

## Bayrische Politmasche

Zu: „Scheuer entdeckt das Rad“, FR-Titel vom 16. August

Mit diesen neuen Verkehrsregeln lässt sich die Wiedereinführung der Klassengesellschaft bestens voran treiben. Die Reichen können es sich leisten, die hohen Bußgelder zu bezahlen und haben nun etwas mehr Platz in den Innenstädten. Und ob sich das Gros der LKW-Fahrer daran halten wird, beim Rechtsabbiegen Schritt zu fahren, ist mehr als fraglich. Wer kontrolliert Autos auf der Busspur, wie viele Leute darin sitzen und ob sie berechtigt sind, diese zu benutzen? Da die Polizei seit Jahren überlastet ist, wird sie kaum adäquate Kontrollen durchführen können.

Mittlerweile ist der Verkehr in den Innenstädten durch hohes Verkehrsaufkommen, komplizierte Ampelschaltungen, zusätzliche Fahrzeuge mit besonderen Regeln wie E-Roller und Schilderwäldern so diffus geworden, dass ich schon seit Jahren nur noch das Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel benutze, was auch die Umwelt schon. Ein durchdachtes Verkehrskonzept für Innenstädte, welches Menschen den Vorrang vor Autos gibt, sieht jedenfalls anders aus. Aber immerhin geht diese typische Makulaturstrategie unseres Mautministers aus Bayern auf, der auf Grund der Abermillionen, die er in den Sand gesetzt hat, längst zurück in der Heimat sein sollte, etwas von seinem Desaster abzulenken. Die neue Politmasche aus Bayern interessiert sich nicht für ihre Fehlentscheidungen aus der Vergangenheit mit fatalen Konsequenzen, sondern surft mit verbalen Luftblasen in eine durchverordnete Zukunft. Dies sorgt auch nebenbei für eine gute Statistik. Weniger Radfahrer werden zukünftig von rechtsabbiegenden LKWs überrollt. Die anderen opfern wir mit Fug und Recht dem neoliberalen Restrisiko. Robert Maxeiner, Frankfurt

Diskussion: [frblog.de/stvo-2](http://frblog.de/stvo-2)

## Genug verschlankt!

Zu: „Steuerlast mehrt Wohlstand“, FR-Wirtschaft vom 20. August

Die hervorragende Analyse von Stephan Kaufmann und sein Interview mit Jens Südekum sind ein Highlight des Journalismus, weil viele ökonomische und politische Selbstverständlichkeiten auf den Punkt gebracht werden. Leider habe ich erhebliche Zweifel an der These, dass sich das neoliberale Zeitalter dem Ende zuneige. Hat sich die Stimmung wirklich so gedreht, dass der Staat als ökonomischer Akteur teilweise rehabilitiert ist und nicht länger als Hindernis für die Wirtschaft gesehen wird, das verschlankt gehört? Die Fehlwirkungen, die der Neoliberalismus angerichtet hat, müssen intensiv diskutiert und korrigiert werden. Werner Runde, Mönkeberg



**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](mailto:Bronski@fr.de) oder  
[Leserbrief@fr.de](mailto: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](http://www.frblog.de) veröffentlicht werden kann.

Diskutieren Sie mit!

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

### FR ERLEBEN

**Stephan Hebel** spricht und diskutiert zum Thema „Diskriminierung durch Sprache“. Eine Veranstaltung der Philipp-Kraft-Stiftung.  
**Mittwoch, 4. September, 19.30 Uhr**  
**Mediathek, Rheingauer Str. 28, Eltville**

**Stephan Hebel** lädt wieder ein zu „Hebels aktueller Stunde“ mit Vortrag und Diskussion zu politischen Themen. Einlass ab 18 Uhr.  
**Donnerstag, 5. September, 19 Uhr**  
**Club Voltaire, Kleine Hochstraße 5, Frankfurt**

**Tobias Schwab** moderiert die Diskussion „Katholisch sein in der Krise – Welche Reformen braucht die Kirche?“ mit Jesuitenpater Dr. Klaus Mertes.  
**Sonntag, 8. September, 14 Uhr**  
**Kreuzburghalle, Wilhelm-Leuschner-Straße 50, Hainburg**

**Claus-Jürgen Göpfert** und **Georg Leppert** moderieren das Stadtgespräch zur FR-Serie „Frankfurt wächst“. Auf dem Podium: Planungsdezernent Mike Josef (SPD), Lisa Hahn von der Initiative Mietentscheid, Architekt Stefan Forster und Bauunternehmer Wolfgang Ries.  
**Donnerstag, 12. September, 19 Uhr**  
**Haus am Dom, Domplatz 3 Frankfurt**

**Lutz „Bronski“ Büge** stellt seinen neuen Roman „Incubus – Virenkrieg III“ vor und liest daraus. Anlässlich der Neuerscheinung gibt es Crémant. Eintritt frei, Eine Veranstaltung von Pro Lesen e.V.  
**Donnerstag, 19. September, 19 Uhr**  
**Bibliothekszentrum Sachsenhausen, Hedderichstr. 32, Frankfurt**

## Wie wollen wir künftig fliegen?

Zu: „Anders abheben“, FR-Tagesthema vom 21. August

### Andere Kraftstoffe werden nicht viel nutzen

Ganz egal mit welchem Ersatztreibstoff für das jetzt und noch viele Jahre verwendete Kerosin die großen Jets betrieben werden, der Lärm wird nicht sehr viel weniger werden. Er ist bedingt durch das Rückstoßprinzip, mit dem die Jumbos und andere bewegt werden. Und auch wenn das einzelne Triebwerk weniger Lärm erzeugen sollte, so wird das nicht viel nutzen. Fraportchef Schulte prognostizierte laut einem Bericht der FR vom 17. November des letzten Jahres einen Zuwachs des weltweiten Luftverkehrs in 20 Jahren auf das Doppelte.

Auch nicht weniger werden die Stickoxide. Stickstoff ist ein sehr träges chemisches Element. Um mit dem Sauerstoff aus der angesaugten Verbrennungsluft zu reagieren sind zwei Bedingungen notwendig. Das ist einmal möglichst hoher Druck und zweitens eine hohe Temperatur. Beides Bedingungen, die ein Jettriebwerk reichlich zur Verfügung stellt. Je höher der Wirkungsgrad eines Triebwerks ausfällt, desto mehr Stickoxide gibt es. Hier gibt es eine Parallele zum Dieselskandal der Autoindustrie. Dort wurde durch mehr Aufladung der Druck während der Verbrennung erhöht, dies senkt den Kraftstoffverbrauch, ergibt aber mehr Stickoxide. Diese überdüngen den Boden und sind bekanntlich nicht der Gesundheit zuträglich.

Auch in der CO<sub>2</sub>-Bilanz bessere Kraftstoffe als das Kerosin werden Feinstaub und andere Schadstoffe erzeugen, vielleicht weniger. Wie wollen wir fliegen? Am besten weniger!

Gerhard Müller, Offenbach

### Ist es zu spät, um das Klima zu retten?

Mobilität und Fliegen in den sonnigen Süden kann sich heute fast jeder leisten. Die CO<sub>2</sub>-Debatte und zukünftige alternative

Antriebe für Flugzeuge brauchen noch mindestens 20 Jahre Entwicklungszeit.

Zu spät um das Klima zu retten? Das Beispiel der Automobilindustrie zeigt deutlich, dass nachhaltige politische Rhetorik noch keinen Fortschritt mit sich bringt. Warten auf eine bessere Zukunft für die Umwelt ist nicht mehr als eine vage Hoffnung. Realismus ist allemal ehrlicher als blinder Optimismus.

Thomas Bartsch Hauschild, Hamburg

### Wohlstand geht auch ohne aufgeblähten Luftverkehr

Der Artikel versäumt es leider, die Grundsatzfrage aufzuwerfen, warum denn der Flugverkehr in den letzten Jahrzehnten so rasant angestiegen ist. Das Problem besteht doch in dem zu billigen – da durch fehlende Kerosinsteuer staatlich subventionierten – Flugverkehr, der sich nicht nur in Massentourismus, sondern auch einer aufgeblähten Luftfracht fortsetzt, der wiederum in umweltschädlichen Logistikketten am Boden seine Fortsetzung findet. Es geht deshalb nicht um „Verteufelung des Luftverkehrs“, sondern um das Einpreisen der externen Kosten für Umwelt und Klima, mit denen ein zukunftsfähiger Flugverkehr umweltverträglich möglich wäre. Auch das Arbeitsplatzargument taugt hier nicht: Würde man z.B. den innerdeutschen Flugverkehr komplett auf die Schiene bringen, wären entsprechende Arbeitsplätze bei der Bahn und der Bahnindustrie die Folge.

Technologisch gesehen sind die Überlegungen zur Nutzung von erneuerbarem Strom für Powerfuels jedoch reine Nebelkerzen. Dazu würde man selbst bei massivem Ausbau erneuerbarer Energien riesige Strommengen brauchen, denn Powerfuels sind im technischen Wirkungsgrad alles andere als nachhaltig. Wenn überhaupt, kann Strom aus Wind- und Solarenergie allenfalls zur Umwandlung

in Wasserstoff für Brennstoffzellen in ÖPNV-Verkehrsmitteln sowie zur direkten Einspeisung in das Erdgasnetz bzw. umgewandelt in Methangas verwendet werden. Selbst das ist aber derzeit durch den stagnierenden Ausbau von Windkraftanlagen sehr fragwürdig geworden.

Den Luftverkehr in der derzeitigen Form rettet deshalb keine „grüne“ Technologie, sondern nur die Akzeptanz dafür, dass gesellschaftlicher Wohlstand vor Jahrzehnten auch ohne dessen Aufblähung möglich war.

Karl-Heinz Peil, Frankfurt

### Auch Nichtflieger zahlen für die Wundertüte

Endlich gibt man zu, was Fluglärmmaktivisten längst nachgewiesen haben. Fraport ist eine Dreckschleuder, schlimmer als der gesamte Bodenverkehr von Rhein-Main.

Um die Menschen still zu halten, wird von angeblich umweltverträglichem Synthesekerosin und von der Absenkung des Schwefelgehalts im Kerosin schwadroniert. Schwefel trägt sicherlich zu den lungen- und kreislaufgängigen Ultrafeinpartikeln bei, ist aber nicht mehr als eine Komponente im Giftcocktail. Die denkbare Reduzierung wird kaum etwas bringen außer Selbstlob. Noch schlimmer steht es um die Wundertüte Synthesekerosin. Das extrem aufwendige Schweizer Experiment verschlingt jede Menge Energie und Fläche. Alleine für den Tagesbedarf von Fraport wären rund 400 Quadratkilometer mit Technik zugestrichelter Fläche nötig, dazu kommt der Verbrauch an Energie und Ressourcen für die Errichtung. Und das alles soll mit Steuermitteln gefördert werden, wie es schon im Koalitionsvertrag steht. Auch Nichtflieger werden herangezogen, auf jeden Fall über die Mehrwertsteuer, die jeden trifft.

Hartmut Willibald Rencker, Mainz

Diskussion: [frblog.de/klimarat](http://frblog.de/klimarat)

## Jeder Bürger hat das Recht auf Widerspruch

Organspende: „Gegenwind für Spahn“, FR-Politik vom 16. August

Es ist die Aufgabe von Politikern, in Gesetzgebungsverfahren sowohl die Interessen und Rechte des Einzelnen wie auch das Allgemeinwohl zu berücksichtigen. Dass das nicht immer einfach ist und selten hundertprozentig gelingt, ist eine alltägliche Erfahrung in der Politik. Die ehemaligen Gesundheitsminister Schmidt und Gröhe postulieren hier aber einen Konflikt, der so gar nicht besteht. Sie behaupten, bei der Widerspruchslösung handele es sich um einen tiefgreifenden Eingriff in das Selbstbestimmungsrecht des Einzelnen, also der Einzelne quasi dem Allgemeinwohl „geopfert“ wird. Natürlich stehen wir politisch und gesellschaftlich als Deutsche in besonderer Verantwortung, die Freiheit und Selbstbestimmung besonders aufmerk-

sam zu schützen. Ich sehe jedoch keinen Verstoß gegen das Selbstbestimmungsrecht, wenn jeder Bürger das Recht hat, der Organspende zu widersprechen.

Natürlich sollten die Menschen die Möglichkeit erhalten, sich eingehend über die Kriterien für die Feststellung des Todes, die Bedingungen der Organentnahme und der Verteilungskriterien zu informieren. Die Politik darf den Bürgern dann aber getrost zutrauen, dass sie widersprechen, wenn sie, aus welchen Gründen auch immer, ihre Organe auch nach einem hohen geprüften Standard nicht spenden wollen. Ich bin der Auffassung, es ist zumutbar, sich mit dieser Haltung positionieren zu müssen. Dadurch würde den vielen Bürgern in Deutschland, die der Organspende positiv ge-

genüberstehen, erspart, mit bürokratischen Aufwand ihre Zustimmung auszusprechen. Zu recht können sie dann hoffen, wenn sie selbst automatisch potenzielle Organspender sind, ebenfalls im Bedarfsfall für sich oder einen Angehörigen eine höhere Chance auf ein passendes Organ zu haben.

Ich teile absolut die Auffassung von Frau Falke-Ischinger, der Vorsitzenden der Initiative „Leben Spenden“: Es kann nicht sein, dass kranke Menschen weiterhin einem ineffizienten System gegenüberstehen, das im schlimmsten Fall ihr Leben kostet, obwohl es medizinisch wie auch organisatorisch längst anders und besser möglich wäre. Es muss eine Widerspruchslösung plus verbesserte Strukturen geben. Britta Söpper, Bad Kissingen