

Schädliche PR-Aktion

Fraport: „Sonnenstrom fürs neue Terminal“, FR-Regional vom 27. Juli

Schade, dass dem Lügner nur im Märchen eine lange Nase wächst! Das Greenwashing, das der Frankfurter Flughafenchef Stefan Schulte (Fraport) betreibt, um dem umweltschädlichsten Verkehrsmittel wieder zu einem besseren Images zu verhelfen, hätte ein Nasenwachstum verdient.

Kein Wort davon, dass für die unnötige neue Landebahn und das noch unnötigere Terminal 3 riesige Mengen an Wald abgeholzt wurden. Kein Wort davon, dass die Firma Sering in direkter Umgebung weitere große Waldflächen für Kiesabbau abholzen darf, um das nötige Baumaterial für das neue Terminal und dessen Autobahnzufahrt auszubaggern.

Nichts darüber, dass der verbliebene Wald um den Frankfurter Flughafen in einem erbärmlichen Zustand ist, weil in Nicht-Corona-Zeiten täglich eine Million Liter Kerosin über dem Rhein-Main-Gebiet verbrannt wird. Unerwähnt bleibt auch der immense Wasserverbrauch des Flughafens, der dazu beiträgt den Vogelsberg und das Ried auszusaugen und auszutrocknen.

Dagegen bewirbt Schulte mit großer Geste ein paar Sonnenkollektoren, die eine Flughafenkantine mit Strom versorgen, als vorbildlichen Klimaschutz. Er bringt es tatsächlich fertig zu erklären, dass er für 90 Prozent der durch den Flughafen verursachten Luftschadstoffe nicht verantwortlich sei, weil diese aus fliegenden Flugzeugen kommen.

Sollte es einen Pinocchio-Preis für die klimaschädlichste PR-Aktion geben, schlage ich als ersten Preisträger den Frankfurter Flughafenchef vor.

Friedhilde Scholl, Frankfurt

Schulte reitet zwei Pferde gleichzeitig

An Chuzpe ist der Fraport Vorstand nicht zu übertreffen, das muss man ihm schon lassen, wenn sich die Fraport AG einerseits aus tiefster innerer Überzeugung zum Klimaschutz bekennt und sehr zielorientiert bis 2050 den eigenen CO₂-Fußabdruck auf Null senken will. Dass für die restlichen 90 Prozent der Emissionen die Fluggesellschaften verantwortlich seien, ist eine schlechte Ausrede, basiert doch das umwelt- und klimaschädliche Geschäftsmodell des Flughafenbetreibers genau darauf, Flugzeuge in die Luft und wieder auf den Boden zu bringen.

Wie glaubwürdig ist ein Vorstand, der zwei Pferde gleichzeitig reiten will, die in völlig konträre Richtungen laufen? So wenig aus einem Bordell ein Kloster wird, nur weil der Betreiber verspricht, in Zukunft zölibatär zu leben, so wenig wird aus dem Frankfurter Flughafen ein „green airport“, wenn nur zehn Prozent des gesamten CO₂-Fußabdrucks auf Null gebracht werden.

Hans Schinke, Offenbach



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-20210916

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-22

Auf den Ruinen der alten Unordnung

Radverkehr: „Je mehr Räder, desto sicherer“ und „Es gibt noch viele Lücken zu schließen“, FR-Regional vom 4. August

Nahezu täglich werde ich zur Seite gedrängt

Seit 34 Jahren und sechs Monaten lebe ich in Frankfurt. Während dieser Zeit geriet ich als Fußgänger zweimal in Lebensgefahr, als Autofahrer an Zebrastrifen ungebremst auf mich zurasen. Im einen Fall konnte ich mir das Kennzeichen nicht merken, im zweiten musste der Fahrer lediglich ein Ordnungsgeld zahlen, weil man ihm keine Absicht nachweisen konnte. Damals habe ich begriffen, warum Frankfurt in Gangsterkreisen als Paradies gilt.

Rein statistisch mögen diese Gefährdungen vernachlässigbar sein. Das sieht bei den Zusammenstößen und Beinahezusammenstößen mit Radfahrern, die verbotswidrig auf Gehwegen unterwegs sind, mittlerweile völlig anders aus. Nahezu täglich werde ich vorsätzlich zur Seite gedrängt oder angerepelt. Seit zwei Jahren erhalten die Rad-Rowdys Verstärkung von E-Scooter-Desperados. Eine jüngere Frau, mit einem E-Roller bewaffnet, die es nicht geschafft hatte, mich auf einem Fußgängerüberweg anzufahren, drehte um und versuchte es erneut, doch ich konnte mich zwischen geparkte Autos flüchten. Beschwerden rufen bei diesen Leuten allenfalls das Zeigen des „Stinkefingers“ oder die Androhung von Gewalt hervor.

Vor diesem Hintergrund befürchte ich Schlimmstes, wenn das künftige städtische Machtkonsortium (Grüne, SPD, FDP und Volt) die angekündigte Verkehrswende umsetzt. Dann werde ich als Fußgänger möglicherweise vogelfrei sein.

Während des ersten Jahrzehnts meiner Zeit in Frankfurt habe ich selbst häufig das Fahrrad benutzt. Doch die Freude an diesem umweltverträglichen Verkehrsmittel wurde mir verleidet. Statt für eine klare Trennung von Gehwegen, Radwegen, Fahrstraßen und Spuren für den ÖPNV mit durchdachten Kreuzungssystemen zu sorgen, wurde

unter Federführung der Grünen ein Verteilungskampf unter den Verkehrsteilnehmern initiiert.

Ein typisches Beispiel ist die Straße, in der ich wohne, eine Einbahnstraße. Auf beiden Seiten dürfen Pkw unter Teilnutzung der Gehsteige geparkt werden (was den Stellenwert der Fußgänger verdeutlicht), Radfahren ist in jede Richtung gestattet. Ein Begegnungsverkehr ist unter Maßgabe der gesetzlichen Abstände jedoch nur selten möglich. Folglich weichen die Radfahrer auf die Gehwege aus.

Die viel proklamierte grüne Wende scheint darauf hinauszulaufen, überfällige Strukturveränderungen auf den Ruinen der alten Unordnung zu errichten, ohne die kontaminierten Trümmer zu beseitigen und zu entsorgen. Den Bürgern werden nach wie vor waffenfähige Verkehrsmittel zur Verfügung stehen.

Klaus Philipp Mertens, Frankfurt

Von Sicherheitsabstand kann keine Rede sein

Zuerst möchte ich ausdrücklich loben, dass sich die FR immer wieder mit dem Thema Radverkehr beschäftigt. Der Radverkehr kann viel zum Umwelt- und Klimaschutz beitragen. Entsprechend fand ich das Interview mit Jürgen Follmann sehr interessant – in vielen Punkten stimme ich ihm klar zu.

Eine seiner Aussagen widerspricht aber meiner persönlichen Erfahrung: „Die Schutzstreifen, das sind die mit den gestrichelten Linien, sind objektiv sicher.“ Ich konnte schon mehrfach nur sehr knapp und mit viel Glück Unfälle mit Pkw vermeiden, die vor mir völlig unvermittelt auf oder über diese „Schutzstreifen“ fuhren und dabei stark bremsen. Es ist mir auch passiert dass überholende Pkw neben mir auf dieser Linie fuhren und vor mir grundlos nach rechts auf den „Schutzstreifen“ zogen – von 1,5 Meter Seitenabstand beim Überholen konnte keine Rede sein. Offenbar denken viele Kfz-Fahrer, dass sie bis

an diese Linie fahren dürfen – was falsch und gefährlich ist.

Ein weiteres Problem ist, dass diese Streifen oft neben parkenden Fahrzeugen markiert werden – so dass dort eigentlich um Unfälle durch plötzlich sich öffnende Autotüren zu vermeiden, Sperrflächen markiert werden müssten. Was natürlich zu viel Platz kostet. Ich hatte vor Jahren selbst einen Unfall durch „dooring“ und wurde später Zeuge eines solchen Unfalls. Diese sogenannten „Schutzstreifen“ nennen Leute, die viel Rad fahren, gerne „Mordstreifen“.

Parkende Kfz sind für den Radverkehr ein großes Problem. Die Radfahrer werden dadurch gleich von zwei Seiten von Kfz bedroht. An durch parkende Kfz verengten Abschnitten wird oft viel zu knapp überholt. Mir passiert das ständig. Ich muss immer an einen Vortrag des VCD zum Thema Radverkehr denken, der begann so: „Wenn man sich eine Tischtennisplatte kauft, dann ist klar, man braucht einen Platz dafür. Wenn man sich eine Gartenhütte kauft, dann ist klar, auch dafür braucht man einen Platz. Aber wenn man sich ein Auto kauft – dann stellt man es einfach auf die Straße.“ Leider wird auch hier einseitig und falsch subventioniert: Die Miete für die Wohnung zahlen die Mieter, den Stellplatz für die Autos oft genug die Allgemeinheit.

Den Radverkehr zu fördern, ohne den Kfz Raum zu nehmen, wird nicht funktionieren – vor allem nicht wenn diese Kfz immer größer werden und deren Nutzer:innen nicht rücksichtsvoller. Oliver August, Rödermark

Das Gejaule wird groß sein

Die Lösung ist eigentlich recht einfach: Nummernschilder für Fahrräder. Das ist z.B. in Belgien üblich. Das Gejaule wird groß sein und die Umsetzung wird einige Zeit dauern, mal sehen ob eine Partei das Standing hat, dies ins Programm aufzunehmen.

Roland Benz, Frankfurt

Fatale Folgen für den Zusammenhalt der Gesellschaft

Zu: „Günstig Wohnen – Land fördert Mietwohnungen“, FR-Regional vom 5. August

Das Land subventioniert Wohnungsbauunternehmen

So wird der falsche Eindruck erweckt, dass es sich hierbei um normale Mietwohnungen handelt, die auf Dauer bezahlbar sind. Das ist aber nicht der Fall, es handelt sich hierbei um befristete Belegungsrechte, die nach einem Urteil des BGH nach 15 Jahren auslaufen. So subventioniert das Land Hessen in Sossenheim mit Darlehen und verlorenen Zuschüssen (hier 1,4 Millionen insgesamt) privatwirtschaftlich, d.h. profitorientierte Wohnungsbauunternehmen, auch solche in öffentlicher Hand, die nach CDU und FDP nicht mehr gemeinnützig sind. Anstatt mit dem Geld selbst auf Dauer bezahlbare Wohnungen, auch „Sozialer Wohnungsbau“ genannt, zu

errichten und diese sozial Schwachen solange zur Verfügung zu stellen, bis sie die auf dem ausschließlich privat- und profitorientierten Wohnungsmarkt geforderten Mieten bezahlen können. Die Stadt Frankfurt subventioniert mit 2,3 Millionen, das wären etwa 15 Mietwohnungen, bei reinen Baukosten für eine 80 qm Mietwohnung (Statistisches Bundesamt: 1.958 Euro/qm für eine Mietwohnung – 156.640 €). 15 Mietwohnungen dauerhaft bezahlbar, statt 29 Wohnungen befristet.

Konrad Mohrmann, Frankfurt

Freudensprünge der Lobbyisten

Die Situation von Millionen Mieter:innen in unserem Land ist eine finanzielle Tragödie oder bes-

ser: ein sozialer Skandal mit unfassbarer Dimension. Einige Beispiele: Der Miethai Vonovia will immer noch für zig Milliarden Euro die Deutsche Wohnen kaufen. Woher haben die das Geld? Ganz einfach, sie haben es aus den Mieter:innen ihres Wohnungsbestandes herausgesogen durch überhöhte Mieten.

Mietspiegel wurden und werden zu Makulatur. Die Deckelung der Mieten in Berlin wurde per Gericht beendet. Das ließ die schamlosen Lobbyisten von Haus und Grund sinnbildlich Freudensprünge aufführen.

Was muss geschehen, dass endlich die Politik handelt? Als erstes muss eine bundesweite Mietpreisbremse her, und zwar eine richtige! Dann müssen alle privaten Wohnungsgesellschaft-

ten- und Konzerne enteignet werden. Das gilt auch für Baugrund, mit dem in den Städten und auf dem Land gnadenlos spekuliert wird.

Aus dem zaghaften sozialen Wohnungsbau muss eine bundesweite Kampagne für soziales Wohnen bei einer Höchstmiete von fünf Euro/qm werden. Dabei sollten durchaus Wohnungen in Höhe von acht bis zehn Stockwerken gebaut werden, um Flächen besser zu nutzen. Das sind nur einige Forderungen!

Zu alledem fehlt bei den etablierten Parteien der politische Wille und die Fähigkeit, soziale Gerechtigkeit bei der Wohnungspolitik umzusetzen. Für den Zusammenhalt unserer Gesellschaft hat das fatale Folgen!

Dieter Hooge, Frankfurt