

Fußgänger raus!

Zu: „Fußgänger bei Unfall mit Radfahrer verletzt“, FR vom 7.8.

Ich trage das Schicksal in Frankfurt Fußgängerin zu sein, in einer Stadt die bisher den Autos den Vorgang gab und nun den Schwerpunkt auf Radfahren legt. Jeden Tag, aber wirklich jeden Tag, werde ich von einem Radfahrer beschimpft, weil ich an der Fußgängerampel kein Platz für lasse (obwohl es eine eigene Radspur gibt, Kreuzung Zeppelinallee – Bockenheimer Landstraße) oder es wage, auf dem Bürgersteig zu laufen (ein Radfahrweg ist vorhanden). Man wird weggeklingelt, weggebrüllt und manchmal sogar weggeschubst. Der Gipfel war heute: ein seriös gekleideter Herr mit Helm. Er fuhr fast ein Kind über den Haufen, weil es gewagt hat, sich auf dem Bürgersteig nach rechts zu bewegen und doch hätte wissen müssen, dass von hinten der Radfahrer kommt. Völlig erbost über das Verhalten des Kindes schreit er die Kindsbegleiterin an.

Daher der Aufruf an alle Fußgänger in Frankfurt: Meidet diese Stadt! Schützt eure Kinder und fahrt sie mit dem Auto von A nach B.

Karin Kümmel, Bad Soden

Zulasten der Allgemeinheit

Zu: „E-Roller sind nervig“, FR-Regional vom 3. August

Neben Fahren durch den Anlagenring, auf dem Bürgersteig, Parken in Fahrradständern kommt noch Zu-Zweit-Fahren auf der Straße dazu (heute gesehen auf dem Oederweg): Diese Regeln der neuen, hippen Fortbewegung sind nicht mehr kontrollierbar und gehen zulasten der Allgemeinheit. Ich kann nur hoffe, dass sich das Problem irgendwann von selbst erledigt (vgl. Segway, O-Bike etc.).

Hans Dietmar Jäger, Frankfurt

Schnelle Lösung

Zu: „Stadt stellt Toilettenanlage auf dem Domplatz auf“, FR vom 30.7.

Ach, nun macht die Realität der menschlichen Bedürfnisse das Aufstellen von Baustellentoiletten nötig. Mit etwas gesundem Menschenverstand hätte man in den neuen U-Bahnabgang Toiletten einbauen können, ohne die Optik der Altstadt zu beeinträchtigen.

Mir fällt eine schnelle Lösung ein: Im Stadthaus gibt es doch sicherlich moderne Toilettenanlagen – diese sollte man umgehend der Öffentlichkeit zugänglich machen. Ich rechne mit einer hohen Akzeptanz durch Bürger und Touristen!

Cornelia Dillenburger, Frankfurt



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.

Wollen Sie in New York oder Singapur leben?

Zu: „Nachhaltig wohnen“, FR-Regional vom 1. August

Es wäre jetzt richtig, die Region mitzudenken

107 000 Wohnungen sollen in Frankfurt hinzukommen, um den Bedarf im Jahre 2040 zu decken. Herr Josef als Planungsdezernent sieht in Verdichtung und Aufstockung eine Lösung. (FR, 16.7.) Es bleiben Fragen. Vor einigen Wochen äußerte der Architekt Mäckler in einem Interview: „Wir müssen dichter bauen.“ Er verwies auf New York und asiatische Städte auf die Frage, wie eng es denn werden soll in Frankfurt. Hat mal jemand die durchschnittliche Frankfurterin und den durchschnittlichen Frankfurter gefragt, ob sie wie in New York oder Singapur leben wollen? Oder ob sie nicht lieber die Schein-Metropole Frankfurt mit ihrem teilweise noch ausgeprägten Quartiers-Charakter erhalten wissen wollen? Quartiere, in denen die Leute sich noch kennen und trauen? Und die nicht ständigen Veränderungen ausgesetzt werden wie der Nachverdichtung? Einfach mehr bauen funktioniert nicht, wenn die Verkehrsinfrastruktur bzw. die soziale Infrastruktur (Kita, Schule, Einkaufsmöglichkeiten) nicht bereitstehen. Und zwar Erinnern will ich auch noch daran, daß die FrankfurterInnen schon jetzt unter dem ausufernden Autoverkehr leiden, der durch mehr EinwohnerInnen nicht geringer wird.

Mir scheint, dass die eigentliche zentrale Frage – Wie wollen wir leben? – immer mehr hinter die Teilfrage „Wo sollen wir wohnen?“ zurückgedrängt wird. Symptomatisch in der verkürzten Forderung zusammengefasst: Bauen, bauen, bauen. Ich habe die Sorge, dass, wenn nach diesem Prinzip des dichter Bausens verfahren wird, in zehn Jahren diejenigen, die heute drin-

gend innerstädtisch wohnen wollen, feststellen, dass ihnen die Stadt zu laut, zu voll und auch nicht kindgerecht geworden ist, sich mit ihrem Laptop und ihrem Homeoffice in den Taunus, die Wetterau usw. zurückziehen. Wir anderen bleiben in unseren ihrer Lebensqualität beraubten verdichteten Quartieren hängen. Was wäre also richtiger? Die Region mitdenken.

Im Frankfurter Umland könnte die Stadt Frankfurt Nachbargemeinden mit kleinem Haushaltsbudget unterstützen bei der Entwicklung der Infrastruktur für neue Wohngebiete. Sie könnte, über die ABG, dort Wohnungen bauen lassen. Das Ganze auf Augenhöhe mit diesen Gemeinden und nicht überfallartig wie bei der sog. „Josefstadt“. Das würde zur Entlastung der angespannten Wohnungssituation beitragen, den Zuzug nach Frankfurt regulieren und nicht zuletzt Orten in der Region wieder eine Perspektive geben.

Dieter Storck, Frankfurt

Wohngebiete sind als Steuerquelle unattraktiv

Wer heutzutage ein Haus baut oder eine Eigentumswohnung kauft, braucht einen Kredit, davon profitieren die Banken. Wer hohe Schulden hat, der protestiert nicht und wählt auch nicht links. Davon profitieren die rechten Parteien. Früher sagten die CDU und FDP: Wohneigentum ist ein wirksames Bollwerk gegen die aggressiven Mächte des Ostens. So wurde der soziale Wohnungsbau in Deutschland auch nur befristet gebaut, damit nach Auslaufen der Bindungsfristen die „Immobilienhaie“ sich bedienen können, wie heute zu sehen ist.

Der Riedberg wurde von den Kollegen im Planungsamt damals dichter bebaut, keine Villen und zwei- bis dreigeschossigen Studentenheime. Aber als die CDU an die Stadtregierung kam, mussten Wohnungen und Villen für Führungskräfte gebaut werden, und der damalige SPD Baudezernent erfüllte ihnen den Wunsch. 10 000 mögliche Wohnungen gingen verloren.

Die Regionalplanung hat immer schon einen verdichteten Wohnungsbau an den Haltestellen des ÖPNV vorgesehen, nur die Kommunen haben die dafür erforderlichen Bebauungspläne nicht erstellt. In Villen wohnen Menschen mit höherem Einkommen, die bringen mehr Einkommensteuer, aber die Kommunen bekommen nur 15 Prozent von der Einkommensteuer. Das mag früher für die einwohnerbezogene Infrastruktur (Schulen etc.) gereicht haben, aber heute sind bei den gestiegenen Preisen Wohngebiete als Steuerquelle unattraktiv geworden. Wieso sind die meisten Städte in Deutschland praktisch pleite? Der Anteil von 15 Prozent an der Einkommensteuer ist zu gering, um eine Infrastruktur nach heutigem Maßstab zu finanzieren.

Also, Herr Al-Wazir: das Übel an der Wurzel packen! 30 bis 50 Prozent der Einkommensteuer für die Kommunen und eine Entfristung des sozialen Wohnungsbaus. Und der Bauaufsicht mehr auf die Finger schauen. Bedenken wir: Das Frankfurter Tafelsilber, die Grundstücke, verschleuderte Herr Koenigs (Grüne), Hochhäuser für Luxuswohnungen und weitere Büros genehmigte Herr Cunitz (Grüne). Fördert nicht das Vertrauen in ihre Parteifreunde.

Konrad Mohrmann, Frankfurt

Die schönste Investitionsruine

Teststrecke: „Nichts los auf dem E-Highway“, FR-Regional vom 6. August

Das Rad wird immer wieder neu erfunden

In meiner Kindheit gab es in Frankfurt und Offenbach das Phänomen von O-Bussen. Doch nach der Philosophie einer autogerechten Stadt mussten diese Verkehrsmittel verschwinden.

Das Bundesumweltministerium hat im Rahmen des Förderprogramms „Erneuerbar Mobil“ die fünf Kilometer lange Teststrecke zwischen Langen und Weiterstadt mit knapp 14,8 Millionen Euro finanziert; weitere 15 Millionen Euro sollen für die Datensammlungen und Auswertungen fließen. Von den Vorlaufkosten zur Erstellung der Weisheit „Erneuerbar Mobil“, was letztlich ein alter Hut aus den 1950er Jahren ist, liegen keine Wertangaben vor. Tagesaktuell wird darüber berichtet, dass auf der erwähnten Teststrecke lediglich ein Hybrid-Lastwagen unterwegs ist. In Algebra lernte man damals das Rechnen mit Unbekannten. Aus den bekannten Größen ist leicht die zu erwartende Lösung der hier zu definie-

renden Unbekannte zu ermitteln: Aufgrund der mageren Auswertungsergebnisse wird wahrscheinlich nach Abschluss der Testphase wieder in Millionenhöhe ein Rückbau mit entsprechenden Entsorgungskosten erfolgen. Der eigentliche Skandal liegt darin, dass einst Bewährtes nicht fortgeschrieben wurde, sondern stattdessen das Rad stets aufwendig und werbewirksam neu erfunden wird. Geld spielt dabei offenbar für die Verantwortlichen keine Rolle.

Stefan Otto, Rodgau

Wie die Millionen besser investiert wären

Ich kann Jutta Rippegather nur beipflichten: „Güter gehören nicht auf die rechte Autobahnspur, sondern auf die Schiene.“ Beschaut man das Transportgeschehen einmal aus einer anderen Richtung, so sind hier für die Frachten einiger weniger Unternehmen zig Millionen Euro investiert worden. So labil wie die Auftragsbestände dieser Branche sind, muss damit ge-

rechnet werden, dass übers Jahr so ein „Dauerauftrag“ an einen anderen Transporteur verloren gehen kann. Schon haben wir die schönste (hässlichste!) Investitionsruine. Und dann? Alles abräumen und woanders wieder aufbauen?

Ich halte das ganze Projekt für Ingenieur-Idiotie! Die Lkw-Lobby von VW (für MAN und Scania) und von Daimler-Benz muss gebremst werden! Die Millionen wären besser investiert, wenn die vor Jahren weitgehend zerstörte Infrastruktur der Schienentransportwege erneuert würde! Das sollte im Verbund mit den lokalen Transporteuren geschehen! Ein Fahrer auf der Schiene kann tausende Tonnen befördern. Es kommt auf die Schnittstellen in die Fläche an, dort muss investiert werden! Bei den Fahrzeugen, sofern elektrisch angetrieben, sollte auf den Antrieb zusammen mit Brennstoffzellen gesetzt werden. Als Ingenieur frage ich dabei auch noch, warum die alte Alternative mit Gasantrieb heute nicht mehr berücksichtigt wird.

Carsten Dietrich Brink, Gauting