

Zahlen für Gießen

120000 Pendlerfahrten jeden Tag in den Kreis Gießen und raus (Hin und zurück) – ohne Binnenverkehr im Kreis Gießen, z.B. in die Stadt Gießen

Beispiel Buseck: 84% verlassen zum Arbeiten die Gemeinde. Oft erzwungene Mobilität.

Klimabericht fordert für das Ziel 2035 null

- Steigerung Radanteil an allen Wegekilometern von 2,9 auf 37%
- Autoanteil muss zurückgehen von 81% auf 20%

Das geht nur mit

- autofreien Zonen
- RegioTram plus Buszubringer
- Fahrradstraßennetz
- gute und breite Fußwege, barrierefrei
- kurze Wege durch Dezentralisierung (Läden, Ärzte, Schulen, Kindergärten, Kultur, Verwaltung ...), weniger Anforderungen an Arbeitsplatzannahme (Jobcenter), Arbeitszeitverkürzung für alle,

Gießen, Beispiel 1: Klimabündnis-Versprechung

Auszug aus dem Flyer der Stadt Gießen

... verpflichten wir uns zur Reduzierung der CO₂-Emission um 50 Prozent bis zum Jahr 2010.

Aus dem "Energiebericht 2017 für die Stadt Gießen"

Abbildung 20 zeigt, dass die THG-Emissionen 1990 bei rd. 754.000 Tonnen CO₂-Äquivalent lagen. 2017 wurden fast 643.000 Tonnen emittiert. Dies ist eine Verminderung der THG-Emissionen um ca. 15 % im Stadtgebiet Gießens. Bis 2020 müssen weitere 25 % eingespart werden, um den Zielwert zu erreichen.

Gießen, Beispiel 2: Gleisanschluss im Ex-US-Depot

Auf der Info- und Gewerbe-Anwerbeseite der Stadt Gießen heißt es noch:

„Das US-Depot liegt direkt an der Bahnstrecke Gießen – Alsfeld – Fulda (Vogelsbergbahn). Über die südliche Anschlussweiche an der Rödgener Straße ist die Fläche am Schienennetz angeschlossen und bietet hervorragende Möglichkeiten für die Ansiedlung von bahnaffinem Gewerbe.“

Tatsächlich sind aber gleich zu Beginn alle (!) Gleise ganz oder teilweise herausgerissen worden. Keine einzige der vorher mehreren Strecken auf dem Gelände ist mehr befahrbar, die Trassen durch neu errichtete Gebäude blockiert.

Politik bewegt sich offenbar nicht von selbst. Da hängen Leute für Steuergelder ihre Fahne eher in den Wind.

- Einige kleine Initiativen der Vergangenheit hatten immerhin Mini-Erfolge ... ADFC und die Einbahnstraßen ... Leih- und Lastenräder
- Aber das ist alles viel Klein-Klein – nicht verkehrt, aber keine wirklich messbare Verschiebung. Gießen hat 16 Prozent Fahrradanteil – sagt die Stadt (wo auch immer

die real sein sollen). Das ist peinlich ... hoher Studierendenanteil ... Vergleich Münster knapp 50 Prozent, Groningen sogar 60 Prozent ...

- Wir brauchen also große Schritte – und die kommen nur, wenn wir Druck und Vorschläge mache für eine umfassende Verkehrswende. So wie heute ... und hoffentlich in Zukunft noch mehr, noch öfter, noch druckvoller.

Unsere fünf Hauptforderungen für den Verkehr

- Netz von Fahrradstraßen – echten (CDU-Bürgermeister Neidel am 24.4.2019 laut dem GiAnzeiger: „Meine Vorstellung ist, dass der Radverkehr nicht denselben Weg nimmt wie das Auto“)
- Zwei RegioTram- und einige ergänzende Straßenbahnlinien (Vorbild Chemnitz) plus Buszubringersysteme zu den Haltestellen
- Uni-Seilbahn
- Nulltarif – damit der Umstieg dann auch vollzogen wird
- Autofreie Innenstadt und Zonen um sensible Bereiche – die 30-40% Verkehrsfläche zurückgewinnen, Parkhäuser zu Wohnhäusern ... Straßenbahnen brauchen keine Asphalt und machen sich an Cafés und Grünanlagen einfach besser als Autos und Busse.

Darüber hinaus ist unser Appell: Verkehr sparen ... Läden, Arztpraxen, Kultur, Bildung usw. zurück in die Stadtteile und Ortsteile ... Zwang zu langen Arbeitsanfahrten abschaffen ... Einkaufszentren auf der grünen Wiese zurückbauen!

Mein Aufruf

Ich möchte heute Euch alle hier und heute ermuntern, nicht nachzulassen. Wir haben den Atomausstieg erkämpft und das Ende der Gentechnik. Der Kohleausstieg kommt näher, Homosexualität ist aus der Liste von Geisteskrankheiten gestrichen worden, die Paragraphen 218, 219a und 265a wackeln – weil Menschen entschlossen dafür kämpfen.

Und den Politiker*innen dieser Stadt möchte ich zurufen: Ihr werdet uns nicht mehr los – es sei denn, Ihr setzt unseren Plan um. Wenn Gießen ein schönes Netz von Fahrradstraßen hat, Straßenbahnen, den Nulltarif, eine autofreie Innenstadt und mehr – dann sind wir weg. Vorher nicht!

Zahlen überregional: Tote und Verletzte

Deutschland:

| Verkehrsträger | Getötete | Schwerverletzte | Leichtverletzte |
|----------------|----------|-----------------|-----------------|
| Autoverkehr | 3.162 | 65.954 | 321.726 |
| Bahnverkehr | 4 | 17 | 106 |

88.850 Fahrradfahrer sind 2018 in Deutschland verunglückt.

USA: Fast 40000 Menschen starben 2018 in den USA durch einen "fatal crash", einen Autounfall. Seit Beginn der Motorisierung insgesamt 3,8 Millionen.

Weltweit: Alle 23 Sekunden stirbt auf der Erde ein Mensch durch einen Autounfall. Das sind knapp 3700 am Tag oder 1,35 Millionen im Jahr. Es ist die Todesursache Nr. 1 für Kinder und junge Menschen zwischen 5 bis 29 Jahren. Und alle 60 Sekunden wird irgendwo auf dem Globus ein Fußgänger totgefahren.

3700 Kfz-Tote: Stellen Sie sich vor, jeden Tag würden 2,5 Titanics untergehen, 7 vollgestopfte Jumbojets 747-600 abstürzen oder 37-mal das schlimmste deutsche Zugunglück (Eschede 1998) geschehen. Wie gesagt, täglich. Dürfte da noch jemand fliegen oder mit dem Zug fahren? ...

Tote durch Luftverschmutzung jährlich ...

in Deutschland: 13.000

in Europa: 400.000

weltweit: 4,5 Millionen

Klima und Luft

CO₂-Ausstoß in Deutschland 1990: 163 Mio. Tonnen

Bundesregierung beschloss: bis 2030 40% einsparen

2017 betrug der Ausstoß 166 Mio. Tonnen, also +2% statt -40%

Immer mehr ...

Immer mehr Autos. In Hessen 5,9 Autos auf 10 Einwohner – einschl. Babys Führerschein.

Auf Bundesautobahnen zurückgelegte Kilometer 1970: 35 Mrd. Kilometer. Das stieg auf 243,5 Mrd. Kilometer im Jahr 2016.

2000 betrug der Anteil an pendelnden Arbeitnehmer*innen 53%, im Jahr 2015 schon 60%.

Im August 2019 waren SUV erstmals die am meisten verkaufte PKW-Klasse.

Seit 1990 sind in Deutschland 6467 Kilometer Bahnstrecken stillgelegt worden.

Neubau der A94: Danach sind Menschen vom ÖPNV aufs Auto umgestiegen.

Neue Straßen = mehr Verkehr!

Energieverbrauch

Zerstörung durch Rohstoffgewinnung für Bau und Treibstoff

Stromverbrauch durch Elektromobilität = Strommenge durch Windenergie

Flächenverschwendung

Pro Person verbraucht ein Fahrrad 11,6qm (bei 15km/h), ein Bus 15,9qm, eine Straßenbahn 9qm und das Auto 134qm (je bei 50km/h).

In Städten: 10 Quadratmeter pro Auto - 0,6 Quadratmeter für Spielfläche (Spielfläche je Einwohner seit dem Jahr 2000 von 0,8 auf 0,6 Quadratmeter gesunken).

Geldverschwendung

hr-text am 9.2.20: „Noch nie sei so viel Geld in den Erhalt und Neubau von Straßen und Brücken investiert worden, sagte Al-Wazir zu der Summe von 1,002 Mrd. Euro.“

Jährlichen Kosten des Autoverkehrs: 149 Mrd € (ohne Emissionen durch Auto-Herstellung)
Einnahmen durch Kfz-/Treibstoffsteuer usw.: 50 Mrd. € ... also ca. 100 Mrd. draufgelegt
11,5 Mrd € = Ausfall wegen Steuerfreiheit Flugbenzin.
12 Mrd. würde der Nulltarif bundesweit kosten.

Zeitverschwendung

Ca. 120 Stunden stand ein Autofahrer in Deutschland 2018 im Durchschnitt im Stau. Das sind fünf Tage.

Ca. 109 Minuten waren Studierende 2017 täglich im deutschen Straßenverkehr unterwegs

Bundesweite Debatte/Zitate

Thomas Bareiß, parlamentarischer Staatssekretär im Bundes-Wirtschaftsministerium laut einer Tagesschau-Meldung vom 27.4.2019:

Als der Parlamentarische Staatssekretär im Wirtschaftsministerium, Thomas Bareiß, hörte, Daimler wolle in diesem Jahr nicht mehr an Parteien spenden, wütete er auf Twitter. Der CDU-Politiker nannte das Verhalten von Daimler ‚verantwortungslos, demokratiegefährdend und dumm‘. Thomas Bareiß bleibt bei seiner Kritik: Die Parteien brauchten Spenden und die Unternehmen brauchten eine gute Politik. Bareiß aber sieht eine ‚gefährliche Entfremdung‘: Die Unternehmen sponserten lieber Umweltprojekte und stählen sich so aus der Verantwortung, ärgert er sich. Dabei müsse man den ‚Wirtschaftsbossen den Spiegel vorhalten‘, fordert Bareiß: ‚Für eine gute wirtschaftliche Grundlage braucht es auch eine gute funktionierende Demokratie und dazu gehören Parteien. Und für diese müssen Unternehmen Verantwortung tragen.‘

BMW-Betriebsratschef Manfred Schoch in: „Der Spiegel“ vom 22.9.2018

Den drohenden Verkehrskollaps können wir nicht mit Autos verhindern. Das Kernproblem ist der Pendlerverkehr, und dafür müssen wir jetzt völlig neue Lösungen finden.

Jan Gehlen, einer der bedeutendsten Stadtplaner der Welt, Interview in brand eins, 2014
Eine Stadt ist nach meiner Definition dann lebenswert, wenn sie das menschliche Maß respektiert. Wenn sie also nicht im Tempo des Automobils, sondern in jenem der Fußgänger und Fahrradfahrer tickt. Wenn sich auf ihren überschaubaren Plätze und Gassen wieder Menschen begegnen können. Darin besteht schließlich die Idee einer Stadt.