

Profitstreben und Konkurrenz dienen nicht dem Gemeinwohl

Zu „Boeings Kontrollverlust in den Wolken“, FR-Politik vom 11. November

Karl Doemens befürchtet in seinem Artikel, dass am Ende statt der strukturellen Fehler nur die Symptome kuriert werden könnten. Dies trifft nach meiner Ansicht beklagenswerter Weise in viel tieferen Sinne zu, als Doemens es meint. Er zieht aus den bekannten unzähligen Vorfällen dieser Art nicht den Schluss, das toxische Duo unseres Wirtschaftssystems Konkurrenz und Profit prinzipiell auf den Prüfstand zu stellen.

Doemens sieht den Wald vor lauter Bäumen nicht, obwohl seine Recherche wirklich alles, alles dafür hergibt, den Wald zu be-

merken. Stattdessen schließt er sich den vielen an, die Dennis Muilenberg „für die Kultur der Profitmaximierung auf Kosten der Sicherheit verantwortlich machen“. Also wieder menschliches Versagen, nur halt nicht das der Piloten, sondern jenes von einem Manager. Wieso kommt die Frage nicht auf, warum es eigentlich permanent solche Manager gibt? Als läge dies in der Natur des Menschen!

Es bringt mich zur Verzweiflung, wie hermetisch die Vorstellung von der grundsätzlich positiven Wirkung von Profitorientierung und Konkurrenz in den

Köpfen verankert ist. Wann wird die fatale Fehleinschätzung entlarvt, Menschen würden nur unter Druck und Angst etwas zustande bringen? Als wären sie nicht in der Lage, durch Freude am Sinn von Tätigkeit und am Wohlergehen für alle Großes zu leisten und sich ihr Selbstwertgefühl über die Anerkennung dafür zu holen. Kooperation ist erwiesenermaßen die weit bessere und vor allem gesündere Art der Motivation.

Profitstreben dient keinesfalls – auch nicht indirekt – dem Wohl der Gesellschaft; Konkurrenz unter Kosten- und Zeit-

druck motiviert im Gegensatz zu Kooperation extrinsisch durch Angst und hat in der Wirtschaft grundsätzlich tendenziell tödliche Wirkung. Immer und überall.

Der Verblendungszusammenhang durch den im Kapitalismus für viele geschaffenen materiellen Wohlstand muss aufgedeckt werden, die religiönsgeiche Mainstream Wirtschaftsschäfts-„Wissenschaft“ gehört dekonstruiert, damit menschen- und naturfreundliche Wirtschaftsformen zum Zuge kommen können.

Joachim Reinhardt, Hüttenberg

Ein Tag für gute Taten

Black Friday: „Im Kaufrausch“, FR-Wirtschaft vom 13. November

Fast alle Menschen – auch diesseits des Atlantiks – kennen mittlerweile den „Black Friday“ (Schwarzen Freitag), den legendären umsatzstärksten Tag im Jahr. Doch den „Giving Tuesday“ (den weltweiten Tag des Gebens und Spendens) kennen nur (noch) die wenigsten. Es dreht sich alles darum, Gutes zu tun und der Freundlichkeit ein Gesicht zu geben. Nach dem „Black Friday“ und dem „Cyber Monday“ soll nun das soziale Engagement auf dem Weg nach Weihnachten hohe Aufmerksamkeit und Sichtbarkeit bekommen.

Beim „Giving Tuesday“ (3.12.) machen sich jedes Jahr nicht nur zahllose einzelne Menschen mit, sondern auch viele Organisationen. Weltweit engagieren sich mittlerweile über 40 000 Unternehmen und Organisationen sowie unzählige einzelne Menschen in mehr als 70 Ländern! An der Schwelle zum Advent kann man Schlange stehen und viel Geld für Schnäppchen ausgeben – oder Gutes und Sinnvolles tun, wie z.B. eine Geld- oder Sachspende an eine wohltätige Organisation oder ein karitatives Projekt machen. Oder einem Menschen fern der Heimat oder einer allein-stehenden Nachbarin Zeit und Liebe schenken. Und wer am Ende der Schenkende, wer der Beschenkte ist, lässt sich manchmal schwer sagen... Jeffrey Myers, Frankfurt

Die Lasten der Verkehrszunahme sind nicht mehr zumutbar

Einhausung der Autobahn 661: „„Stadtreparatur“ nach vielen Jahren Lärm“, FR-Regional vom 15. November

Die Planer und Politiker bezeichnen die geplante 1000 Meter lange Einhausung der A661 als „Jahrhundertprojekt“. Dazu sind meines Erachtens folgende Anmerkungen zu machen:

Deckel und Tunnel sind in der heutigen Verkehrsplanung keine Jahrhundertprojekte, sondern verbreitete „Patentmedizin“, weil die mit der permanenten Verkehrszunahme verbundenen Lasten den Betroffenen nirgendwo mehr zuzumuten sind.

Der Schutz von einigen 1000 Anliegern auf etwa 1000 Metern

Länge vor Lärm und Abgasen ist im Prinzip wünschenswert, aber es verbleiben doch Hunderttausende weiterer lärmgeschädigter Bürger rund um den Flughafen sowie entlang der Straßen und Bahnlinien.

Der Deckel soll einhergehen mit einem Ausbau der A661. Darauf kann man im Osten Frankfurts eine massive Verkehrszunahme erwarten. Wie ist das vereinbar mit den „Narrativen“ von der Verkehrswende?

Die veranschlagten Kosten von rund 150 Millionen Euro

werden erfahrungsgemäß auf das Mehrfache steigen. Gäbe es nicht wichtigere Aufgaben in Hessen und im Bund zu finanzieren?

Die „Stadtreparatur“ auf dem Deckel wird fünf Hektar neue sogenannte „Grünfläche“ erbringen. Die Restfläche von 75 Hektar Grünverbindung ist jetzt schon grün. Überplant werden sollen allein im sogenannten Ernst-May-Viertel mehr als 100 Hektar Grünfläche, davon sollen mehr als 30 Hektar überbaut werden, davon wiederum fast 20

Hektar Gartenland. Es ist nicht einmal notwendig, den weiteren in und um Frankfurt geplanten Flächenverbrauch in Rechnung zu stellen, um zu sehen, dass hier ein krasses Missverhältnis besteht.

Wenn also im Kontext dieses Straßenbauprojektes von einem „Jahrhundertprojekt“ gesprochen wird, muss es sich entweder um Hybris oder um Projektblindheit handeln. Etwas mehr Bescheidenheit bei der Präsentation stünde den Politikern wohl an.

Folkhart Funk, Frankfurt

HP_0LES02FRDA - B_180334

