

Hamburger Lösung

Zu: „Per Seilbahn ins Stadion“, FR-Region vom 10. Mai

Von dem Vorschlag, in Frankfurt eine Seilbahn zu bauen, bin ich begeistert. Leider werde ich den Betriebsbeginn nicht mehr erleben. Wir benötigen fünf Jahre, um uns auf eine Trassenführung zu einigen; ebenfalls fünf Jahre werden der Grunderwerb für die Zwischenstationen und die Überfahrtsrechte dauern. Die geplante Bauzeit von fünf Jahren werden wir wie üblich auch um fünf Jahre überziehen, mit einem Betriebsbeginn ist voraussichtlich erst im Sommer 2039 zu rechnen.

Für die Zeit bis dahin mache ich deshalb folgenden Vorschlag: Federführend durch den RMV wird auf dem Main ein Linienboot fahren, zwischen den beiden Schleusen in Griesheim und Offenbach. Der Bedarf wird sich mit dem Angebot wohl einfinden, nicht nur vom Hauptbahnhof zur EZB. Die Touristen werden es wohl zu schätzen wissen. Und die Investitionskosten sind überschaubar. Der Main ist vorhanden und kostenfrei zu befahren. Die meisten Anlegestellen sollten auch schon existieren. Und das Schiff könnten wir uns in Hamburg ausleihen. Die haben sicher eine oder zwei Hafenkassen für uns, wenn wir versprechen, dem HSV in der nächsten Saison kräftig die Daumen zu drücken.

Wilfried Panzer, Frankfurt

Fahrt mehr Rad

Zu: „Hessens erster Radschnellweg wächst“, FR-Region vom 7. Juni

„Einfach machen“ ist das richtige Motto für die schnelle Planung und den Bau von Radschnellwegen. Manfred Ockel (SPD) hat mit der Regionalparkgesellschaft Südwest und mit der Erfahrung als erfolgreicher Bürgermeister den Nachweis erbracht, dass es geht. Rouven Kötter (SPD) vom Regionalverband Frankfurt/Rhein-Main hat erkannt, dass dieses Erfolgsmodell fortgesetzt werden muss. Der Vorstand des Regionalverbands schlägt der Verbandsversammlung für die Juni-Sitzung vor, dass der Regionalverband mit der eingerichteten Stabsstelle Radverkehr für neue Radschnellverbindungen diese Aufgabe übernimmt. Dies ist notwendig, weil wir nicht das Ergebnis der Prüfung aus dem Koalitionsvertrag in Wiesbaden abwarten können, ob für die Planung und den Bau von überörtlichen Radschnellwegen die Zuständigkeit des Landes Hessen begründet werden soll. Hessen Mobil ist noch nicht so aufgestellt, um diese Aufgabe zu übernehmen. Bei der Umsetzung der Sanierungsoffensive 2016–2022 für Landesstraßen sind bis Ende 2018 von 60 geplanten Radwegen an Landesstraßen sechs Radwege umgesetzt.

Klaus-Peter Güttler, Idstein



BRONSKI IST IHR MANN IN DER FR-REDAKTION

Schreiben Sie an:

Bronski
Frankfurter Rundschau
60266 Frankfurt am Main

Faxen Sie an:

069 / 2199-3666

Mailen Sie an:

Bronski@fr.de oder
Leserbrief@fr.de

Bitte geben Sie dabei immer Ihre vollständige Adresse an!

Mit der Einsendung erklären Sie sich einverstanden, dass Ihr Leserbrief auch online unter www.frblog.de veröffentlicht werden kann.

Diskutieren Sie mit!

Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zur Veröffentlichung zu kürzen.

FR ERLEBEN

Jutta Rippegather moderiert die Informationsveranstaltung „Schlaflos im Frankfurter Süden? – Was die Sieben-Knoten-Rückenwindkomponente bedeutet“ der Stabsstelle für Fluglärm der Stadt Frankfurt.

18. Juni, 18.30 Uhr
Evangelische Akademie,
Römerberg, Frankfurt

Pitt von Bebenburg moderiert das Podium „Recht auf Asyl?!“ beim Evangelischen Kirchentag. Seine Gesprächspartner sind Günter Burkhardt (Pro Asyl) und Ulf Schlüter (Evangelische Kirche von Westfalen).

20. Juni, 11 Uhr
Pauluskirche, Schützenstraße 35,
Dortmund

Pitt von Bebenburg moderiert beim Symposium der Evangelischen Akademie zu Berlin zum Thema „Menschenrechte sind unteilbar – Flüchtlingschutz in Deutschland und Europa“ unter anderem eine Diskussion mit dem Präsidenten des Bundesamts für Migration und Flüchtlinge, Hans-Eckhard Sommer.

24./25. Juni, jeweils ab 9 Uhr
Französische Friedrichstadtkirche,
Gendarmenmarkt 5, Berlin

Bernd Hontschik liest aus seinem Buch „Erkranken schadet der Gesundheit“, das auf seinen Kolumnen für die FR beruht. Anschließend

24. Juni, 18.30 Uhr
Bürgerinstitut, Oberlindau 20,
Frankfurt

Bedenken beim Busfahren

Zu: „RMV testet Busse ohne Fahrer“, FR-Region, Pfingsten 2019

Wo bleibt der humane Mehrwert?

Beim Lesen Ihres Artikels „RMV testet Busse ohne Fahrer“ entwickelte sich bei mir die Frage: Brauchen wir Fahrer ohne Fahrer, wie „Busse ohne“ und „Auto ohne“? Was ist der humane Mehrwert dieser Entwicklung und nicht nur technische Spielerei?

Mir fällt nur ein, dass man den Fahrer sparen kann. Dafür muss aber im öffentlichen Verkehr anscheinend ein „Verantwortlicher“ mitfahren, der im Notfall den Halteknopf drückt. Dieser Verantwortliche ist vermutlich billiger als eine ausgebildete Person. Das senkt die Gesamtkosten für den Betreiber.

Was habe ich als Bürger für einen Mehrwert? Ich sehe keinen, sondern es gibt nur eine

Vermehrung des Gewinns der Unternehmen, die diese Technik entwickelt haben und sie nun zu Geld machen wollen.

Ich halte solche Techniken – wie viele andere Errungenschaften des digitalen Zeitalters – für überflüssig und die Entwicklung eines solchen Systems für sinnloses Geldausgeben. Sie kosten in ihrer Umsetzung lediglich auf Dauer qualifizierte Arbeitsplätze, und es entsteht kein Mehrwert für mich als Bürger. Anscheinend auch keine größere Sicherheit, siehe „Notmensch für alle Fälle“.

Das Ganze wird wissenschaftlich begleitet. Man will herausfinden, wie die Scheu vor dem Unbekannten (fahrerlos) erkannt und überwunden werden kann. Vielleicht sollte sich eine wissenschaftliche Begleitung vor allem damit beschäftigen, ob ei-

ne solche Entwicklung notwendig ist. Wir haben viel zu viel „Machbarkeitsstudien“ und zu wenig Studien über Notwendigkeit und Sinn von Entwicklung.

Das wäre aber für mich wissenschaftliche Reflexion und nicht die reine Erbsenzählerei mit statistischer Auswertung.

Peter Scheuermann, Hofheim

Autonom auf der schönen Insel

In Ihrem Bericht über autonome Busse des RMV schreiben Sie, dass es in Deutschland nur in Friedrichshafen solche Fahrzeuge gibt.

Das ist so nicht richtig: Auf der schönen Insel Sylt gibt es in Keitum ebenfalls einen autonomen Bus, der im Ort auf öffentlichen Straßen unterwegs ist.

Barbara Moeller, Usingen (zurzeit Sylt)

Flughafen als Hessens Champion?

Zu: „BUND dringt auf Kerosinsteuer“, FR-Region vom 14. Juni

Am 14. Juni meldet die FR, dass der hessische Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) auf die Einführung einer Kerosinsteuer beim Luftverkehr dringt. Mit seiner prompten Reaktion – „Der Flughafen Frankfurt ist nicht nur Deutschlands größter lokaler Arbeitsplatz. Er ist auch Herzmuskel der hessischen Wirtschaft und Erfolgsfaktor für den Standort“ – bestätigt der hessische CDU-Fraktionsvorsitzende Michael Boddenberg das Vorurteil, dass Politiker nichts mehr dazulernen und deshalb die immer gleiche Schallplatte auflegen, wenn sie erst einmal im Amt sind.

Der Flughafen Frankfurt ist ein wirtschaftliches Schwergewicht in der Region. Dennoch werden die von ihm verursachten Gesundheits-, Klima- und Umweltschäden regelmäßig bewusst heruntergespielt und seine angebliche Systemrelevanz, seine technologische Bedeutung für den Wirtschaftsstandort und nicht zuletzt seine Jobdynamik systematisch überschätzt.

Beim regierungsamtlichen Wettbewerb „Hessen Champions“ stand in der Kategorie „Jobmotor“ noch nie eines der am Flughafen angesiedelten Unternehmen auf Platz 1. Nicht der Flughafen, sondern die mittelständischen Betriebe schaffen in Hessen die meisten Arbeitsplätze.

Der Frankfurter Flughafen muss endlich seinen Beitrag zur Abwendung der Klimakatastrophe leisten. Da reicht es nicht aus, ein CO₂-neutrales Terminal 3 hinzustellen, wenn gleichzeitig Millionen zusätzliche Fluggäste noch mehr Krach, Feinstaub und CO₂ in die hochbelastete Region bringen.

Zudem hat das am Flughafen angesiedelte Logistikgewerbe einen unvertretbar hohen ökologischen Fußabdruck und ist mit verantwortlich für den Flächenfraß in der Region.

Hans Schinke, Offenbach

Wildparker im Grünen

Zu: „Keine Zufahrt zum Lohrberg“, FR-Stadtteile vom 15. Mai

Vorausschicken möchte ich, dass ich seit knapp zehn Jahren kein Auto mehr besitze. Mit Interesse und Freude habe ich vor kurzer Zeit in der FR gelesen, dass dem unkontrollierten, überbordeten und allen anderen Verkehrsteilnehmern den Raum nehmenden Autoverkehr und der damit verbundenen Parkplatzsuche Einhalt geboten werden soll.

Mit Baumstämmen, gefällt in der Region, sollte das beidseitige Parken auf der Zufahrtsstraße zum Lohrberg eingeschränkt werden. Nach einem Spaziergang und einer Fahrradfahrt über den Lohrberg musste ich desillusioniert konstatieren, dass dies ein netter, aber dilettantischer und naiver Versuch ist, des Problems Herr zu werden. Die Baumstämme, die entweder am direkten Rand der Fahrbahn lagen und dann, weil nicht durch Befestigung verhindert, einfach zwei Meter nach hinten geschoben wurden, oder von Beginn an so gelegt wurden, dass ein Parken weiterhin

ohne Probleme möglich ist, sind offensichtlich nicht als Lösung geeignet. Wer glaubt, auf diese Art, genauso wie ein rot-weißes Band an einem Seitenweg, das nach wahrscheinlich höchstens einer Stunde weggerissen wurde, einer sinnvollen Eindämmung der unsäglichen Situation beizukommen, handelt blauäugig, oder es soll eine Aktivität vortäuschen, die der Realität in keinsten Weise gerecht wird, von höheren Zielen wie Verkehrswende und Klimaschutz gar nicht zu reden.

Die Baumstämme gehören fest verankert an den Rand der Fahrbahn, und wie wäre es, wenn die gesamte Zufahrt mit Schranken nach den beiden nach Süden abgehenden Straßen nach Seckbach reguliert wird, mit einer Schlüsselvergabe für berechnete Anlieger.

Ich bin fest davon überzeugt, dass mit Freiwilligkeit und der Hoffnung auf ein einsichtiges Umdenken nicht zum Ziel zu gelangen ist.

Peter Düring, Frankfurt

Eintracht ermöglichen

Zu: „Frankfurt wächst“, FR-Region (Tagesthema) vom 4. Juni

An Pfingsten sollen Kommunikationsbarrieren und Grenzen aller Art überwunden, Eintracht und Verständigung durch den Heiligen Geist ermöglicht werden.

Deshalb darf man anlässlich des bevorstehenden Pfingstfests seine Hoffnung erneut darauf setzen, dass es den verantwortlichen Parteien schließlich gelingen wird, eine für alle Beteiligten konstruktive, dem Gemeinwohl dienende Lösung für das seit Jahren umkämpfte Gebiet, den Pfingstberg (hier stellvertretend für etliche angeregte Stadtentwicklungsprojekte), zu finden. So würde der umstrittene Ort in Frankfurts Norden – der Pfingstberg – seinem Namen alle Ehre machen.

Last but not least: Ein großes Dankeschön gilt allen, die an dem fundierten, zukunftsweisenden Integrativen Stadtplanungskonzept mitgearbeitet haben!

Jeffrey Myers, Frankfurt