

Stabilisierung der Strukturentwicklung im Lumdatal

Eine ganz wesentliche Prämisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Lumdatalbahn stellt der positive Einfluss der Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Strukturentwicklung dar.

Nachfolgend soll gezeigt werden, welche Entwicklungspotenziale das Lumdatal aufweist, welchen Stellenwert Pendlerverflechtungen einnehmen und wie der Landkreis Gießen aktive Strukturförderung im ländlichen Norden und nördlichen Osten des Kreisgebietes betreibt.

Situationsanalyse

Demografische Entwicklung

Lange Zeit nahmen einige Kommunen des Lumdatal im Hinblick auf ihre demografische Entwicklung den Status eines „Sorgekindes“ im Landkreis Gießen ein. Noch im Jahre 2007 sagte die Hessen Agentur für die Gemeinde Rabenau beispielsweise einen Bevölkerungsrückgang bis 2030 von 27,1 Prozent voraus. Im Jahre 2017 weist die Hessen Agentur für Rabenau hingegen nur noch einen Bevölkerungsrückgang um 1,6 Prozent für den Zeitraum 2015 bis 2030 aus. Ein genauerer Blick auf die demografische Entwicklung der vergangenen fünf Jahre macht deutlich, dass das Lumdatal in Sachen Bevölkerungsentwicklung über eine Reihe positiver Potenziale verfügt.

Tabelle 1: Indikatoren demografischer Wandel im Lumdatal

Kommune	Bevölkerungsentwicklung 2012-2016 (in %)	Prognose 2015-2030 Hessen Agentur (in %)	Prognose 2016-2030 LKGI (in %)	Wanderungssaldo 2012-2016 ¹	Familienwanderungssaldo 2012-2016	Bildungswanderungssaldo 2012-2016
Allendorf (Lumda)	+0,17	+1,90	-6,05	+1,82	+16,00	-41,49
Lollar	+4,75	-1,70	+7,20	+14,10	+17,50	+21,68
Rabenau	+0,78	-1,60	+0,85	+7,32	+15,52	+5,90
Staufenberg	+2,54	+5,90	+3,33	+7,10	+12,59	+1,30

Quelle: ekom21, Hessen Agentur 2016, LKGI.

¹ Die Wanderungssalden beziehen sich jeweils auf 1.000 Einwohner (HW=Hauptwohnsitz, NW=Nebenwohnsitz).

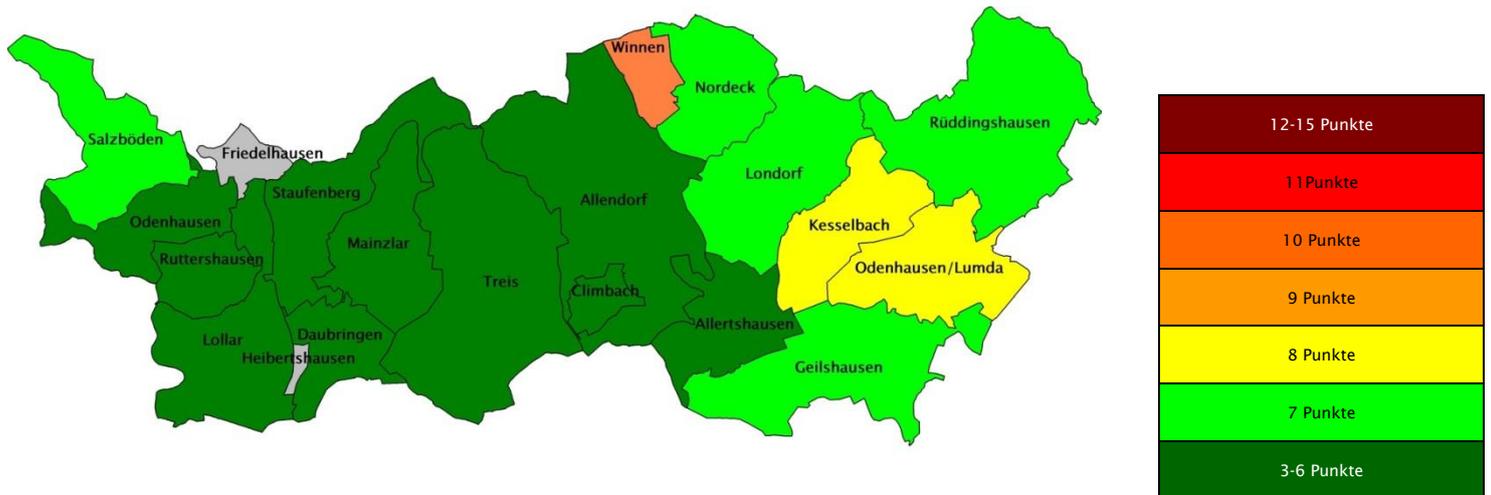
In allen Anrainerkommunen der geplanten Lumdatalbahn ist für die letzten fünf Jahre ein Bevölkerungswachstum zu verzeichnen. Somit wird der negative natürliche Saldo in den Kommunen durch einen positiven Wanderungssaldo nicht nur ausgeglichen, sondern überkompensiert. Ein genauerer Blick auf die altersspezifischen Wanderungsbewegungen zeigt bei der Bildungswanderung Zuwächse in drei der vier Anrainerkommunen, zugleich verfügen alle Kommunen im Lumdatal über einen deutlichen positiven Familienwanderungssaldo. Das Lumdatal als Wohnort erfreut sich also weiterhin bei jungen Menschen und Familien großer Attraktivität.

Während die Hessen Agentur für zwei der vier Anrainerkommunen bis 2030 einen Bevölkerungsrückgang voraussagt, sagen die durch den Landkreis Gießen erarbeiteten Prognosen, die auf einer Stützperiode der Jahre 2012 bis 2016 basieren und vor Ort unter Berücksichtigung der Siedlungsflächenpotenziale einer Plausibilitätsanalyse unterzogen wurden, in Lollar und Rabenau ganz andere, positivere Trends voraus. Für Allendorf (Lumda) kann wiederum keines der durch den Landkreis Gießen errechneten Prognoseszenarien ein Bevölkerungswachstum bis 2030 bestätigen.

Neben der Prognose erlaubt auch ein Rückgriff auf den durch das Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung im Jahre 2011 erarbeiteten demografischen Zukunftsindex eine Einschätzung der demografischen Zukunftsfähigkeit des Lumdatals. Dieser Index kann Werte zwischen 0 und 15 Punkten annehmen und berücksichtigt neben der Einwohnerzahl auch die Altersstruktur, das bürgerschaftliche Engagement vor Ort, die Leerstandsquote sowie die PKW-Fahrzeit zum nächsten Oberzentrum, was im Falle des Lumdatals durch die Universitätsstadt Gießen abgebildet wird. Je näher die Werte an 0 liegen, desto besser sind die Zukunftsaussichten eines Ortes. Werte zwischen 0 und 7 (grüne Einfärbung) legen eine positive Entwicklung für die nächsten Jahre nahe, während ein Wertebereich ab 9 Punkten (rote Einfärbung) Zukunftsprobleme im Hinblick auf die genannten Indikatoren aufzeigt.² Für die Anrainerkommunen der Lumdatalbahn können in der großen Mehrheit der Orte Werte zwischen 5 und 7 Punkten ermittelt werden. Alleine in drei Dörfern liegen die Indexwerte über 7 Punkten, was Abbildung 1 zu entnehmen ist.

² Genauere Informationen hierzu unter URL: https://www.berlin-institut.org/fileadmin/user_upload/Doerfer_2011/Die_Zukunft_der_Doerfer_Webversion.pdf.

Abbildung 1: Demografischer Zukunftsindex für das Lumdatal



Quelle: LKGI.

Vor dem Hintergrund der aufgezeigten Trends präsentiert sich das Lumdatal in Sachen Bevölkerungsentwicklung als lebendiger ländlicher Raum, der auch noch für die Zukunft Potenziale aufweist, die es zu nutzen und zu stärken gilt.

Mobilität und Pendlerbewegungen

Insgesamt lassen sich im Lumdatal Tag für Tag 5.890 Pendlerbewegungen zum Arbeitsort beobachten. Davon verlassen täglich wiederum 4.330 Menschen ihre Heimatkommune in einer der Anrainerkommunen der Lumdatalbahn, um ihrer Beschäftigung nachzugehen. Alleine 3.000 Personen pendeln täglich für ihre Arbeit nach Gießen (BBSR 2017). Weitere Pendlerverflechtungen entstehen durch Schüler, Studenten und Auszubildende sowie durch Menschen, die zwecks wirtschaftlicher, kultureller oder anderer immaterieller (Konsum-)güter ihren Wohnort im Lumdatal regelmäßig für eine bestimmte Zeitspanne verlassen. Aus der vom Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie zur Lumdatalbahn geht hervor, dass eine Umsetzung des Vorhabens täglich 470 Fahrgastgewinne bei 255 Fahrgastverlusten generieren würde.

Strukturförderung seitens des Landkreises Gießen

Wohnen und ländlicher Raum

Der Landkreis Gießen verfügt über eine positive Bevölkerungsentwicklung. Dieser Umstand bedeutet aber nicht, dass es vor Ort in den Städten, Gemeinden und Dörfern des Landkreises keine strukturellen Probleme gibt. Gerade der Zugang zu

Wohnraum erweist sich in vielerlei Hinsicht als großes Problem, weshalb der Landkreis bereits Ende 2015 aktiv wurde und sich für die Gründung einer Organisation auf dem Gebiet des sozialen Wohnungsbaus aussprach. Im Frühjahr 2017 gab schließlich der Kreistag grünes Licht für die Gründung der „Sozialer Wohnungsbau und Strukturförderung im Landkreis Gießen GmbH“ (SWS GmbH), der momentan inklusive des Landkreises 13 kommunale Gebietskörperschaften angehören (Stand April 2018). Ziel dieser Gesellschaft ist es, die Schaffung von Wohnraum und die Förderung der Infrastruktur im ländlichen Raum im Verbund zu fördern sowie den Landkreis bei der Mittelvergabe der kreiseigenen Förderrichtlinie für bezahlbaren Wohnraum zu beraten. Für diesen Zweck wurde zunächst ein Wohnraumversorgungskonzept vom GEWOS-Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung erarbeitet, was quantitative und qualitative Neubau- und Umbaubedarfe sowie die Nachfrageentwicklung in alters- und haushaltsgrößenspezifischen Segmenten anzeigt. Neben der Darstellung der Nachhol-, Ersatz- und Neubaubedarfe weist die Studie auch darauf hin, die bereits bestehende bauliche Infrastruktur vor Ort besser zu nutzen. Bislang wurde seit Gründung der Gesellschaft die Schaffung von knapp 100 Wohneinheiten, die die Bedingungen der Mietwohnförderung des Landes Hessen erfüllen, im Landkreis durch die SWS GmbH konstruktiv begleitet und unterstützt. Auch für die Nutzung der bestehenden baulichen Infrastruktur wurden in der jüngsten Vergangenheit auf Kreisebene wichtige Weichen gestellt. So entwickelte der Landkreis Gießen ab dem Jahre 2015 das „Altbau-Beratungs- und Informations-Zentrum“ (kurz: AIBIZ). Um Menschen für Altbauprojekte zu motivieren, wird das AIBIZ allgemeine Beratungen im Altbaubereich sowie eine kompetente Beratung bei der Akquise von Fördermitteln durch die Denkmalschutzbehörde anbieten, die vor Ort im geplanten Beratungszentrum in Grünberg Sprechstunden abhalten wird. Einen wichtigen Beitrag zum AIBIZ wird die SWS GmbH durch die Schaffung einer Immobilienbörse sowie durch eine niedrigschwellige Bauherrenberatung leisten. Der Austausch zwischen Altbaufreunden sowie die frühzeitige Einschätzung von Kosten auf Seiten der Altbauinteressenten stehen hierbei im Vordergrund. Durch ein Zusammenwirken des AIBIZ und der SWS GmbH kann die Nutzung des Wohnpotenzials von Altbauten und Fachwerkhäusern gefördert werden. Hierdurch könnten zwei Probleme auf einmal gelöst werden: Einerseits könnte die hohe Nachfrage nach bezahlbarem und barrierefreiem Wohnraum gedeckt werden und andererseits könnte der Erhalt einzelner Gebäude oder Gebäudeensembles durch geförderte Wohnungsbauprojekte der SWS GmbH gesichert werden. Bis 2030 werden in Allendorf (Lumda), Lollar, Rabenau und Staufenberg insgesamt 700 neue Wohnungen benötigt. Hinzu kommt die Umwidmung des bestehenden

Wohnraumes zu seniorengerechten und bezahlbaren Wohnungen sowie zu kleineren Single-Wohneinheiten. Ein Altbaubestand in den Anrainerkommunen der Bahnstrecke von bis zu 16,8 Prozent (Zensus 2011) legt nahe, dass ein Zusammenwirken von SWS GmbH und ALBIZ gerade für das Lumdatal von zentraler Bedeutung sein wird.

Gemeinwesenarbeit im ländlichen Raum

Vereinssterben und das Wegbrechen der Nachbarschaftshilfe werden immer wieder angeführt, um den demografischen Wandel im ländlichen Raum greifbar zu machen. Dieser allgemeine Trend hat auch vor Mittelhessen nicht Halt gemacht, jedoch stellt sich der Landkreis Gießen diesen Herausforderungen und hat mit dem Freiwilligenzentrum eine wichtige Anlaufstelle für Vereine geschaffen. Zudem beschäftigt der Landkreis im Rahmen des Förderprogramms „Gemeinwesenarbeit“ in den Teilräumen Nord und Ost Gemeinwesenkoordinatoren, um die Gemeinwesenarbeit von Vereinen, Projektinitiativen, Nachbarschaftshilfen usw. besser zu vernetzen. Begleitet wird diese Arbeit von einer Untersuchung zur kulturellen und sozialen Teilhabe durch Gemeinwesenarbeit als eine Säule des Demografie-Monitorings.

Wirtschaftsförderung

Der Landkreis Gießen ist ein attraktiver Wirtschaftsstandort, der zum einen durch mittelständisches, familiengeführtes Gewerbe mit hohem Innovationsgrad und großer regionaler Verantwortung und zum anderen durch eine gute Breitband- und Netzinfrastruktur sowie – bedingt durch die Justus-Liebig-Universität und die Technische Hochschule Mittelhessen – durch ein hohes Fachkräftepotenzial geprägt ist. Trotz dieser Standortvorteile wird der Landkreis Gießen international nicht wahrgenommen. Das internationale Interesse konzentriert sich auf das Rhein-Main-Gebiet. Im August 2017 beschloss der Kreistag des Landkreises Gießen, der internationalen Standortmarketinggesellschaft der Region Frankfurt Rhein Main, der FrankfurtRheinMain GmbH, zum 1. Januar 2018 beizutreten. Künftig wird der Landkreis Gießen als Teil der Metropolregion Frankfurt Rhein Main beworben werden und eine Vernetzung über die Grenzen des Landkreises hinaus in das prosperierende Rhein-Mai-Gebiet betreiben.

Wichtige Erfolge in der Gewerbeansiedlung konnten bereits vor dem Beitritt zur FrankfurtRheinMain GmbH erzielt werden. Ein herausragendes Beispiel für das Gelingen eines interkommunalen Gewerbegebietes ist der Gewerbepark an der Bundesautobahn A5 zwischen Grünberg und Rabenau. Der Landkreis Gießen hat die Entstehungsphase des 23 Hektar großen Gewerbegebietes konstruktiv begleitet und ein

erster Investor hat bereits sein Interesse bekundet, an diesem Standort ein produzierendes Unternehmen zu errichten.

Breitbandausbau

Die Digitalisierung hält große Chancen für den ländlichen Raum offen. Arbeiten von zu Hause aus, die rasche Verfügbarkeit von Informationen und Daten für alle Lebensbereiche, Vernetzung und schneller Austausch – in vielerlei Hinsicht bietet die Digitalisierung die Möglichkeit, die Kluft zwischen dem städtischen und ländlichen Raum zu schließen. Dieses Potenzial hat der Landkreis Gießen früh erkannt und mit der Gründung der Breitband Gießen GmbH im Jahre 2011 einen Meilenstein für die Digitalisierung des ländlichen Raums gesetzt. Mittlerweile ist im gesamten Landkreis eine flächendeckende Mindestbreitbandversorgung von 30 Mbit/s verfügbar.³ Vielerorts sind sogar über 50Mbit/s und bis zu 100 Mbit/s verfügbar. Dies gilt auch für die Kommunen im Lumdatal. Ein Blick in den Breitbandatlas des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur macht deutlich, dass gerade in Lollar, Rabenau und Staufenberg über 50 Mbit/s überwiegend angeboten werden können. Zurzeit projiziert der Landkreis Gießen einzelne Gewerbegebiete, außer Orts liegende Höfe, Schulen und andere öffentliche Gebäude, um diese an das Glasfasernetz anzuschließen.

Mobilität

Neben den Themen Wohnen und Arbeiten zählt das Thema Mobilität zu den zentralen Themen bei der Bewältigung der durch den demografischen Wandel aufgeworfenen Herausforderungen. Eine gute Erreichbarkeit von Mittel- und Oberzentren ist ein ganz wesentlicher Faktor für die weitere Entwicklung des ländlichen Raumes. Nicht umsonst berücksichtigen wissenschaftliche Studien zur Zukunftsfähigkeit des ländlichen Raumes auch die Verkehrsanbindung der jeweiligen untersuchten Regionen. Während die durchschnittliche Fahrzeit aus den Kreiskommunen nach Gießen 13,5 Minuten beträgt, liegt der Durchschnitt der Anrainerkommunen der Lumdatalbahn bei 21,54 Minuten (BBSR 2017).

Im Rahmen des Masterplans 100 % Klimaschutz wurde eine nachhaltige Multimobilitätsstrategie erarbeitet. Diese macht deutlich, dass im Mobilitätsbereich ein Großteil der CO₂-Emissionen entsteht (37%). Den größten Anteil an diesen Emissionen hat der motorisierte Individualverkehr (64%). Zur Erreichung der Klimaschutzziele müssen lange Fahrtstrecken vermieden werden und Fahrten auf klimaneutrale und klima-

³ Wenige Ausnahmen beziehen sich nur noch auch außerhalb liegende Höfe, einzelne Anwesen und Einrichtungen.

freundlichere Verkehrsarten verlagert werden. Das im Masterplan errechnete Szenario zur Erreichung der Klimaschutzziele sagt aus, dass die Verkehrsleistung im Schienenpersonen- und -Güterverkehr bis zum Jahre 2050 auf 143% ansteigen muss (gegenüber 2014) und die Fahrleistung bei Bussen auf 114% gesteigert werden muss (gegenüber 2014). Bis zum Jahr 2050 muss der Anteil strombetriebener Fahrzeuge (E-Mobilität) von derzeit weniger als 1% auf 88% bei PKW gesteigert werden. Fänden allein Verbesserungen in der Technik statt (Erhöhung der Anteile von E-Mobilität, Reduktion spezifischer Emissionsfaktoren und Senkung des spezifischen Endenergieverbrauchs bei Kraftfahrzeugen) so würde unter den getroffenen Annahmen eine Halbierung des Endenergieverbrauchs bis 2050 gegenüber 1990 erreicht werden, die Zielsetzung zur Reduktion der Treibhausgasemissionen jedoch noch nicht. Erst durch die Kombination aller Entwicklungen, der Einsparung/Verlagerung von Fahrleistung sowie die technischen Entwicklungen, wird die Gesamtzielsetzung eine Reduktion der verkehrsbedingten Treibhaus-Emissionen um 95% bis 2050 gegenüber dem Jahr 1990 erreicht

Das Umweltbundesamt erfasst für die verschiedenen Verkehrsmittel umweltrelevante Daten. Laut ihren Angaben verursacht ein mit 1,5 Personen besetzter PKW einen Treibhausgasausstoß von 140 g/Pkm, ein Linienbus bei einer Auslastung von 21% 75 g/Pkm und eine Eisenbahn 38 g/Pkm bei einer Auslastung von 27%⁴.

Abschlussbetrachtung

Im Herbst 2017 stimmte der Kreistag grundsätzlich der Reaktivierung der Lumdatalbahn einstimmig zu und beauftragte den Kreisausschuss, noch in diesem Jahr die für die Reaktivierung notwendigen Gespräche zu führen. Das Lumdatal hat das Potenzial zu zeigen, dass der ländliche Raum nicht per se der Verlierer des demografischen Wandels sein muss. Mit einer aktiven Strukturförderung leistet der Landkreis Gießen einen wichtigen Beitrag für das Ausschöpfen der Stärken des Lumdatal. Durch die Reaktivierung der Lumdatalbahn kann ein weiterer wichtiger Schritt gegangen werden, um die Potenziale einer Region zu fördern, die lange und unberechtigterweise als Sinnbild für ein scheinbar unabwendbares Schicksal des ländlichen Raumes im demografischen Wandel galt.

⁴Quelle Umweltbundesamt, Bezugsjahr 2016, Internet: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#textpart-1>

Quellen

BBSR (2017): Pendlerverflechtungen und Fahrzeiten zum nächsten Oberzentrum im Landkreis Gießen, Auftragsarbeit, abrufbar über LKGI.

Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung (2011): Die Zukunft der Dörfer. Zwischen Stabilität und demografischem Niedergang, Berlin.

BMVI (2018): Breitbandatlas, URL:

<https://www.bmvi.de/DE/Themen/Digitales/Breitbandausbau/Breitbandatlas-Karte/start.html>, 16.4.2018.

ekom21(2012-2016): Fluktuationsstatistik für den Landkreis Gießen, Auftragsarbeit, abrufbar über LKGI.

Hessen Agentur (2016): Hessisches Gemeindelexikon, URL: <https://www.hessen-gemeindelexikon.de/>, 16.4.2018.

RMV/ZOV (2018): Machbarkeitsstudie und Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Reaktivierung der Lumdatalbahn, Frankfurt am Main.

Umweltbundesamt (2016): Emissionsdaten, URL:

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#textpart-1>, 16.4.2018.

Zensus 2011: Zensusdatenbank des Zensus 2011, URL:

<https://ergebnisse.zensus2011.de/>, 16.4.2018.