

ILSE-Bus: Sind kombinierte Rufbus- und Krankenfahrten illusionär?

Erfahrungen aus dem BMVI-Modellvorhaben „ILSE“ in Vorpommern

Dirk Zabel, Birgit Klemer, Torgelow; Dr. Christian Mehlert, Berlin

Im Landkreis Vorpommern-Greifswald stellen eine niedrige Bevölkerungsdichte (60 Ew/km²) in Verbindung mit einer wachsenden Überalterung der Bevölkerung (Durchschnittsalter 46,7 Jahre) die Kommunen an der Pommerschen Bucht bei der Versorgung mit ÖPNV- und medizinischen Leistungen vor besondere Herausforderungen [1]. Darum war der Landkreis als einer von 90 Kreisen berechtigt, sich mit einem Projektantrag an dem vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Jahr 2015 initiierten Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ [2] zu bewerben. Das Konzept einer „Integrierten Leitstelle für Notfallversorgung, Medizinverkehr und ÖPNV“ (kurz: ILSE-Konzept) wurde neben 17 weiteren Projektanträgen im Bundesgebiet ausge-

wählt und gefördert. Konzept, Erfahrungen und Schlussfolgerungen aus dem Modellvorhaben werden nachfolgend dargestellt.

Modellvorhaben ILSE

Das Modellvorhaben ILSE mit einer Laufzeit von 2016 bis 2018 wurde von den vier Projektpartnern Landkreis Vorpommern-Greifswald (Projektnehmer), WITENO (Projektleitung), Universität Greifswald (Wissenschaftliche Begleitung) und KCW (Organisationsberatung) sowie den beiden Praxispartnern Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald (VVG) und Taxi- und Omnibusbetrieb Müller getragen.

Inhaltlich knüpft das Modellvorhaben an das sogenannten ILWiA-Konzept („Initiative Leben und Wohnen im Alter“) [3] an, ge-

mäß dem die kreiseigene Integrierte Leitstelle für Feuerwehr, Rettungsdienst und Katastrophenschutz Koordinationsleistungen unter anderem für Krankenhaustransporte, Facharztbesuche, Sammelfahrten und mobile Gesundheitsdienstleister übernimmt. Beim ILSE-Modellvorhaben leiteten sich daraus fünf Bausteine ab:

- Krankenfahrten [4] gemäß Kranken-transport-Richtlinie im fahrplanfreien Flächenbetrieb von Haus-zu-Haus (ILSE-Bus/Krankenfahrt),
- Rufbus-Fahrten im ÖPNV im fahrplanfreien Flächenbetrieb von Haltestelle zu Haltestelle (ILSE-Bus/Rufbus),
- Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten bei Gesundheits- und Sozialdiensten (ILSE-Mitfahrt),
- Transport von Medikamenten mit dem ILSE-Bus oder bei ILSE-Mitfahrten (ILSE-Kurier) und
- Vermittlung von Terminen und Beratungsangeboten (ILSE-Info).

Die drei Bausteine ILSE-Bus/Krankenfahrt, ILSE-Bus/Rufbus und ILSE-Mitfahrt bilden das ILSE-Mobilitätskonzept (Abb. 1). Da Einwohner und Patienten bereits während des Modellvorhabens spürbare Mobilitätsverbesserungen erfahren sollten, fokussierte sich die Bearbeitung auf den ILSE-Bus mit kombinierten Rufbus- und Krankenfahrten im Amt Peenetal/Loitz.

Umsetzung ILSE-Krankenfahrten

Vor der Umsetzung des Bausteins ILSE-Krankenfahrten sollte ursprünglich eine Modellierung der verordneten Krankenfahrten erfolgen. Dabei waren Bündelungspotenziale der Krankenfahrten un-

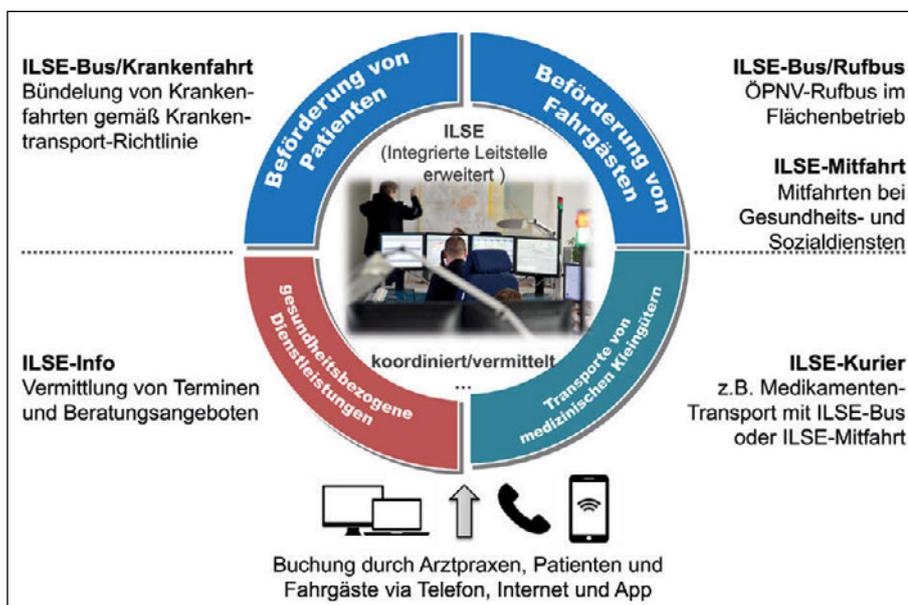


Abb. 1: Das ILSE-Konzept umfasst auch kombinierte Rufbus- und Krankenfahrten

Grafik: WITENO

tereinander und in Kombination mit dem ILSE-Rufbus zu untersuchen, um Mengen- und Kosteneffekte abzuschätzen und eine Verhandlungsbasis für Kooperationsverträge mit den Krankenkassen zu bekommen.

In zahlreichen Gesprächen, teilweise in großer Runde mit (fast) allen Vertretern der in Mecklenburg-Vorpommern ansässigen Krankenkassen, konnten diese glaubhaft versichern, dass

- die Krankenkassen nicht über die zur Modellierung notwendigen Detailangaben zu Krankenfahrten verfügen,
- die Krankenkassen selbst für interne Zwecke keine Patientendaten verschneiden oder an Dritte weitergeben dürfen,
- die medizinischen Kriterien zur Verordnung von Krankenfahrten so eng sind, dass es quasi kaum Handlungsspielraum zur Bündelung gibt.

Mit diesem Vorwissen erfolgte ein Experteninterview mit dem einzigen im Amt Peenetal/Loitz ansässigen und die ein- und ausstrahlenden Krankenfahrten durchführenden Taxibetrieb Müller, um für einen repräsentativen Stichtag das lokale Bündelungspotenzial ex post abzuschätzen. Im Ergebnis zeigte sich – zumindest am analysierten Stichtag – kein Bündelungspotenzial. Damit wurde die Bündelung von Krankenfahrten untereinander beziehungsweise deren Kombination mit Rufbus-Fahrten (zunächst) gegenstandslos.

Erst gegen Ende des Modellvorhabens im Juni 2018 ergab sich in einem Gespräch mit dem Krankenhaus Demmin, dass Krankenfahrten nur bei Entlassungen aus sozialen Gründen verordnet werden dürfen, wenn



Zum Autor

Dirk Zabel ist seit 2005 Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH und setzt sich seitdem mit dem Thema Rufbus intensiv auseinander. Unter seiner Leitung wurde im Jahr 2006 in Teilen des damaligen Landkreises Uecker-Randow der Rufbus eingeführt. Zabel absolvierte ein betriebswirtschaftliches Studium.



Zur Autorin

Birgit Klemer ist in der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH verantwortlich für die Fahrplanung & Tarife. Das ILSE-Projekt begleitet sie seit 2015 von der Idee über die Testphase bis hin zur Umsetzung. Aktuell entwickelt sie Strategien zur Erweiterung des ILSE-Busses auf andere Flächengebiete des Landkreises Vorpommern-Greifswald.



Zum Autor

Dr. Christian Mehlert arbeitet seit 2013 als Berater bei der KCW GmbH in Berlin. Nach dem Studium des Verkehrswesens an der TU Berlin promovierte er zum Thema Anrufbus und war anschließend in Beratungsunternehmen sowie Verkehrskonzernen tätig. Dr. Mehlert ist Mitglied im FGSV-Arbeitskreis „Ridepooling“ und verfügt über den IHK-Fachkundenachweis „Notfallrettung und Krankentransport“.

keine andere Beförderungsalternative zur Verfügung steht.

Umsetzung ILSE-Rufbus

Die Fokussierung zur Umsetzung des ILSE-Rufbusses im Amt Peenetal/Loitz erfolgte auch vor dem Hintergrund, dass der einzige ortsansässige Taxi- und Omnibus-

betrieb bereits fahrplanbasierte Linienbus- und Rufbus-Leistungen mit Bussen und Taxen als Subunternehmer der VVG erbringt und zwischen beiden Vertragsparteien ein sehr gutes Verhältnis besteht.

Nachdem Angebotszeiten, Bedienungsgebiet und Nutzungsmodalitäten geklärt waren, beantragte und erhielt die VVG auf

ANZEIGE

... lieber doch von Tür zu Tür?



Automatische Buchungs- und Dispositionssysteme für

- Anrufbus
- Anrufsammeltaxi
- Anruflinienfahrten (VDV452)
- Mitfahrzentralen



PPS/EDV
Planung
Programmierung
Schulung GmbH

www.pps-edv.de



Foto: VVG

Abb. 2: Der ILSE-Bus wird von einer offensiven Marketingkampagne begleitet.

ihr Betreiben hin eine Genehmigung als Linienverkehr gemäß §§ 42 i.V.m. 2 Absatz 6 PBefG für den ILSE-Bus. Der reibungslose Genehmigungsablauf ist auf die frühzeitige Einbindung aller Anhörungsbeteiligten einerseits und die gute Zusammenarbeit

zwischen der VVG und der Genehmigungsbehörde andererseits zurückzuführen.

Für die Beschaffung eines geeigneten Buchungs- und Dispositionssystems führte KCW ein wettbewerbliches Vergabeverfahren durch, bei dem drei Bewerber zur Angebotsabgabe aufgefordert wurden. Den Zuschlag erhielt das System cover® des IT-Unternehmens PPS/EDV aus Braunschweig. Folgende Innovationen konnten dabei umgesetzt werden:

- Anfragen/Buchung über Smartphone, Internet (www.ilse-bus.de) und Telefon,
- Beauskunftung des kompletten Rufbus- und Linienbusangebots,
- Integration von Rufbus-Buchung und Fahrplanauskunft,
- Rufbus-Buchung als Zu- und Abbringer zum/vom Linienbus,
- keine Rufbus-Buchung bei paralleler Linienbusfahrt,
- Berechnung des Fahrpreises.

Am 15. Dezember 2017 erfolgte die offizielle Betriebsaufnahme unter reger Anteilnahme der Lokal- und Landespresse sowie des NDR-Rundfunks; der ILSE-Bus schaffte es sogar bis in die ZEIT-online [5]. Die Betriebsaufnahme wurde von einer spritzigen Marketingkampagne durch die VVG begleitet (Abb. 2).

Angeregt durch den ILSE-Bus verkündete im März 2018 der Landesminister Christian Pegel die landesweite Einführung von Rufbussen als Ziel. Der ILSE-Bus wurde aufgrund seiner hohen Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit auch zum Thema der Landratswahlen im Frühsommer 2018: Alle

Kandidaten bekannten sich zu dem Rufbus-Konzept sowie zu dessen Fortbestand und Ausweitung.

Betrieb ILSE-Bus

Der ILSE-Bus verkehrt im Amtsgebiet Peenetal/Loitz (5900 Ew, 170 km², 35 Ew/km²), das zwischen der Universitätsstadt Greifswald und der Hansestadt Demmin liegt. In Demmin besteht ILSE-Anschluss an die Bahnstrecke Stralsund-Neubrandenburg; Greifswald ist von der Peene-Kleinstadt Loitz aus über VVG-Regionalbuslinien zu erreichen. Der Ein- und Ausstieg erfolgen regulär an Bushaltestellen. Das Angebot besteht von Montag bis Freitag und ist an diesen Tagen von 8:00 bis 18:00 Uhr zum Fahrpreis gemäß der Tarifgemeinschaft Vorpommern-Greifswald nutzbar. Ein Zuschlag von 1,00 Euro wird nur beim Ausstieg vor der Haustür erhoben, der seit 2019 möglich ist.

Eine ILSE-Fahrt muss mindestens 60 Minuten vor der Wunschfahrzeit gebucht sein; Vorbestellungen und Dauerbuchungen sind ebenfalls möglich. Fahrtwünsche werden jedoch nur dann akzeptiert, wenn 30 Minuten vor oder nach der Wunschfahrzeit kein Linienbus verkehrt. Die Prüfung einer möglichen Parallelbedienung sowie eine Fahr(plan)auskunft zwischen VVG-Haltestellen in- und außerhalb des ILSE-Gebietes erfolgt automatisch durch das Dispositionssystem. In ihm sind alle VVG-Fahrpläne hinterlegt, so dass gegebenenfalls auch Rufbus-Fahrten im Vor- oder Nachlauf zu einer Linienbusfahrt beauskunftet und gebucht werden. Die Buchung ist entweder online oder telefonisch über

ANZEIGE

ELEKTROBUSSE

zur 11. VDV-Akademie Konferenz Elektrobusse mit Ausstellung ElekBu

DER NAHVERKEHR
Offizieller Medienpartner

Erscheinungstermin: 03. Februar 2020
Anzeigenschluss: 20. Dezember 2019 (Anzeigen) | 09. Dezember 2019 (Advertorial)
Druckunterlagenchluss: 10. Januar 2020 (Anzeigen) | 09. Dezember 2019 (Advertorial)

Kontaktieren Sie mich: Andrea Kött • Tel. +49 (0)211 505-26536 • andrea.koett@dvvmedia.com



Foto: Fellechner

Abb. 3: In Jarmen/Tutow betreibt die VVG den ILSE-Bus mit eigenen Fahrzeugen.

die VVG-Dispositionszentrale möglich. Die Durchführung der ILSE-Fahrten übernehmen Taxifahrzeuge.

Seit Betriebsstart wurden über 3200 Fahrgäste befördert; an Spitzentagen bis zu

15 Fahrgäste mit steigender Tendenz. Der Besetzungsgrad liegt bei 2,92 Fahrgästen pro Tour. 86 Prozent der Fahrtbuchungen erfolgen telefonisch; die Online-Varianten werden entsprechend seltener benutzt.

Aufgrund des anhaltenden Erfolgs wurde das ILSE-Gebiet bereits am 9. Juli 2018 auf das benachbarte Amt Jarmen/Tutow ausgeweitet. Dort betreibt die VVG den ILSE-Bus mit einem eigenen VW-Kleinbus und VW-Caddy (Abb. 3).

Fazit

Das ILSE-Konzept stellte ursprünglich auf die Kombination von Rufbus- und Krankenfahrten ab, um eine wirtschaftlich tragfähige Lösung zur verkehrlichen und medizinischen Versorgung im ländlichen Raum zu erproben. Im Laufe der Projektbearbeitung reifte jedoch die Erkenntnis, dass (zumindest) im lokalen Bereich kein Bündelungs- oder Integrationspotenzial besteht.

Im gleichfalls 2015 gestarteten Landeswettbewerb „Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg wählte der Landkreis Göppingen einen vergleichbaren Ansatz; dieser gelangte ebenfalls nicht zur Umsetzung. Insofern stellt sich die

berechtigte Frage, ob die Kombination von Rufbus- und Krankenfahrten in der Theorie zwar charmant, in der Praxis aber substanzlos und damit eine Illusion ist – zumindest unter den hiesigen Rahmenbedingungen. Denn im benachbarten Dänemark ist die Kombination von Rufbus-, Schüler- und Krankenfahrten über Flexdanmark (www.flexdanmark.dk) ein Erfolgsmodell.

Im BMVI-Modellvorhaben ist positiv zu bewerten, dass der Rufbus-Baustein im ILSE-Konzept umgesetzt wurde, der Rufbus das Ende der Projektförderung „überlebte“ und ausgeweitet wurde. Darüber hinaus sind die politischen Impulse auf die Kreis- und Landespolitik bemerkenswert. Denn dass der Rufbus im fahrplanfreien Flächenbetrieb (Neudeutsch: Ridepooling oder

On-Demand-Verkehr) – mit Augenmaß eingesetzt – einen wichtigen Baustein in ländlichen Mobilitätskonzepten bildet, ist unbestritten.

Literatur/Anmerkungen

- [1] Vgl. Christian Mehlert/Dieter Krott: Mobilitätsbedürfnisse von Patienten. Patientenbus als Bindeglied zwischen Verkehrs- und Gesundheitswesen. In: DER NAHVERKEHR, 1+2/2017, Seite 35–39
- [2] www.modellvorhaben-versorgung-mobilitaet.de/modellregionen/landkreisvorpommern-greifswald
- [3] Vanessa Gieseler et al: Initiative Leben und Wohnen im Alter. Vorstellung der Projektergebnisse. Selbstverlag, Greifswald 2015 (ISBN 978-3-9817145-7-9)
- [4] Krankenfahrt: Beförderung von Nicht-Nottaltpatienten in Mietwagen, privaten Kraftfahrzeugen und öffentlichen Verkehrsmitteln ohne medizinische Betreuung (§§ 5-7 Krankentransport-Richtlinie).
- [5] Zeit-online 22.12.2017: ILSE bringt Dich. <https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2017-12/rufbus-ilse-provinz-mecklenburg-vorpommern-ueberland-d17>

Zusammenfassung/Summary

ILSE-Bus: Sind kombinierte Rufbus- und Krankenfahrten illusionär?

Das ILSE-Konzept stellte auf die Kombination von Rufbus- und Krankenfahrten ab, um eine wirtschaftlich tragfähige Lösung zur verkehrlichen und medizinischen Versorgung im ländlichen Raum zu erproben. Während der Projektbearbeitung und aufgrund vergleichbaren Erfahrungen im Landkreis Göppingen stellte sich die Frage, ob die Kombination von Rufbus- und Krankenfahrten in der Theorie zwar charmant, in der deutschen Praxis aber substanzlos und damit eine Illusion ist – anders als beim Erfolgsmodell „Flexdanmark“. Positiv bleibt hingegen festzuhalten, dass im Modellvorhaben der ILSE-Rufbus umgesetzt, das Ende der Projektförderung „überlebte“ und von den Fahrgästen gut angenommen wird.

ILSE-bus: the combination of call-a-bus and ambulance ride – an illusion?

The call-a-bus concept ILSE was designed to combine bus rides on demand and ambulance rides in order to try out a sustainable solution for rural areas to provide these with transport and medical care. While working on the project and due to comparable experiences in the Göppingen area, the question has been raised, if the combination of the 'call-a-bus' system and ambulance ride will only be charming in theory but insubstantial in German practice and hence an illusion – in contrast to the successful model "Flexdanmark". However, positively it needs to be noted that the ILSE-call-a-bus model could be implemented and "survived" the end of the project funding and has been well accepted by the passengers.

ANZEIGE

DER NAHVERKEHR

Auch wir sind da!
Sie finden uns in **Halle 2, Stand 205**



Intelligent Urban Transport Systems

Buchen Sie schon jetzt Ihre Anzeige in der Messeausgabe. Anzeigenschluss für die **Ausgabe 1+2/2020** ist am **28.01.2020**.

Kontaktieren Sie mich: Andrea Kött • Tel. +49 (0)211 505-26536 • andrea.koett@dvvmedia.com