

Schräge Befindlichkeit

Diakritische Zeichen: „Türkische Namen als Aufreger“, FR-Regional vom 28.6.

Was soll uns der zu Tränen rührende Bericht eigentlich sagen? Eine Frau Ceren findet es unerträglich, dass türkische Namen in Fernsehberichten falsch ausgesprochen werden. Und sie definiert dies als Alltagsrassismus gegenüber der türkischstämmigen Bevölkerung Deutschlands. Es mache sie krank.

Ginge es vielleicht eine Nummer kleiner? Wird hier vorausgesetzt, dass wir alle Türkisch-Unterricht nehmen, damit wir mit der Aussprache keine Probleme haben? Wir lernen aber auch noch Englisch, Französisch, Serbokroatisch, Spanisch und Griechisch. Schließlich müssen wir Paris ohne das „s“ aussprechen können, Den Haag mit einem „ch“ am Ende betonen und Edinburgh annähernd richtig als Edinborrouw bezeichnen.

Im Serbokroatischen gibt's eine Menge Akzente über dem „c“ und dem „z“. Aus dem harten Namen Zivko wird so dank eines Häkchens ein weiches Schiffko.

Wer das nicht erkennt und richtig ausspricht, beleidigt natürlich bössartig die Personen aus Ex-Jugoslawien ... Wenn ich mich jedes Mal über die falsche Aussprache oder Schreibweise meines Namens aufregen wollte, wär mein Blutdruck längst bei 200 angelangt.

Haben wir nicht genügend ernsthaftige Probleme mit Klimawandel, Umweltverschmutzung, einer noch nie dagewesenen Pandemie? Stehen wir nicht nach unzähligen Merkel-Jahren vor weitreichenden Wahlenentscheidungen? Nee – wir müssen uns mit der schrägen Befindlichkeit einer Türkin befassen, welche die Kanzlerin als „Ferkel“ anspricht.

Manfred Stibaner, Dreieich



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
Forum@fr.de

Bitte geben Sie dabei immer Ihre vollständige Adresse an!

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

Diskutieren Sie mit!

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

ZUSCHRIFTEN ONLINE

Alle Stimmen dieses Forums wurden auch online im FR-Blog veröffentlicht, der Fortsetzung des Print-Forums im Internet. Lesen Sie hier: frblog.de/lf-20210719

Was tun für Insekten? Bronski baut seinen Garten um. Kräuter, heimische Blühpflanzen, Insektenhotels, Totholz – lesen Sie hier, was gut ist für die Insektenweide: frblog.de/garten-17

Wenig Änderung seit Kaisers Zeiten

Hessen: „Polizei in kritischer Situation“, FR-Regional vom 13. Juli

Im Beuth-Auftrag, das „Fehlverhalten Einzelner innerhalb der Polizei“ zu untersuchen, ähnelt die „unabhängige Kommission“ Eisforschenden auf der Titanic-Kommandobrücke, die erkannt haben, dass unterhalb der nur einzeln sichtbaren Eisbergspitzen ein kaum erforschtes System tückischer Vereisungen lauert, das sich bereits seit längerem mit hässlichem Knirschen an den Bordwänden bemerkbar gemacht hat. Selbst Kapitän Beuth beschleichen allmählich Zweifel ob seines eisernen Glaubens, dass nur die oberflächlich sichtbaren Eisbildungen gefährlich seien. Steuermann Frömmrich bangt dagegen vor allem „um den tadellosen Ruf der Polizei“.

In welcher fatale Situation Kapitän Beuth uns Demokratie-Passagiere manövriert hat, zeigen jetzt die Empfehlungen der Beratenden: Jerzy Montag

drängt, „noch könne das Ruder herumgerissen werden.“ Genau das tat der Original-Titanic-Kapitän, mit der Folge, dass die unsichtbare Eisbergbasis die rechte Bordwand aufriss und das Schiff volllief und sank. Angelika Nußberger empfiehlt angesichts des „kritischen Moments“ einen „Neuanfang“. Leider gab's und gibt's in der Wirklichkeit dafür keine Reset-Taste.

Wir stecken also im bedrohten Demokratie-Schiff mit einem unbeirrbar Kurs aufs Eismeer haltenden Kapitän und Steuermann, umgeben von bisher sichtbaren 136 Eisbergspitzen, die sich unbehelligt in Nazi-Hass-Chats ihrer Eiseskälte versichern und gegen jüdische, behinderte, flüchtende, dunklerhäutige und weibliche Menschen verbrüdern. Gern auch Waffen horten für den Umsturz-Tag X, ab dem sie gemeinsam mit SEK-Kollegen, Sol-

daten, Laien-Preppern, -Incels, -Identitären und -Neonazis endlich ihre wahre Macht und Überlegenheit noch ungestörter gegen Minderwertete ausleben können. Oder wie sonst sollen wir die widerspruchslos gechatterte Hitlerverehrung und die Riesenglücke bei der Reichstagstreppeerstürmung durch Querdenker deuten?

Das Schlimmste ist, dass die verschweigende PolizistInnen-Mehrheit feige oder abwartend die Augen zugetzt und den Mund hält. Und damit zum ungestörten Zusammenschluss ihrer hirn- und herzvereisten Nazi-KollegInnen beiträgt. Überlegenheitsgesten statt Zivilcourage, das scheint durchgängig Auswahl und Ausbildung unserer PolizeibeamtInnen zu bestimmen. Da hat sich offenbar seit Kaiser und Führer zu wenig geändert. Claus Metz, Bad Vilbel

Fahrräder müssen Kennzeichen bekommen

Radfahren in Frankfurt: „Verkehrssicherheit erhöhen“, FR-Regional vom 7. Juli

Das Bestreben der Radfahrer und ihrer Verbände, als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer behandelt zu werden, erfordert nicht nur gleiche Rechte, sondern auch gleiche Pflichten. Dazu gehören eine deutliche Kennzeichnung, um Verstöße ahnden zu können, und die Pflicht zur Schulung der Verkehrsregeln mit Prüfung, also ein Führerschein. Zurzeit bewegen sich Radler im rechtsfreien Raum. Fahren bei Rotlicht, Verstöße gegen die Fahrtrichtung, Fahren auf Fußgängerüberwegen oder Bürgersteigen, Nichtbeachten von Stoppschildern, Fahren ohne Licht bei

Nacht sind die Regel, um nur einige zu nennen.

Der Politik, die zurzeit den Radverkehr massiv unterstützt, sei gesagt, sie bewegt sich im Irrtum. Frankfurt wurde seit Jahrzehnten zur autogerechten Stadt umgebaut, Straßenbahnen wurden stillgelegt, Gleise herausgerissen, Straßen verbreitert, um dem Kfz-Verkehr freie Fahrt zu signalisieren, Parkhäuser entstanden ohne Ende. Radwege spielten bei Planung von Straßen eine untergeordnete Rolle. Der Umbau zur fahrradgerechten Stadt ist auf die Schnelle nicht möglich, da der Platz fehlt.

Auch die Hochhausplanung widerspricht einer Eindämmung des Kfz-Verkehrs. Ein Hochhaus mit mehreren hundert Bewohnern oder Arbeitskräften erfordert massive Versorgung. Mit dem Fahrrad ist diese nicht zu gewährleisten. Eine wichtige Voraussetzung zur Nutzung des Fahrrads ist die Trennung von Kfz- und Radverkehr, das heißt die Nutzung getrennter Fahrbahnen auf den Straßen. Aufgemalte Radwege lösen das Problem nicht. Sie bieten keine Sicherheit, sondern stellen eher eine Gefahr dar, wie man täglich beobachten kann. Manfred Christmann, Frankfurt

Immer nur abreißen!

Zu: „Viel mehr Sozialwohnungen“, FR-Regional vom 22. Mai

Es wäre zu wünschen, dass die Empfehlungen der BDA-Gruppe zu einem Umdenken in Frankfurt führen, wo allenthalben nur ans Abreißen gedacht wird. Krasses Beispiel ist die Absicht der städtischen Wohnungsbaugesellschaft ABG, das in den 80er Jahren vom Architekten Hendrik Hommel als Verwaltungssitz der Firma Lurgi erbaute, damals europaweit größte Bürogebäude Europas abzureißen und an seiner Stelle Wohnungen zu errichten. Außer der Unmenge an Bauschutt spricht dagegen, dass der Boden des einstigen Fabrikgeländes mit Chemikalien verseucht ist.

Für mich wäre es eine schöne Vorstellung, einen Teil der Büros zu Wohnungen für Ältere herzurichten und einen anderen Teil für Student:innen von der Rietberg-Dependance der Universität, die statt Miete zu zahlen, den Ersteren helfen würden, ihren Alltag zu bewältigen. Gerd Wild, Frankfurt

Keineswegs ist alles gesagt!

„Gut gebrüllt“: „Frage die Regierung!“, FR-Regional vom 10. Juli

Anders als Pitt von Bebenburg meint, ist über Oberstoppel und seine Landesstraße L 3431 mit den Anfragen des scheidenden SPD-Abgeordneten Warnecke noch nicht alles gesagt. Handelt es sich bei der L 3431 doch nicht nur um ein sträflich vernachlässigtes Stück lokaler Infrastruktur, sondern auch eines der zeitgenössischen Literatur.

Friedrich Christian Delius, Büchner-Preisträger und in Wehrda aufgewachsen, einen Steinwurf von Oberstoppel entfernt, hat in seinem Roman „Die Frau, für die ich den Computer erfand“ den Computerpionier Konrad Zuse im – leider nicht mehr bestehenden – Landgasthof von Oberstoppel seine Lebensgeschichte erzählen lassen. In den Nachkriegsjahren hatte Zuse im Nachbarort Neukirchen seine ersten Großrechner gebaut. Eine Episode im Buch handelt von Zuses erstem Urlaub 1951 im Oberstoppeler Landgasthof. Auf die Distanz kam es nicht an. Zuse wollte nur eine Woche seine Ruhe haben. Firmenanrufe waren

daher verboten. Um sicherzustellen, nur mit wirklich Wichtigem behelligt zu werden, durften Mitteilungen ausschließlich per Fahrrad – 300 Höhenmeter auf drei Kilometer – übermittelt werden. Der Fahrradkurier musste sich jene L 3431 hinaufquälen, die später zum Gegenstand der – bisher fruchtlosen – Landtagsanfragen werden sollte.

Die Straße präsentiert sich heute in keinem anderen Zustand als 1951. Mit ihren diversen Kehren ist die romantisch durch den Wald führende Rumpelpiste zwar für Biker und Cabrios von gewissem nostalgischem Reiz. Ansonsten gilt aber, besonders für Radfahrende: nur gefährlich! Dass sich im Zweifel schon Georg-August Zinn nicht gekümmert hat, ist keine Entschuldigung für noch längeres Zuwarten. Das Hessische Kegelspiel, „fast so anmutig wie die Hügel in der Toskana“ (so von Delius seinem Romanhelden in den Mund gelegt), verdient eine bessere Erschließung.

Andreas Knüttel, Wiesbaden

Vorzeitiger Verschleiß

Salzbachtalbrücke: „Vernachlässigte Infrastruktur“, FR-Regional vom 10. Juli

Für die Sperrung der fast eingestürzten Salzbachtalbrücke sind die meisten Ursachen zutreffend beschrieben worden: Die jahrzehntelange fatale Gewohnheit, dem billigsten Anbieter den Zuschlag zu geben und nicht dem des wirtschaftlichsten, nachhaltigsten Angebots. Nur so wurde es möglich, dass Brücken, Schulen, Hallenbäder nach 40 Jahren für nicht mehr sanierungsfähig erklärt werden müssen. Dann werden immer wieder Fehler und Schlamperei bei Bau und Baumaterialien viele Jahre später sichtbar, wenn es für Regressforderungen zu spät ist. Auch das stark gestiegene Verkehrsaufkommen ist eine wichtige Ursache für vorzeitigen Verschleiß.

Was jedoch bisher nicht erwähnt wurde, ist der Einfluss des starken Anstiegs des zulässigen Gesamtgewichts und der Achslasten schwerer Lkw. Immer wieder wurde von den Spediteuren die Zulassung schwererer Lkw gefordert, um mit einem Fahrzeug und einem Fahrer mehr transportieren zu können.

So wurden um 1980 entgegen dem Rat von Experten deutlich höhere Werte zugelassen. Später kamen die „Gigaliner“, und auch heute wird gedrängelt.

Nach dem „AASHO Road Test“ steigt der Straßenverschleiß mit der vierten Potenz der Achslast. Das heißt, bei einer Erhöhung um 30 Prozent steigt der Verschleiß um das Dreifache. Die Statik der Brücken ist für solche Lasten nicht ausgelegt. Die höheren Gewichte und die stark gestiegene Menge der Lkw hat zu einem gewaltigen Sanierungsbedarf und auch zur Notwendigkeit von Abriss und Neubau geführt. So wurden auf der in den 60ern gebauten „Sauerlandlinie“ mittlerweile alle Brücken generalsaniert.

Wie so oft: Das Verursacherprinzip gilt hier nicht. Die Zeche zahlt der Steuerzahler. Den Profit haben die Spediteure, die dann auch noch durch Hungerlöhne für die Fahrer der Eisenbahn Konkurrenz machen, deren Defizite wiederum beim Steuerzahler landen.

Hans Jägemann, Darmstadt