Anforderungen der Versicherten

- Es muss sichergestellt werden, dass trotz Optimierung ein gleichbleibendes oder verbessertes Leistungsniveau für den Patienten / Fahrgast gewährleistet bleibt.
- Der Nutzen für die Patienten sollte in der optimierten Anbindung an medizinische Einrichtungen unter Berücksichtigung der Versorgungslage in ländlichen Bereichen liegen.
- Serviceverbesserung können unter anderem durch eine Minimierung von Wartezeiten bei Krankenfahrten zu positiver Wahrnehmung führen.



Welche Erfolgsbedingungen und Hemmnisse müssen beachtet werden!?

- **Prüfung des Rechtsrahmens** auf Machbarkeit der Optimierungslösung:
 - PBefG, SGB V, Krankentransport-Richtlinien, Vergabe- und Kartellrecht etc.
- **Alle Fahrten** der Region **müssen** trotz Schnittstelle zwischen AOK Nordost, Arzt/Krankenhaus, Verkehrsdienstleister und Versicherten **einfach funktionieren!**
- **Qualitätssicherung der Leistung** für den Versicherten:
 - Serviceverbesserung durch Minimierung von Wartezeiten bei Krankenfahrten
 - Kommunikationsoffensive
- **Verlierer Taxi- und Mietwagengewerbe? - Nein!**
 - Bisherige Akteure werden sollen weiterhin eingebunden werden.



Zusammenfassung

Zusammenfassung

- Alle denkbaren Effizienzreserven müssen genutzt werden, um auch zukünftig eine angemessene öffentliche Mobilität in ländlichen Räumen zu gewährleisten.
- Sektorübergreifende Optimierungen wurden bis dato nicht oder nur unzureichend erkannt und aufgegriffen.
- Ziel ist die Etablierung der ÖPNV-Akteure als professionelle Mobilitätsdienstleister bzw. Servicepartner für andere Dienstleistungssektoren.
- Wie die genannten Beispiele zeigen, ist ein erheblicher Ergebnisbeitrag zu erzielen, wobei die Ergebnisnutzung für mehr und besseren ÖPNV nur als ausdrücklicher Wunsch genannt werden kann.

Wir beraten Sie kompetent und praxisnah!

IGES Institut GmbH

Friedrichstraße 180
10117 Berlin

Fon +49 30 230 809 0
Fax +49 30 230 809 11
www.iges.de

