

An den Kreistagsvorsitzenden
Herrn Claus Spandau
Riversplatz 1 - 9

35394 Gießen

Vorlage Nr.: 0262/2021

Mit Antrag
auf direkte
Ausschußberatung

Gießen, den 06. Oktober 2021

Sozialtarif für den ÖPNV im Landkreis Gießen

Sehr geehrter Herr Kreistagsvorsitzender Spandau,
die Fraktion Gießener Linke beantragt, der Kreistag möge folgenden Antrag beschließen:

Der Kreistag beauftragt den Kreisausschuss, die Einführung ermäßigter Tickets (Einzel-, Wochen- und Monatskarten) des ÖPNV für die Bürgerinnen und Bürger des Landkreises (außer Gießen) beim ZOV zu beantragen und vorzubereiten. Dabei sollten die in der Stadt Gießen gültigen Ermäßigungen in Höhe von 50 bzw. 20 Prozent zugrunde gelegt werden.

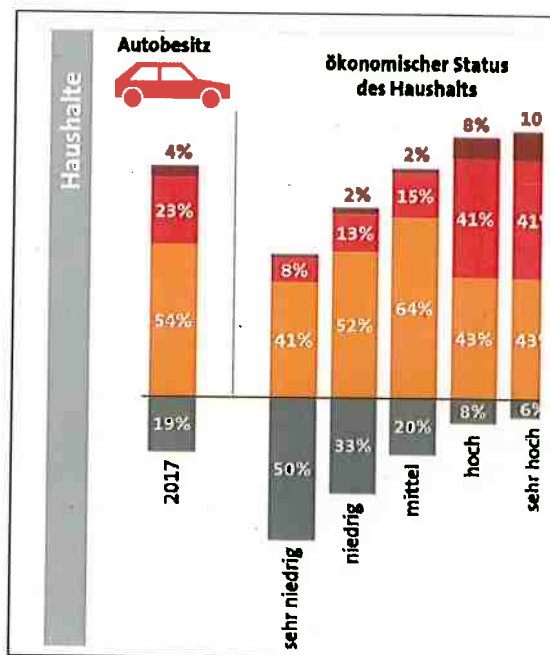
Begründung:

Um die Kosten einer solchen Maßnahme zu beziffern, kann ein Blick in die Stadt Gießen helfen, wo es seit vielen Jahren den Gießen-Pass gibt, der neben den Vergünstigungen im ÖPNV auch solche für kulturelle Dienste einschließt. Hier wird der Pass von ca. 5.500 Menschen in Anspruch genommen, die Kosten je Person belaufen sich auf ca. 110 €. Es werden ca. 110.000 Einzelfahrkarten und 20.000 Monatskarten verkauft. Das Gesamtaufwendungen belaufen sich auf ca. 600.000 €.

Wer nutzt Autos und wer nicht?

Zu den weit verbreiteten Irrtümern zählt die Meinung, Autos würden v.a. von abhängig Beschäftigten mit normalem oder auch geringerem Einkommen und finanziell beeinträchtigten Menschen genutzt. Die hier abgebildete Grafik (die Zahlen gelten für Hessen und stammen aus einer Studie von infas für das Land Hessen aus 2017) beweist das Gegenteil. Je höher der ökonomische Status eines Haushalts, desto mehr Autos gibt es dort. In den drei unteren von insgesamt fünf Statusgruppen (ganz niedriges, niedriges und mittleres Einkommen) ist in rund einem Drittel der Fälle kein Auto verfügbar.

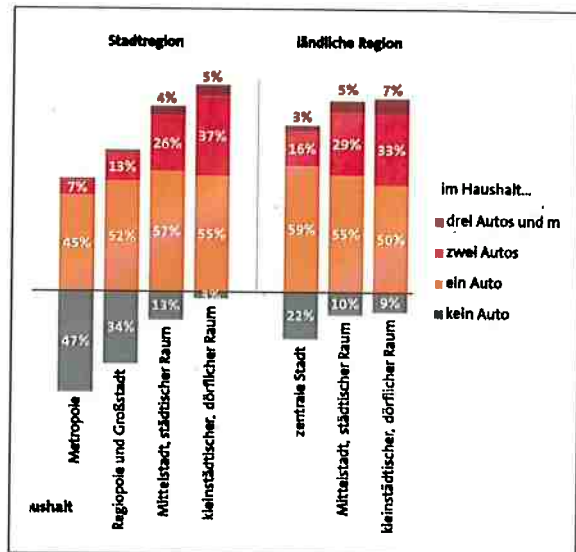
Dabei handelt es sich um eine heterogene Personengruppe, die einen erheblichen Teil der – ca. ein Drittel – der Gesamtbevölkerung darstellt.



Natürlich differieren die Zahlen deutlich, wenn danach genau schaut wird, ob es sich um eine städtische oder ländliche Region handelt.

2017 verfügt in Hessen mehr als jeder vierte Haushalt über zwei oder mehr Autos.

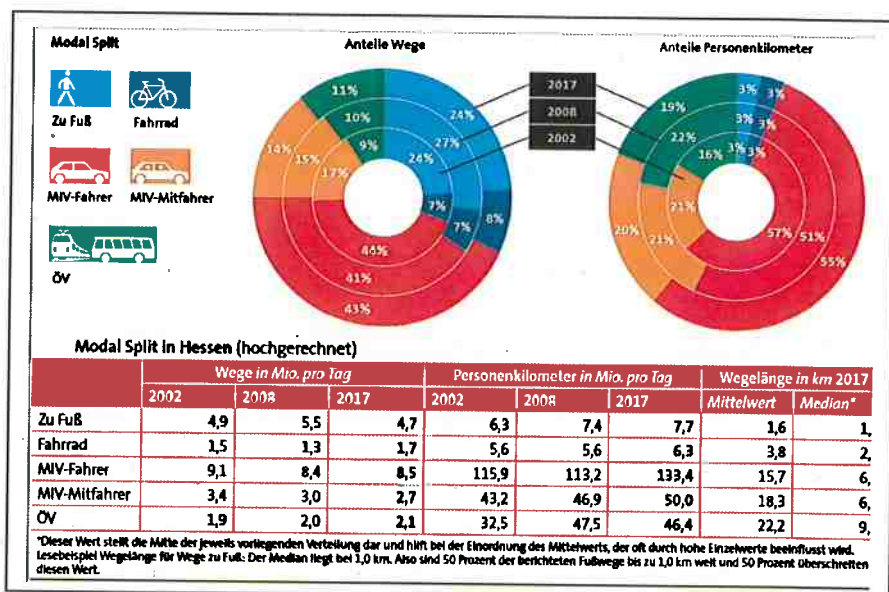
Das hängt allerdings stark von der Wohnregion eines Haushalts ab. So haben in Metropolregionen fast fünf von zehn Haushalten kein Auto (Frankfurt/M.). In der Stadt Gießen sind die Zahlen – wegen der hohen Zahl von Studierenden – ähnlich. 2019 entfielen auf zehn Einwohner nur 4,2 Autos (autoärmste Stadt Hessens). In der ländlichen Region nutzen 90 Prozent der Haushalte mindestens ein Auto.



Die Resultate zeigen aber auch, dass der Autobesitz deutlich – s. oben – von der ökonomischen Situation eines Haushalts abhängt

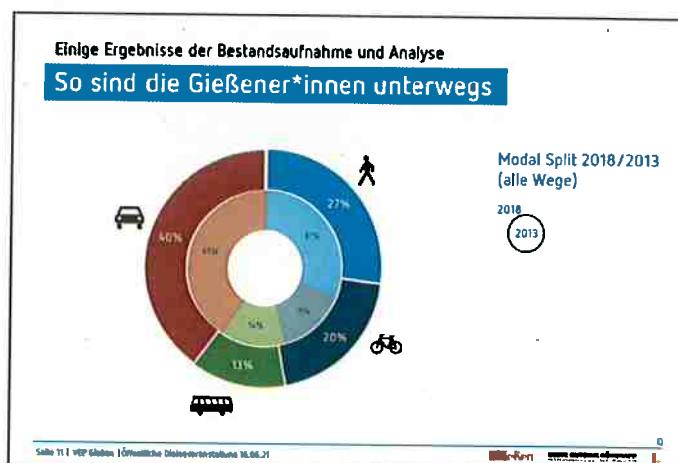
Welche Strecken werden mit welchem Verkehrsmittel bewältigt?

Der Modal-Split drückt die prozentualen Anteile der Verkehrsmittel an dem gesamten Verkehrsaufkommen aus. Wie 2002 und 2008 entfallen auch 2017 ca. 60 Prozent auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) (14 % Mitfahrer). Der Fahrradanteil steigt auf 8, der ÖV auf 11 Prozent. Die Fußwege machen 24 Prozent aus.



Zugleich zeigt die Spalte „Weglänge in km 2017“, dass selbst beim MIV durchschnittliche Wegstrecken von ca. 16 km zurückgelegt werden, also Strecken, die auch oft mit anderen Verkehrsmitteln (ÖPNV oder Fahrrad) bewältigt werden könnten.

Auch hier wieder der Blick auf die Stadt Gießen. Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung wurde ein aktueller Modal-Split 2018/2013 veröffentlicht, der ein rasantes Wachstum beim Fahrradfahren dokumentiert (allerdings immer noch ein Wert, der deutlich unter dem vergleichbarer Universitätsstädte liegt).

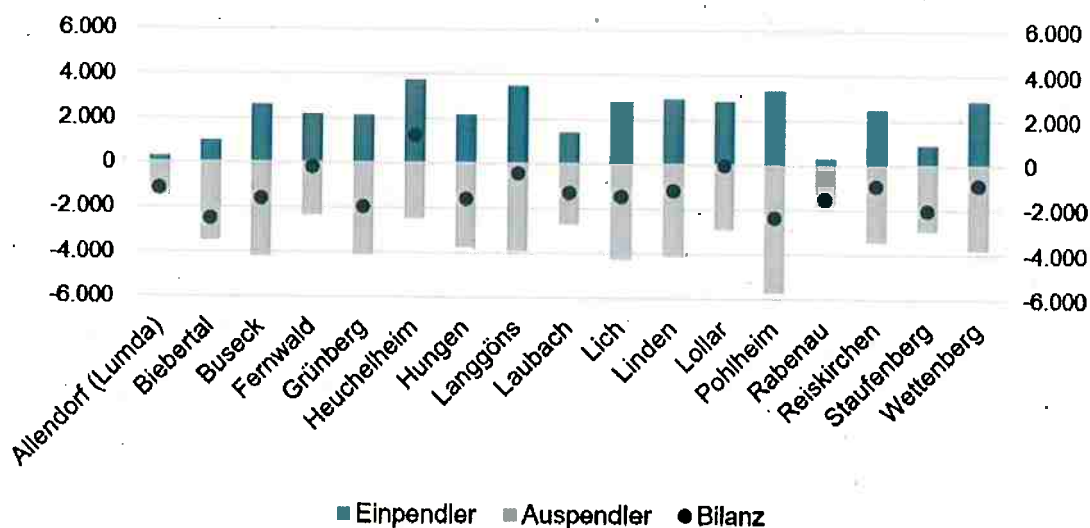


In welche Städte und Regionen pendeln die Beschäftigten?

Aus der neuen GEWOS-Studie zur Fortschreibung des Wohnraumversorgungskonzepts des Landkreises: „2019 lebten im Landkreis Gießen insgesamt rund 100.290 sozialversicherungs-pflichtig Bschäftigte, 30.390 davon in der Kreisstadt. Von den rund 69.900 Beschäftigten im Landkreis Gießen (o. Stadt) war jedoch für etwa 82 % der Wohnort nicht der Arbeitsort. Die Gemeinden des Landkreises weisen demnach einen hohen Auspendleranteil auf. Der niedrigste Auspendleranteil entfällt mit rund 74 % auf die Gemeinde Laubach, am höchsten ist der Auspendleranteil in Rabenau mit 92 %. Zum Vergleich: Deutschlandweit lag der Pendleranteil im Jahr 2018 bei rund 60 % (BBSR 2020).

Die nachfolgende Abbildung 4 stellt die Pendlerbilanzen für alle Gemeinden des Landkreises Gießen (o. Stadt) dar. Daraus geht hervor, dass, bis auf Heuchelheim, alle Gemeinden einen negativen Pendlersaldo aufweisen. Ein deutlicher Überschuss an Auspendlern zeigt sich insbesondere in Allendorf und Rabenau. Hier übersteigt die Zahl der Auspendler die der Einpendler um mehr als das Fünffache.

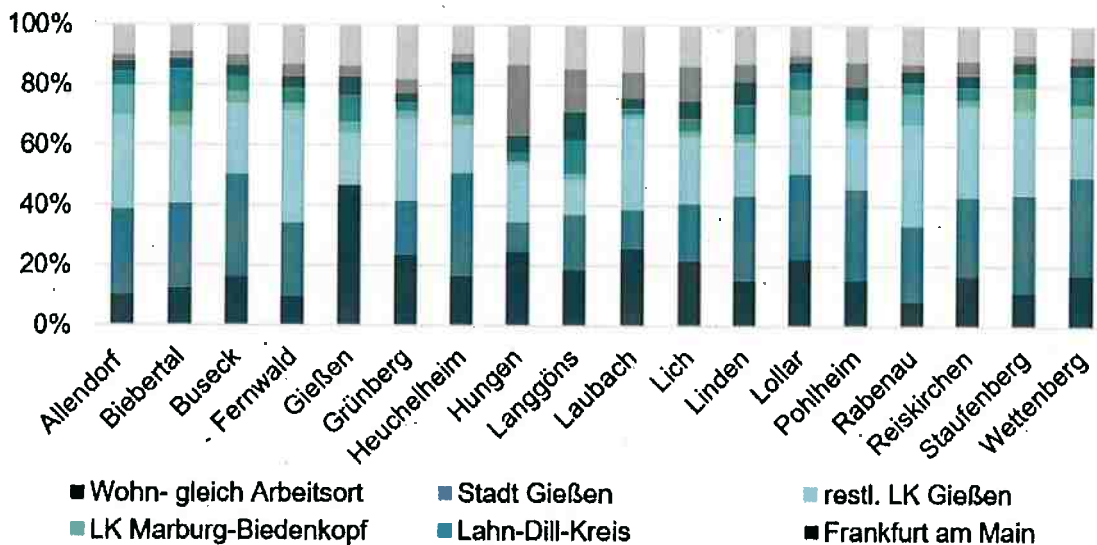
Abbildung 4: Pendlerbilanzen der Gemeinden (o. Stadt) 2019



Quelle: eigene Darstellung, Bundesagentur für Arbeit

In der nachfolgenden Abbildung 5 sind die Auspendler differenziert nach Zielorten dargestellt. Knapp ein Fünftel (19 %) aller Beschäftigten arbeitet an ihrem Wohnort, 23 % der Beschäftigten pendeln zum Arbeiten in die Stadt Gießen. Je nach Lage der einzelnen Gemeinden sind die Pendlerbeziehungen unterschiedlich stark ausgeprägt. So pendeln etwa aus Gemeinden wie Hungen oder Langgöns, die im Süden des Landkreises liegen, anteilmäßig mehr Menschen in den Wetteraukreis. Personen aus nördlich gelegenen Gemeinden wie Allendorf oder Rabenau pendeln verstärkt in den Landkreis Marburg-Biedenkopf.“ (S. 14/15)

Abbildung 5: Auspendler differenziert nach Zielorten (2019)



Quelle: eigene Darstellung, Bundesagentur für Arbeit

Bei aller Vielfalt zeigt diese Grafik aber auch, dass in fast allen Städten und Gemeinden mehr als 60 Prozent der Beschäftigten entweder am Wohnort arbeiten oder in die Stadt Gießen bzw. in andere Landkreiskommunen pendeln. Nur in Hungen und Langgöns ist der Wert etwas geringer.

Wie viel Geld steht den Bürgern zur Verfügung?

Wieder aus der GEWOS-Studie (S. 17): „Die Kaufkraft für den Landkreis Gießen lag im Jahr 2020 bei 43.590 Euro pro Haushalt ... Damit liegt der Wert rund 10 % unter dem Bundesdurchschnitt und 17 % unter der durchschnittlichen Kaufkraft des Bundeslandes Hessen. Bei den einzelnen Gemeinden weist lediglich Wettenberg ein Kaufkraftniveau über dem Landesdurchschnitt auf, in Fernwald, Langgöns, Lich und Linden ist die Kaufkraft höher als im Bundesdurchschnitt. Insgesamt hat sich die Kaufkraft im Landkreis Gießen gegenüber dem Vergleichsjahr 2016 leicht negativ entwickelt (rund -1 %).“

Der Landkreis ist also eher ein Armenhaus als ein Fantasialand.

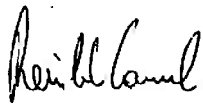
Wie haben sich die Ticketpreise entwickelt?

Da die Entfernungen im Landkreis größer sind als in der Stadt liegen die Ticketpreise oft über denen der Stadt. Hinzu kommt, dass seit Einführung des Euros (1.1.02) sind die RMV-Tarife deutlich stärker gestiegen als die Inflationsrate, die Spritkosten für das Auto und die Lohn- und Gehaltseinkommen. Der Tarif für die Einzelfahrkarte der Preisstufe 1 betrug für den RMV im Jahre 2002 1,20 € und beträgt heute, im Jahr 2020 2,30 €. Das ist eine Erhöhung um 92 Prozent. Die Inflationsrate ist in dem Zeitraum um 29, der Preis für Superbenzin um 36 Prozent gestiegen und ist seit 2012 immer wieder mal rückläufig bzw. bleibt auf dem Niveau. Die Bruttolöhne und -gehälter stiegen seit 2020 um 40 Prozent. „Angesichts dieser Zahlen ist eine Abkehr von der fahrgastabschreckenden RMV-Tarifpolitik, die Tarife alljährlich und in überzogenem Maße zu erhöhen, und eine generelle Reduzierung der ÖPNV-Tarife unumgänglich.“ (F. Sames, ehem. Sprecher des Fahrgastbeirates von Stadt und Landkreis)

Warum ist der Sozialtarif notwendig?

1. Weil die unteren Einkommensgruppen (etwa ein Drittel der Beschäftigten) auf den ÖPNV angewiesen ist (s. S. 1). Ein Sozialtarif würde die soziale Teilhabe für Menschen mit niedrigem Einkommen verbessern.
2. Weil die übergroße Zahl der Wege im Bereich von 15 – 16 km liegt, die mit dem ÖPNV gut zu bewältigen sind (s. S. 2). Hier würde ein Sozialtarif die Inanspruchnahme und soziale Akzeptanz des ÖPNV erhöhen.
3. Weil fast zwei Drittel aller Pendler sind innerhalb der Städte und Gemeinden des Landkreises bewegen (s. S. 3).
4. Weil die Bürgerinnen und Bürger im Landkreis nicht gerade auf Rosen gebettet sind (s. S. 4) und
5. weil die RMV-Tarife seit Jahren drastisch steigen.

Mit freundlichen Grüßen



Reinhard Hamel
Fraktionsvorsitzender



Desiree Becker
stellv. Fraktionsvorsitzende

Beschluss des _____ vom:

Die Vorlage wird - mit Zusatzbeschluss -
genehmigt - nicht genehmigt - zurückgestellt

Zur Beglaubigung