

# ***OIKOS***

-

Ökonomische und ökologische Schriftenreihe des Fachbereiches Nachhaltige  
Wirtschaft, Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde

25. Jahrgang - Heft Nr. 3 / August 2019

ISSN 1617-5360

## **Der Einfluss mobiler Filialen auf die Erreichbarkeit grundlegender Finanzdienstleistungen**

-

eine Analyse unter Berücksichtigung quantitativer und qualitativer Aspekte

Alexander Conrad\* und Fabian Rösch\*

\* Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde, Fachbereich Nachhaltige Wirtschaft. Wir danken der Wissenschaftsförderung der Sparkassen-Finanzgruppe für finanzielle und organisatorische Unterstützung.

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Stand der Forschung</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Methodik und Daten</b>	<b>5</b>
3.1	Quantitative Betrachtung . . . . .	5
3.2	Qualitative Betrachtung . . . . .	7
3.3	Datensatz . . . . .	8
<b>4</b>	<b>Ergebnisse</b>	<b>9</b>
4.1	Quantitative Betrachtung . . . . .	9
4.2	Qualitative Betrachtung . . . . .	12
<b>5</b>	<b>Zusammenfassung und Ausblick</b>	<b>15</b>
	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>17</b>

## **Zusammenfassung**

Als Antwort auf den demografischen Wandel, ein verändertes Verbraucherverhalten und die fortschreitende Digitalisierung reduzieren die Banken ihre Filialen und ziehen sich vor allem aus dünn besiedelten, oftmals strukturschwachen und schrumpfenden Räumen zurück. Analysen zeigen, dass hier sowohl der physische als auch digitale Zugang zu grundlegenden Finanzdienstleistungen unterdurchschnittlich ausgeprägt ist, woraus die Gefahr einer geographischen und informationellen Kluft (Zugang zu Finanzdienstleistungen) erwächst. Während die Institute den Breitbandausbau eher nicht beeinflussen können, haben sie auf das Problem der geographischen Ausgrenzung in der Vergangenheit u.a. mit der Inbetriebnahme mobiler Geschäftsstellen reagiert. Mit Blick auf die öffentlich-rechtlichen Sparkassen, die im Mittelpunkt des Beitrags stehen, zeigt sich, dass ca. jedes fünfte Institut mobile Geschäftsstellen betreibt und dass durch den Betrieb zumindest in einer quantitativen Betrachtung (Distanz und Reisezeit zur nächsten stationären und mobilen Filiale) der physische Zugang zu grundlegenden Finanzdienstleistungen gesichert und teils sogar verbessert werden kann. Wird die Analyse jedoch um qualitative Aspekte erweitert (z.B. wöchentliche Verfügbarkeitszeit des physischen Zugangs), zeigt sich für die mobile Geschäftsstelle nur ein marginaler Einfluss auf die Erreichbarkeit grundlegender Finanzdienstleistungen.

## **Abstract**

In response to demographic change, changing consumer behaviour and increasing digitalisation, banks are reducing their branches and withdrawing from sparsely populated, often structurally weak and shrinking areas. Analysis shows that below-average physical and digital access to basic financial services can lead to the risk of a geographical and informational divide (access to financial services). While the institutes are not in a position to influence broadband expansion, they have responded to the problem of geographical exclusion in the past by, among other things, setting up mobile branches. With regard to the public savings banks, which are the focus of this article, it can be seen that approximately one in five institutions operates mobile branches and that, at least in quantitative terms (distance and travel time to the nearest stationary and mobile branch), operation can secure physical access to basic financial services and in some cases even improve them. If, however, the analysis is extended by qualitative aspects (e.g. weekly availability time of physical access), only a marginal influence on the accessibility of basic financial services can be observed for mobile branches.

**JEL-Klassifikation:** C18, G20, O12, R12

**Schlagwörter:** Finanzdienstleistungen, Digitalisierung, Mobile Geschäftsstellen, Sparkassen, Regionalvergleich

# 1 Einleitung

Durch den Abbau von Bankfilialen wird der physische Zugang zu Finanzdienstleistungen in vielen Regionen erschwert. Conrad et al. (2018) weisen dies in ihrer Analyse zum Zugang zu Finanzdienstleistungen der Sparkassen und Genossenschaftsbanken nach. In einigen Regionen wird der Rückbau des physischen Zugangs (stationäre Filiale) durch den Ausbau digitaler Angebote kompensiert. In Gebieten, in denen ein deutlich unterdurchschnittlicher Zugang zum Internet besteht, in denen neben der geographischen Ausgrenzung auch die Gefahr einer digitalen oder sogar informationellen Kluft droht, wird (u.a.) der Betrieb mobiler Geschäftsstellen zur Sicherung der Erreichbarkeit grundlegender Finanzdienstleistungen praktiziert.

Dabei ist die mobile Geschäftsstelle keine neue Erfindung, sondern ein Ansatz mit Historie: „Bank-Busse waren vor allem in der Wirtschaftswunderzeit der jungen Republik auf Achse. Die Deutsche Bank steuerte beispielsweise 1957 mit der blauen ‚fahrenden Depositenkasse‘ durch Hamburg und testete die Vergabe von Kleinkrediten“ (Köhler 2009).

Die mobile Filialen wird gerade von älteren Kunden gut angenommen: „Es ist schön, dass von der Sparkasse Neuwied Herr Ludolf jede Woche kommt. Ich bin alleine. Ich kann auch nicht mehr Bus fahren. [...] Für mich ist das ein Segen“, zitiert SWR aktuell (2018) eine Seniorin aus Rheinland-Pfalz. Parteiübergreifend fordern Lokalpolitiker von Kommunen die von Filialschließungen betroffen sind, dass auch bei ihnen die Busse halten und die Versorgung mit grundlegenden Finanzdienstleistungen sicherstellen (vgl. SZ 2018 und RP ONLINE 2018).

Doch welchen Beitrag leistet die mobile Geschäftsstelle im Rahmen der Sicherung des Zugangs zu grundlegenden Finanzdienstleistungen konkret? Füg, der im Auftrag der Wissenschaftsförderung der Sparkassen-Finanzgruppe den Betrieb mobiler Filialen der Sparkassen in ganz Deutschland beleuchtet hat, zeigt, dass sich durch Einrichtung der Haltestellen mobiler Filialen die Nähe zum Kunden steigern lässt, d.h. sie verkürzen die Distanz (und in der Folge auch die Reisezeit) zur nächsten „Filiale“ (Füg 2018, S. 35 - 37). Dieser Effekt mag stimmen, besonders dann, wenn der physische Zugang zu Finanzdienst-

leistungen unter quantitativen Gesichtspunkten betrachtet wird. Wie aber ist der Versorgungsbeitrag der mobilen Geschäftsstelle zu bewerten, wenn qualitative Aspekte wie z.B. die zeitliche Verfügbarkeit des physischen Zugangs in die Analyse einbezogen wird?

Mit dieser Frage beschäftigt sich der vorliegende Beitrag. Kapitel zwei gibt einen Überblick über den Stand der Forschung. Anschließend stellt Kapitel drei das Untersuchungsdesign und die Datenbasis vor. Dabei wird gezeigt, wie der Messansatz von Conrad et al. (2018), der auf Basis stationärer Filialen die physische Erreichbarkeit von Finanzdienstleistungen erfasst, um mobile Geschäftsstellen erweitert werden kann. Kapitel vier präsentiert die Ergebnisse der überwiegend deskriptiven Analyse und unterzieht die Resultate einer quantitativen und qualitativen Bewertung. Kapitel fünf fasst abschließend zusammen und verdeutlicht weiteren Forschungsbedarf.

## 2 Stand der Forschung

Der Beitrag von Conrad et al. (2009) fasst die Literatur zur Bewertung der regionalen Versorgung zusammen und untersucht auf dieser Basis die flächendeckende Bereitstellung von Finanzdienstleistungen durch das deutsche Bankensystem. Dabei werden die besonders häufig in (inter-)nationalen Studien verwendeten Indikatoren der Reichweite von Finanzdienstleistungen betrachtet. Durch Verknüpfung von Regional- und Bankdaten auf Kreisebene für das Jahr 2005 werden anschließend die Determinanten der geographischen und demographischen Bankstellendurchdringung der regional tätigen öffentlich-rechtlichen Sparkassen und Genossenschaftsbanken untersucht. Der kleinräumige Vergleich offenbart regionale Versorgungsunterschiede und ermöglicht die Diskussion von Handlungsansätzen.

Conrad et al. (2014), Christians und Hartl (2015) sowie Christians (2015) gehen in ihren Analysen zur Effizienz regionaler Kreditinstitute in Deutschland zwar nicht direkt auf die Erreichbarkeit von Finanzdienstleistungen ein, machen aber deutlich, welche betrieblichen und umweltbezogenen Faktoren Einfluss auf Tragfähigkeit der räumlichen Präsenz vor allem der öffentlich-rechtlichen Sparkassen und Kreditgenossenschaften haben. Es zeigt sich, dass

gerade in peripheren Regionen, die besonders stark vom demografischen Wandel betroffen sind, Kreditinstitute vergleichsweise effizient sind. Sie haben gelernt, mit den knappen Ressourcen effizient zu wirtschaften. Die Analysen machen aber auch deutlich, dass gerade in diesen Regionen bei sinkender Ertragslage die Potenziale für weitere Kostensenkungen begrenzt sind. Der Druck auf die Filialsysteme und hier vor allem auf kleine bzw. Kleinstfilialen in der Peripherie dürfte hier wachsen - mit entsprechenden Konsequenzen (Schließungen) für die physische Erreichbarkeit.

Gärtner und Flögel (2017 und 2018) analysieren neben der deutschen, auch die Bankenlandschaft Spaniens und Großbritanniens. Sie setzen sich (u.a.) mit den Vor- und Nachteilen zentraler sowie dezentraler Finanzintermediation auseinander und gehen hierbei explizit auf das Thema Erreichbarkeit von Finanzdienstleistungen ein. Es wird vorgeschlagen, den Zugang zu Finanzdienstleistungen anhand der beiden Dimensionen „operationale Distanz“ und „funktionale Distanz“ zu bewerten. Dabei geht erstere auf die räumliche Nähe der Kunden zum Bankenpersonal ein und damit auf jene Instanz, die für Service- und Beratungstätigkeiten verantwortlich ist - also den direkten Kundenkontakt darstellt. Die funktionale Distanz wird definiert als Entfernung zur Entscheidungsinstanz, d.h. zu jener Instanz, die z.B. darüber entscheidet, ob ein Kunde einen Kreditvertrag erhält. Die Nutzung der beiden Distanzen ermöglicht anschließend eine Aussage zur regionalen Versorgungsqualität zu treffen, die umso höher ausfallen dürfte, je geringer sowohl die operationale als auch die funktionale Distanz ausfällt. Auf dieser Basis führen Gärtner und Flögel einen Vergleich des Bankensystems der Länder Deutschland, Spanien und Großbritannien durch. Es zeigt sich, dass die Regionen Deutschlands von besonders kurzen Distanzen (in beiden Dimensionen) profitieren.

Conrad et al. (2018) präsentieren eine Methode zur Bewertung des Zugangs zu Finanzdienstleistungen anhand zweier Dimensionen. Zum einen stellen sie einen Ansatz für die Messung des physischen Zugangs in Abhängigkeit der Reisezeit bis zur nächsten Filiale vor. Dabei fließen in die Berechnung der Reisezeit demographische, siedlungsstrukturelle und topographische Eigenschaften der betrachteten Regionen ein. Zum anderen beziehen sie auch den

digitalen Zugang zu Finanzdienstleistungen der Banken ein und stellen dabei auf die regionale Breitbandverfügbarkeit ab. Auf dieser Basis ermitteln sie die regionale Versorgung mit Finanzdienstleistungen durch öffentlich-rechtliche Sparkassen und Genossenschaftsbanken. Es zeigt sich, dass vor allem der ländliche Raum sowohl eine vergleichsweise lange Anfahrtszeit zur nächsten Filiale als auch einen unterdurchschnittlichen Zugang zum Internet aufweist. Abschließend formulieren die Autoren Handlungsempfehlungen für die Entwicklung der physischen und digitalen Präsenz und verweisen darauf, dass zur genaueren Beurteilung der physischen Erreichbarkeit weitere Zugangswege, wie mobiler Vertrieb, fahrbare Geschäftsstellen, Beratung in Mieträumen, Bargeldagenturen, SB Geräte usw. einbezogen werden sollten.

Hier setzt die Studie von Füg (2018) an und beleuchtet im Rahmen einer wirtschaftsgeographischen Analyse den Betrieb fahrbarer Geschäftsstellen öffentlich-rechtlicher Sparkassen in Deutschland. Im Mittelpunkt der Untersuchung stehen die raumstrukturellen Bedingungen unter denen mobile Geschäftsstellen operieren. Dazu werden neben der Auswertung statistischer Daten des Bundesinstitutes für Bau- Stadt- und Raumforschung (BBSR) und der Fahrpläne mobiler Filialen vor allem Befragungen und Erhebungen durchgeführt. Füg hat standardisierte Befragungen, Interviews mit Mitarbeitern und Kunden der Sparkassen sowie Besichtigungen einzelner Institute durchgeführt, um ein möglichst umfassendes Bild zu zeichnen. Die Arbeit von Füg gibt auf dieser Basis auch Auskunft zu betrieblichen Organisationsformen und die verfolgten Strategieansätze des Betriebs der mobilen Filiale. Es zeigt sich, dass ca. jede achte Sparkasse in Deutschland eine oder mehrere mobile Filialen betreibt (Füg 2018, S. 39), wobei der Anteil mobiler Standorte an allen Standorten eines Instituts im Durchschnitt rd. 32% beträgt. Werden die mobilen Haltestellen (mehr als 1 Tsd. Halte in D, ebd., S. 46), mit den stationären Filialen gleichgesetzt, kann eine Reduktion der Reisedistanz zur nächsten Filiale um durchschnittlich rd. 18% ermittelt werden. Dabei liegt die minimale bzw. maximale Reduktion bei rd. 3 bzw. 48% (ebd., S. 38).<sup>1</sup> Allerdings: Füg ermittelt durch Auswerten von 46 Fahrplänen,

---

<sup>1</sup>Füg greift zur Ermittlung der Distanzreduktion auf den Messansatz von Conrad et al. (2018) zurück - siehe Abschnitt 3.2.



dass die durchschnittliche „Öffnungszeit“ einer mobilen Filiale an einer Haltestelle nur rund eine Stunde pro Woche beträgt (ebd., S. 46), so dass sich auch bei mehrfachem wöchentlichen Anfahren einer Haltestelle für die mobile Geschäftsstelle nur eine geringe zeitliche Verfügbarkeit dieses physischen Zugangs zu grundlegenden Finanzdienstleistungen ergibt.

Durch schriftliche Befragung und Interviews ermittelt Füg darüber hinaus Folgendes: Zweck des Betriebs der mobilen Filiale ist die Ergänzung des „grundständigen Angebots“ bzw. die Erweiterung des Angebots „in Orten, die bisher nicht oder unzureichend versorgt wurden“ (Füg 2018, S. 45). Haltestellen werden i.d.R. in der Nähe zu geschlossenen, zu schließenden oder verkleinerten Filialen eingerichtet (ebd., S. 52). Aus betriebswirtschaftlicher Perspektive rechnet sich die mobile Geschäftsstelle langfristig nicht, sie ist „eher politisch als betriebswirtschaftlich sinnvoll“ (ebd., S. 78).

## 3 Methodik und Daten

### 3.1 Quantitative Betrachtung

Die bestehende Literatur beinhaltet sowohl quantitative als auch qualitative Ansätze der Ermittlung bzw. Bewertung des physischen Zugangs zu grundlegenden Finanzdienstleistungen. In Anlehnung an Conrad et al. (2018) wird nachfolgend in einem ersten Schritt aufgezeigt, wie sich die Halte mobiler Geschäftsstellen in die Ermittlung bzw. Bewertung des physischen Zugangs im Rahmen einer rein quantitativen Betrachtung einbeziehen lassen.

Dazu müssen in die Berechnung der durchschnittlichen Reisezeit zur nächsten Filiale auch die Haltestellen der mobilen Filialen einbezogen werden. Die durchschnittliche Reisezeit  $\hat{t}_j$  in Region bzw. Geschäftsgebiet  $j$  wird nach Conrad et al. (2018, S. 12f) definiert als:

$$\hat{t}_j = \frac{d_j}{\hat{s}_j} \tag{1}$$

$\hat{s}_j$  ist die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit der Kunden, die mit

Blick auf die Fragestellung dieses Beitrags nur eine untergeordnete Rolle spielt und insofern von Änderungen der Filialzahl (Erhöhung durch Haltestellen) unberührt bleibt. Sie ergibt sich aus:

$$\hat{s}_j = \frac{1}{\sum_{i=1}^{100} b_{ij}} \sum_{i=1}^{100} s_{ij} b_{ij} \quad (2)$$

Mit  $s_{ij}$ , der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit der Altersgruppen  $i$  und  $b_{ij}$ , der Einwohnerzahl  $b$ , der Altersgruppe  $i$  in der Region  $j$ .

Die durchschnittliche Wegstrecke  $d_j$  zur nächsten Filiale ist die approximative durchschnittliche Distanz zwischen zwei beliebigen Punkten in einer Region  $j$  mit der durchschnittlichen Versorgungsfläche  $\widetilde{O}_j$ . Der Umwegefaktor  $u_j$  greift die topographischen Unterschiede (Höhe über Normalnull) der betrachteten Region  $j$  auf. Wird zum Zweck der Annäherung von einer kreisförmigen Region ausgegangen, ergibt sich  $d_j$  aus (vgl. Conrad et al. 2018, S. 12):

$$d_j = 0,68u_j \sqrt{\frac{\widetilde{O}_j}{\pi}} \quad (3)$$

Die Versorgungsfläche wiederum ergibt sich durch gleichmäßige Aufteilung der Gesamtfläche auf die Zahl der Filialen ( $F$ ) in der Region  $j$ . Durch Einbindung von mobilen Filialen bzw. deren Haltestellen ( $H$ ), reduziert sich in Geschäftsgebieten bzw. Regionen mit mobilen Geschäftsstellen die Versorgungsfläche, woraus sich eine Reduktion der zurückzulegenden Wegstrecke und in der Folge auch eine verkürzte Reisezeit ergibt.

$$\widetilde{O}_j = \frac{O_j}{(F_j + H_j)} \quad (4)$$

Die Versorgungsfläche würde sich durch Einbindung zusätzlicher physischer Zugangswege wie mobiler Vertrieb, Beratung in Mieträumen, Bargeld-

agenturen usw. weiter reduzieren. Die Annahme ist jedesmal, dass eine rein quantitative Betrachtungsweise gewählt und von einer hohen Substituierbarkeit der benannten Zugangswege ausgegangen wird.

### 3.2 Qualitative Betrachtung

Mit Blick auf obiges Vorgehen, dass dem Ansatz von Füg (2018) folgt, ist die Substituierbarkeit, die eine hohe Homogenität der Zugangswege voraussetzt, zu diskutieren. Dabei kann sich die Homogenität erstens auf das Angebot beziehen, dass in den stationären wie mobilen Filialen bereitgestellt wird. Zweitens ist zu hinterfragen, ob das Angebot z.B. in zeitlicher Hinsicht in mobilen Filialen in gleicher Weise für Kunden erreichbar ist, wie im Fall der stationären Filiale. Drittens steht zur Diskussion, inwieweit eine starke räumliche und zeitliche Fokussierung, die mit dem Betrieb der mobilen Geschäftsstellen einhergeht, die Zugangsqualität beeinflusst.

Fügs Auswertung von 46 Fahrplänen zeigt, dass die durchschnittliche „Öffnungszeit“ einer mobilen Filiale an einer Haltestelle nur rund eine Stunde pro Woche beträgt (Füg 2018, S. 46). Wird nun angenommen, dass eine stationäre Filiale für ein Vielfaches dieser Zeit grundlegende Finanzdienstleistungen pro Woche verfügbar macht, reduziert sich der aus der quantitativen Betrachtung erwartete deutliche, positive Versorgungsbeitrag der mobilen Filiale.

Untersuchungsansatz im Bereich der qualitativen Betrachtung ist deshalb, für die mobilen Geschäftsstellen ein so genanntes Filialäquivalent zu berechnen. Hierzu wird der durchschnittlichen Öffnungszeit der mobilen Filiale je Haltestelle und Woche die durchschnittliche Öffnungszeit einer stationären Filiale je Woche gegenübergestellt. Unterschiedliche Öffnungszeitmodelle, die sich aus der Lage der stationären Filialen ergeben (kürzere Öffnungszeiten auf dem Land, längere in der Stadt), müssen dabei berücksichtigt werden. Die quantitative Bewertung, die im letzten Abschnitt vorgestellt wurde, wird hierfür wie folgt angepasst:

Aus der Zahl der Haltestellen  $H_j$  wird auf Basis des Vergleichs der Öffnungszeiten von stationären und mobilen Geschäftsstellen das Filialäquivalent  $FÄ_j$  für die Region  $j$  berechnet. Dieses geht wieder zur Berechnung

der Versorgungsfläche ( $\widetilde{O}_j = \frac{O_j}{(F_j + F\bar{A}_j)}$ ) und darüber in die Ermittlung der durchschnittlichen Reisezeit  $\widehat{t}_j$  ein.

### 3.3 Datensatz

Basis ist der bereits in Conrad et al. (2018) verwendete Datensatz zur Messung der physischen und digitalen Erreichbarkeit von Finanzdienstleistungen der Sparkassen und Genossenschaftsbanken. Er umfasst folgende für diesen Beitrag relevante Daten:

- Gebietsfläche der Gemeinden
- Anzahl bemannter Filialen der Sparkassen in der Gemeinde
- Anzahl Einwohner je Altergruppe (0 bis 100 Jahre) in der Gemeinde
- Höhenprofilaten je Gemeinde

Hieraus können der Umwegefaktor  $u_j$ , die durchschnittliche Reisedistanz  $d_j$ , die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit  $\widehat{s}_j$  und schließlich die durchschnittliche Reisezeit  $\widehat{t}_j$  berechnet werden. Letzteres allerdings ohne Berücksichtigung der mobilen Filialen.

Der vorhandene Datensatz wird deshalb für eine (möglichst) repräsentative Stichprobe von 10 der rd. 50 Sparkassen mit mobiler Filiale ergänzt. Dabei wird die Repräsentativität mit Blick auf folgende Faktoren bewertet: durchschnittliche Reisezeit und Distanz zur nächsten Filiale; Anteil Stadt-, Stadt-Land- und Land-Sparkassen (Abbildung über Verdichtungsgrad); Versorgungsfläche je Filiale und Einwohner je Versorgungsfläche. Im Hinblick auf die mobilen Filialen wurden die zehn Sparkassen zudem so gewählt, dass diese die von Füg (2018) für das gesamte Bundesgebiet ermittelten durchschnittlichen Haltestellenzahlen und Betriebszeiten bestmöglich widerspiegeln (siehe hierzu Tabelle 1).

Neu erfasste Daten für die regionale Stichprobe sind insofern:<sup>2</sup> Zahl der

---

<sup>2</sup>Die Daten wurden im Rahmen der Internetrecherche (Daten auf den Websites der Sparkassen) erfasst.

Haltstellen je Gemeinde, Haltezeit je Haltestelle und Öffnungszeiten der stationären Filialen.

Tabelle 1: Deskriptive Statistik - Datensatz der Stichprobe

<b>Kriterium</b>	<b>D</b>	<b>Füg</b>	<b>Stichprobe</b>
Reisezeit zur nächsten SK Filiale (in <i>min.</i> )	9,6	–	9,6
Distanz zur nächsten SK Filiale (in <i>km</i> )	3,2	3,5	3,3
Versorgungsfläche je stat. Filiale (in <i>km<sup>2</sup></i> )	46,4	–	47,7
Einwohner je Versorgungsfläche (in <i>Tsd.</i> )	13,7	–	11,1
Einwohnerdichte (in Einwohner je <i>km<sup>2</sup></i> )	509,1	–	340,5
Haltstellen je mob. Geschäftsstelle	–	21,0	28,3
Haltedauer je mob. Geschäftsstelle (in <i>Std.</i> )	–	1,2	1,1

Hinweise: Es werden jeweils Durchschnittswerte auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte betrachtet; es wird jeweils auf Filialen mit Beratungsangebot abgestellt; Werte für zehn Sparkassen (bzw. 20 Landkreise / kreisfreie Städte); Werte für 2017.

Quelle: D aus Conrad et al. (2018), Füg aus Füg (2018) und Stichprobe aus eigener Erhebung und Berechnung.

## 4 Ergebnisse

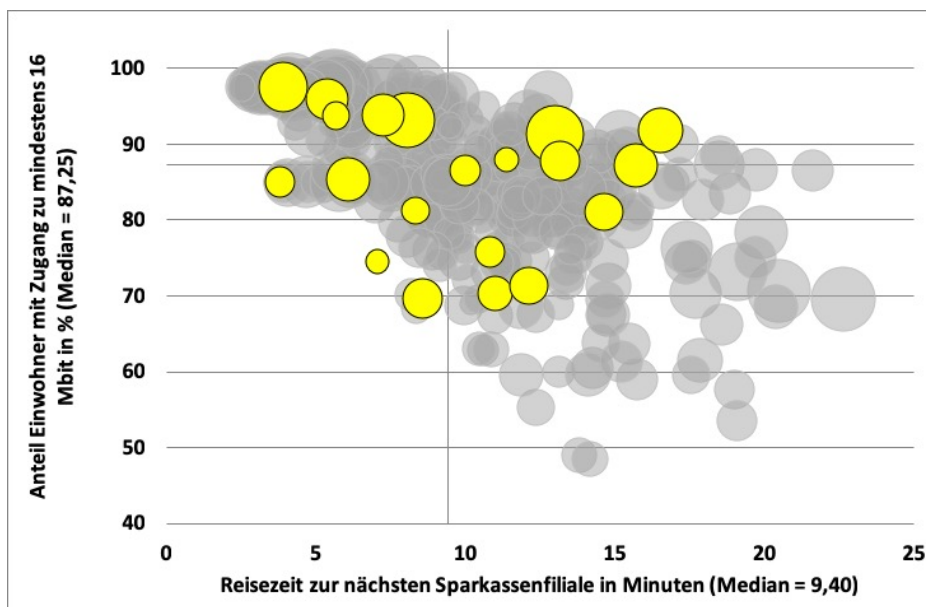
### 4.1 Quantitative Betrachtung

Abbildung 1 hebt die Regionen bzw. Geschäftsgebiete der Stichprobe aus der Betrachtung des gesamten Bundesgebiets heraus. Auch wenn die Stichprobe nur 20% der Institute mit mobilen Filialen umfasst, wird deutlich, dass nicht nur jene Sparkassen mobile Geschäftsstellen betreiben, die einen unterdurchschnittlichen physischen und digitalen Zugang zu Finanzdienstleistungen aufweisen. Vielmehr finden sich auch „Sparkassenbusse“ in Regionen, die sowohl über einen überdurchschnittlich guten Zugang zum Internet und relativ kurze Distanzen bzw. Reisezeiten zur nächsten (stationären) Filiale verfügen. Dies lässt den Schluss zu, dass die mobile Filiale nicht allein zum Zweck der Verbesserung der Versorgung z.B. in dünn besiedelten, peripheren Regionen eingesetzt wird, sondern auch in dichter besiedelten, verstärkerten

Räumen einen strategischen Beitrag leistet (vgl. Füg 2018, S. 35f). Letzteres geht auch aus Tabelle 2 hervor: Die Daten zeigen, dass kein unmittelbarer Zusammenhang zwischen Filialschließungen und der Entwicklung des Anteils Onlinekonten besteht - in dem Sinne, dass sich die physische Präsenz mit der Ausweitung der Nutzung des digitalen Zugangs reduziert.

Im Einklang mit Fügs Ergebnissen führt die Hinzunahme der mobilen Filialen (zwangsläufig) zu einer Reduktion der Reisezeit. Dies verdeutlicht Abbildung 2: Die Reisezeit zur nächsten Sparkassenfiliale (stationär oder mobil) kann bezogen auf den Durchschnitt um rd. 2 Minuten (und maximal um 4 Minuten) verringert werden.

Abbildung 1: Physische und digitale Erreichbarkeit grundlegender Finanzdienstleistungen öffentlich-rechtlicher Sparkassen



Hinweise: Gelb ( $n = 20$ ) Landkreise und kreisfreie Städte im Geschäftsgebiet der Sparkassen mit mobiler Geschäftsstelle (Stichprobe); grau ( $n = 365$ ) alle anderen Landkreise und kreisfreie Städte (mit und ohne mobiler Geschäftsstelle); Bubblegröße = Anteil Einwohner an Gesamtbevölkerung Deutschlands; Daten auf Basis von 2017; Landkreiswerte bzw. Werte der kreisfreien Städte bilden den Durchschnitt der zugehörigen Gemeindewerte ab.  
Quelle: eigene Berechnung und Darstellung.

Auffällig sind vor allem die Verbesserungen im dritten Quadranten (rechts unten) mit unterdurchschnittlicher physischer und digitaler Erreichbarkeit. Es zeigt sich, dass einige Sparkassen durch Betrieb der mobilen Filiale den Median (alle Sparkassen) der physischen Erreichbarkeit von Finanzdienstleistungen erreichen oder sich diesem zumindest annähern. Für diese Institute ist die mobile Filiale unter quantitativen Gesichtspunkten ein wirkungsvolles Instrument zur Sicherung und / oder Verbesserung des (physischen) Zugangs zu grundlegenden Finanzdienstleistungen.

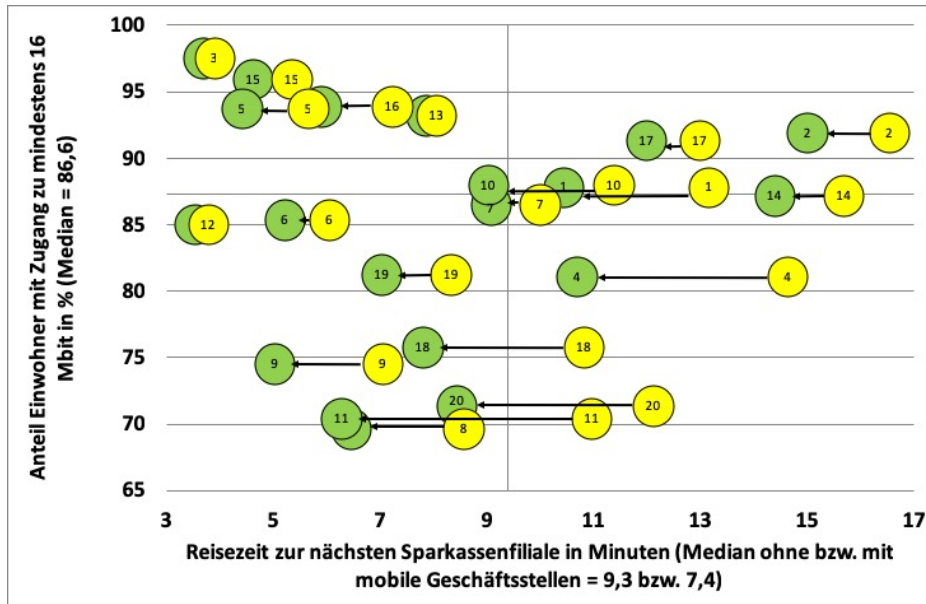
Tabelle 2: Entwicklung Zahl der Filialen und Onlinekonten

Institute der Stichprobe	Veränderung 2011 bis 2017	
	stationäre Filialen	Onlinekonten
1	-21%	52%
2	-6%	42%
3	-17%	77%
4	-17%	29%
5	-8%	64%
6	-3%	54%
7	-11%	29%
8	-32%	37%
9	-25%	65%
10	-27%	29%
Durchschnitte		
– Stichprobe	-14%	45%
– Deutschland	-23%	39%

Hinweise: Durchschnitte Stichprobe bzw. Deutschland auf Basis der Daten einzelner (n = 10) bzw. aller öffentlich-rechtlichen Sparkassen (n = 385) in Deutschland; Änderung der Privatgirokonten in Deutschland im gleichen Zeitraum: 3,77%.

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung.

Abbildung 2: Physische und digitale Erreichbarkeit grundlegender Finanzdienstleistungen öffentlich-rechtlicher Sparkassen



Hinweise: Gelb bzw. grün = Berechnung der Reisezeit ohne bzw. mit Berücksichtigung der mobilen Geschäftsstellen; Werte für zehn Sparkassen (bzw. 20 Landkreise und kreisfreie Städte); Daten auf Basis von 2017; Landkreiswerte bzw. Werte der kreisfreien Städte bilden den Durchschnitt der zugehörigen Gemeindewerte ab.

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung.

## 4.2 Qualitative Betrachtung

Füg ermittelt durch Auswerten von 46 Fahrplänen, dass die durchschnittliche „Öffnungszeit“ einer mobilen Filiale an einer Haltestelle rund 1,2 Stunden pro Woche beträgt (vgl. Tabelle 1), so dass sich auch bei mehrfachem wöchentlichen Anfahren einer Haltestelle für die mobile Geschäftsstelle nur eine geringe zeitliche Verfügbarkeit dieses physischen Zugangs zu grundlegenden Finanzdienstleistungen ergibt. Tabelle 3 verdeutlicht in diesem Zusammenhang für die untersuchte Stichprobe Folgendes: In einer quantitativen Betrachtung beträgt der Anteil der Haltestellen der mobilen Filiale an allen Filialen 34%. Dies führt zu der im letzten Abschnitt dargestellten teils deutlichen Reduk-



tion der Reisezeit. Werden die Öffnungszeiten (zeitliche Verfügbarkeit) als qualitativer Indikator des jeweiligen Zugangsweges in die Analyse einbezogen, wird der Versorgungsbeitrag der mobilen Filiale marginalisiert. Während die 676 stationären Filialen der Stichprobe eine zeitliche Verfügbarkeit von in der Summe rd. 19 Tsd. Stunden pro Woche sicherstellen, stehen den 343 Haltestellen der Stichprobe lediglich 405 Stunden pro Woche gegenüber. D.h. der Anteil der mobilen Filiale an der Gesamtöffnungs- bzw. Verfügbarkeitszeit beträgt nur rund 2%.

Tabelle 3: Verfügbarkeitszeiten stationärer und mobiler Filialen

<b>Merkmal</b>	<b>Filialtyp</b>		<b>Summe</b>
	<b>stationär</b>	<b>mobil</b>	
Anzahl	676	343	1.019
Anteil Filialtyp (an gesamt)	66%	34%	100%
Öffnungszeit (Std. pro Woche gesamt)	19.156	405	19.561
Anteil Öffnungszeit (an gesamt)	98%	2%	100%
Öffnungszeit (Wochenmittel, in Std.)	28,3	1,2	19,2
FÄ (Basis: Wochenmittel stationär)	1	0,04	0,68
Anzahl korrigiert (Anzahl·FÄ)	676	14	690

Hinweise: FÄ = Filialäquivalent; Werte für zehn Sparkassen (bzw. 20 Landkreise / kreisfreie Städte); Werte für 2017; Öffnungszeiten der stationären Filialen wurden auf Basis der Daten von 193 Filialen (vier Institute) hochgerechnet.

Quelle: eigener Berechnung und Darstellung.

Wird dieser Zusammenhang verwendet, um die oben definierten Filialäquivalente zu berechnen, zeigt sich, dass die 343 fahrbaren Geschäftsstelle mit Blick auf deren Verfügbarkeitszeit (Öffnungszeiten) nur rd. 14 stationären Filialen entsprechen. Insofern erhöht sich die Gesamtzahl der Filialen (stationär + Filialäquivalente) lediglich auf 690.

Tabelle 4 verdeutlicht schließlich die Auswirkungen der Umrechnung von Haltestellen und Haltezeiten hin zu Filialäquivalenten: Die Versorgungsfläche je Filiale, die Distanz und Reisezeit zur nächsten Filiale weichen jetzt nur noch marginal von jenen Werten ab, die ohne Berücksichtigung der mo-

Tabelle 4: Vergleich quantitative und qualitative Bewertung

<b>Merkmal</b>	<b>Filialen</b>		
	<b>F+H</b>	<b>F+FÄ</b>	<b>F</b>
Versorgungsfläche je Filiale (in $km^2$ )	33,2	46,3	47,2
Distanz zur nächsten Filiale (in $km$ )	2,8	3,2	3,3
Reisezeit zur nächsten Filiale (in min.)	7,8	9,2	9,3

Hinweise: F = stationäre Filiale; H = Haltestelle; FÄ = Filialäquivalent; Werte für zehn Sparkassen (bzw. 20 Landkreise / kreisfreie Städte); Werte für 2017.

Quelle: eigener Berechnung und Darstellung.

bilen Geschäftsstellen ermittelt wurden. Der Versorgungsbeitrag der mobilen Filialen ist damit unter diesem qualitativen Aspekt (zeitliche Betrachtung) stark reduziert bzw. kann vernachlässigt werden.

Mit Blick auf andere qualitative Aspekte lässt sich darüber hinaus Folgendes zusammenfassen: Hinsichtlich des Angebots an Finanzdienstleistungen zeigt die Auswertung von Füg, dass die Sparkassenbusse i.d.R. gerade mit dem Ziel eingesetzt werden, grundlegende Finanzdienstleistungen bereitzustellen und in dieser Hinsicht die stationäre Filiale zu substituieren (Füg 2018, S. 56f): Die angebotenen Mitarbeiterservices in den mobilen Filialen beziehen sich häufig auf Bargeldein- und -auszahlungen, Annahme von Überweisungsträgern und grundlegende Beratung. Darüber hinaus verfügen die mobilen Filialen häufig auch über einfache SB-Technik, wie Geldautomat und Kontoauszugsdrucker. Insofern kann mit Blick auf das Angebot grundlegender Finanzdienstleistungen weitestgehend von einer qualitativen Gleichwertigkeit mobiler und stationärer Filialen ausgegangen werden.

Mit Blick auf die Zielgruppe, die im Fokus des mobilen Angebots steht (ältere und hochbetagte, wenig mobile Kunden), kann darüber hinaus vermutet werden, dass sogar ein qualitativer Vorteil gegenüber der stationären Filiale besteht: Die mobile Geschäftsstelle bietet einen wohnortnahen, zeitlich

fokussierten Zugang zu einem übersichtlichen Finanzdienstleistungsangebot und wird in der Regel von zielgruppenaffinen oder zumindest hinsichtlich der Zielgruppe sensibilisierten Beratern betrieben.<sup>3</sup> Dies ermöglicht es gerade älteren Kunden, einfache, standardisierte Finanzdienstleistungen unabhängig von der Hilfe Dritter (z.B. Familienangehöriger), in gewohnter Umgebung und zeitlich gut kalkulierbar nachzufragen.

## 5 Zusammenfassung und Ausblick

Der Artikel beschäftigt sich mit dem Versorgungsbeitrag mobiler Geschäftsstellen und ergänzt dazu, die in der bestehenden Literatur herangezogene quantitative Bewertung um qualitative Aspekte wie z.B. die zeitliche Verfügbarkeit des physischen Zugangs zu grundlegenden Finanzdienstleistungen.

Am Beispiel der öffentlich-rechtlichen Sparkassen und auf Basis einer (annähernd) repräsentativen Stichprobe wird aufbauend auf den Stand der Forschung dargestellt, wie sich das Vorgehen von Conrad et al. (2018) zur Messung des physischen Zugangs zu Finanzdienstleistungen um mobile Filialen erweitern lässt. Die Ergebnisse verdeutlichen, dass sich unter quantitativen Gesichtspunkten der physische Zugang erwartungsgemäß verbessert, wenn mobile Filialen in die Untersuchung einbezogen werden.

Mit Blick auf die geringe zeitliche Verfügbarkeit des Zugangs zu Finanzdienstleistungen an Haltestellen der mobilen Filialen kann aber nicht von einer angemessenen Vergleichbarkeit bzw. Substituierbarkeit von stationären und mobilen Geschäftsstellen ausgegangen werden. Vielmehr verdeutlicht der Vergleich der zeitlichen Verfügbarkeit stationärer und mobiler Filialen, dass letztere nur einen geringen Anteil an der Gesamtverfügbarkeitszeit (Öffnungszeiten stationärer + mobiler Geschäftsstellen) ausmachen.

Wird diesem Umstand Rechnung getragen, z.B. indem die Verfügbarkeitszeiten in so genannte Filialäquivalente umgerechnet werden, zeigt sich schließlich ein vergleichsweise geringer Versorgungsbeitrag der mobilen Filialen. Allerdings: Mit Blick auf qualitative Erhebungen von Füg (2018) wird

---

<sup>3</sup>Vgl. NRZ (2018), Welt (2014), Tagesspiegel (2017) und MAZ (2014).

deutlich, dass neben der zeitlichen Verfügbarkeit weitere qualitative Aspekte bei der Bewertung des Versorgungsbeitrags mobiler Geschäftsstellen berücksichtigt werden sollten. So spielt die mobile Filiale gerade für die Gruppe älterer, hochbetagter, oftmals wenig mobiler Kunden eine wichtige Rolle: die Fahrpläne sind oft auf deren Wohngebiete ausgerichtet (Bedienung von Dörfern) - ebenso wie Angebote und Ansprache. In einer weiterführenden qualitativen Untersuchung könnte auf diesen Aspekt näher eingegangen werden: Mit Blick auf den demografischen Wandel, (weitere Ausdünnung ländlicher Räume), der zu erwartenden fortgesetzten Reduktion der stationären Filialen und weiteren Verzögerungen beim Ausbau des Breitbandzugangs zum Internet könnte sich gerade für die Gruppe älterer, hochbetagter, wenig mobiler Kunden die Notwendigkeit für alternative physische Zugänge zu grundlegenden Finanzdienstleistungen ergeben.

## Literaturverzeichnis

- Christians, U. und Hartl, F. (2015): Effizienz von regionalen Kreditinstituten: Eine Studie zur Dynamik der Effizienz von Regionalkreditinstituten am Beispiel ostdeutscher Sparkassen und Kreditgenossenschaften 2007-2012 auf Basis von Data Envelopment und Hauptkomponentenanalyse. BWV Berliner Wissenschafts-Verlag.
- Christians, U. (2015): Wachstums-, Erfolgs- und Risikoentwicklung von Banken in peripheren Regionen. Eine Kennzahlenanalyse am Beispiel der Kreditgenossenschaften und Sparkassen in Brandenburg in mittelfristiger Perspektive. Logos Verlag Berlin GmbH.
- Conrad A, Trigo Gamarra L, Neuberger D (2014) The impact of regional economic conditions on the efficiency of savings banks in the light of demographic change. *Credit and Capital Markets* 47(4). URL: 533-570. <https://doi.org/10.3790/ccm.47.4.533>.
- Conrad, A., Hoffmann, A. und Neuberger, D. (2018): Physische und digitale Erreichbarkeit von Finanzdienstleistungen der Sparkassen und Genossenschaftsbanken. *Review of Regional Research*, 2018, 38(2): 255-284.
- Füg, F. (2018): Mobile Geschäftsstellen im Sparkassensystem. Eine wirtschaftsgeographische Analyse der Erfolgsfaktoren und Einsatzmöglichkeiten. Institut für Geografie Universität Duisburg-Essen, Essen.
- Flögel, F. und Gärtner, S. (2018): The Banking Systems of Germany, the UK and Spain from a Spatial Perspective: Lessons Learned and What Is to Be Done? Institut Arbeit und Technik (IAT discussion paper, 18/01A).
- Gärtner, S. und Flögel, F. (2017): Raum und Banken. Zur Funktionsweise regionaler Banken. Nomos Verlagsgesellschaft mbH u. Co. KG.
- Köhler, P. (2009): Bankbus: Die Sparkasse macht wieder mobil, in: *Handelsblatt*, 05.05.2009. URL: <https://www.handelsblatt.com/finan>

- zen/banken-versicherungen/bankbus-die-sparkasse-macht-wieder-mobil/3170614-all.html; Zugegriffen: 13.11.2018.
- Märkische Allgemeine (2014): Bankautomat auf Rädern; 25.04.2014. URL: <http://www.maz-online.de/Lokales/Dahme-Spreewald/Bankautomat-auf-Raedern>; Zugegriffen: 12.11.2018.
- NRZ (2018): Mobile Filiale lohnt sich für Sparkasse in Emmerich nicht; 08.05.2018. URL: <https://www.nrz.de/staedte/emmerich-rees-isselburg/sparkassenbus-lohnt-sich-fuer-sparkasse-in-emmerich-nicht-id214233685.html>; Zugegriffen: 12.11.2018.
- RP-Online (2018): Mobile Sparkasse für Herongen? 08.10.2018. URL: [https://rp-online.de/nrw/staedte/geldern/mobile-sparkasse-fuer-herongen\\_aid-33551251](https://rp-online.de/nrw/staedte/geldern/mobile-sparkasse-fuer-herongen_aid-33551251); Zugegriffen: 12.11.2018.
- SWR aktuell (2018): Bankfilialsterben in Rheinland-Pfalz: Kein Geld ohne Sparkassenmobil; 31.01.2018. URL: <https://www.swr.de/swraktuell/rp/bankfilialsterben-in-rheinland-pfalz-kein-geld-ohne-sparkassenmobil/-/id=1682/did=21075882/nid=1682/19tfmok/index.html>; Zugegriffen: 12. 11.2018.
- SZ (2018): Lokalpolitiker fordern mobile Bankfilialen. 05.02.2018; URL: <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/bogenhausen-lokalpolitiker-fordern-mobile-bankfilialen-1.3854784>; Zugegriffen: 12.11.2018.
- Tagesspiegel (2017): Dafür kommt zwei Mal die Woche der Bank-Bus; 25.10.2017. URL: <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/filialsterben-in-berlin-dafuer-kommt-zwei-mal-die-woche-der-bank-bus/20485706.html>; Zugegriffen: 12.11.2018.
- Welt (2014): Sparkasse schickt Busse in die menschenleere Provinz; 10.07.2014. URL: <https://www.welt.de/wirtschaft/article130011096/Sparkasse-schickt-Busse-in-die-menschenleere-Provinz.html>; Zugegriffen: 12.11.2018.