

kutanten, zu Talkstars gewordene Volksvertreter, offensichtlich ein größeres und interessierteres Forum vorfinden als im Bundestag oder in den Landesparlamenten.

Dr. Michael Kindl, München

Herr Brinkbäumer, wie recht Sie haben! Allerdings verlangen Sie vom Bürger und Leser Zuhören, Vergleichen, Mit- und Nachdenken. Und das braucht unter anderem Zeit. Die Informationsflut jedoch droht uns normal Arbeitende zu überwältigen. Man denkt sich vielleicht seinen Teil, hat aber gar keine Zeit, sich in den sozialen Medien zu äußern.

Dr. Andreas Klug, Bretten (Bad.-Württ.)

Ich finde den gegenwärtigen Hass gegen die Medien völlig übertrieben und ungerechtfertigt. Allerdings haben die Medien selbst zur Mediensepsis beigetragen, und zwar über Jahrzehnte. Wenn Medien sich selbst zu wichtig nehmen, statt sich als Diener des demokratischen Prozesses zu verstehen, dann stoßen sie mündige Bürger ab und säen Zweifel ob ihrer Rechtfähigkeit. Diese Fehler begehen deutsche Medien seit Jahrzehnten. Warum muss Berichterstattung immer rechts, links, regierungsfreundlich oder -feindlich oder sonst wie parteiisch sein? Woher der Anspruch auf Gesellschaftsveränderung?

Walter Tichy, Karlsruhe



Texte wie „Presse gegen Lügner“ von Klaus Brinkbäumer sind der Grund, warum man unbedingt den SPIEGEL lesen muss. Hilft, tröstet, macht bei all dem Geschrei ringsum sicherer und klüger.

Elke Heidenreich, Autorin, Köln

Mogelpackung

Nr. 5/2016 Die Bundesregierung will mit viel Geld den Absatz von Elektroautos fördern – zu Recht?

Warum entwickelt die Autoindustrie kein Elektroauto, welches den Namen verdient? Es hat vier lenkbare, leichte Radmotoren. Dadurch kann es quer einparken. Zur Stromerzeugung hat es eine Brennstoffzelle. Das Gesamtgewicht liegt unter 600 Kilogramm bei Platz für fünf Personen und viel Gepäck. Der Preis ist unter 15 000 Euro. Ein solches Auto verkauft sich von allein, ich warte seit Jahren darauf. Die Technologie ist schon lange vorhanden.

Peter Rimbrecht, Karlsruhe

Elektrofahrzeuge werden verkehrspolitische Nischenprodukte bleiben, weil sie nur bedingt zur Reduzierung der Belastung durch Abgase beitragen können. Sie verlagern Emissionen nur zeitlich und räumlich. Einschränkungen bei der Fahrerlaubnis für Fahrzeuge mit Dieselmotor in Ballungsräumen würden kurzfristig die Feinstaubkonzentration reduzieren und keine Milliarden an Steuergeldern wie die umweltpolitische Mogelpackung Elektroauto kosten.

Willi Nethen, Kempen (NRW)

Es braucht jede Menge Geld

Nr. 5/2016 Wie wir es schaffen – eine Agenda für Deutschland

Sie benennen all die Aufgaben, die Deutschland nun durchführen müsste, um die hier ankommenden Menschen zu integrieren. Es braucht Lehrer, Sozialarbeiter, Verwaltungsangestellte, neue Wohnungen, Infrastruktur, mehr Ärzte – kurzum: jede Menge Geld. Das Gute daran: Diese Investitionen kämen auch den Alteingesessenen zugute, und AfD und Co. hätten es schwerer, Deutsche und Flüchtlinge gegeneinander auszuspielen. Wieso haben Sie im Interview mit dem Bundesinnenminister keinen einzigen dieser Punkte angesprochen und gefragt, wie seine Pläne dazu aussehen? Denn dass die chronisch klammen Kommunen das alles ohne Hilfe vom Bund stemmen sollen, ist absolut utopisch.

Franziska Pfaff, Karlsruhe

Die Überschrift „Agenda 2016“ ist sehr gut gewählt – aber vermutlich nicht so gedacht. Wir einfachen Bürger haben uns noch nicht richtig von den enormen Belastungen der deutschen Einheit und den Schikanen der Agenda 2010 erholt und werden nun schon wieder mit dieser „Agenda 2016“ überrollt. Genau deshalb haben wir die Nase voll!

Roland Zips, Kammerstein (Bayern)

Ihre fragmentarische Sammlung von Beiträgen vermittelt den Eindruck eines breit angelegten Versuchs der Hilfe zur Selbsthilfe durch und für alle, die auf mittleren und unteren Entscheidungsebenen die Konsequenzen einer in fürstinnenhafter Manier getroffenen Entscheidung tragen müssen, weil die regierende Elite keinen Plan hat. Leider überwiegt der Eindruck, dass unsere Regierung die Bevölkerung im Stich lässt. Glauben wir Deutschen wirklich, dass wir die Probleme, die unsere



Flüchtlinge in Bayern

SEBASTIAN KAHNERT / DPA

ehemals großkolonialen EU-Nachbarländer bis heute nicht in den Griff bekommen haben, lösen, weil wir über mehr Geld, Demut und guten Willen verfügen? Oder einfach ahnungslos sind, was auf uns zukommt? Was geschieht, wenn Menschen, die in kulturell und religiös dogmatischen Gesellschaften aufgewachsen sind, in liberalen – oder im Grunde prinzipien-schwachen, weil vom Geld regierten – Gesellschaften aufgenommen werden?

Grit Westphal, Rostock

Erfolgreicher Einsatz

Nr. 5/2016 Wie sich Merkel in die Abhängigkeit der türkischen Regierung gebigt

Die Vorwürfe, dass die Türkei gegen Schlepper und irreguläre Migration nicht ausreichend vorgehe, entsprechen nicht der Wahrheit. Die Türkei hat bei ihren Einsätzen in den vergangenen zwei Jahren rund 6150 Schlepper festgenommen und knapp 245 000 Flüchtlinge von diesen befreit. Im gleichen Zeitraum wurden 17 Geisterschiffe, die beim Menschenmuggel eingesetzt werden, festgesetzt und rund 2500 Flüchtlinge gerettet. Es stimmt nicht, dass in den vergangenen Monaten immer mehr Nordafrikaner über die Türkei illegal nach Europa gelangten. Die Türkei verlangt von Staatsangehörigen der Länder Algerien, Libyen und Ägypten ein Visum. Staatsangehörige bestimmter Länder, für die eine Visumpflicht gilt, können nur dann ein E-Visum erhalten, wenn sie im Besitz eines Visums oder einer Aufenthaltserlaubnis eines Schengen-Landes oder OECD-Mitgliedsstaates sind. Die Zahl der Tunesier, die in die Türkei einreisen, bleibt trotz Visafreiheit gering. Die Mehrzahl der Reisenden aus Marokko kehrt nach einem registrierten Aufenthalt wieder in ihr Land zurück. Bei Syrern gilt die eingeführte Visumpflicht nur, wenn sie über einen Drittstaat in die Türkei einreisen wollen.

Hüseyin Avni Karshoğlu, Berlin
Botschafter der Republik Türkei in Deutschland

Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe (leserbriefe@spiegel.de) gekürzt sowie digital zu veröffentlichen und unter www.spiegel.de zu archivieren.

Korrektur

zu Heft 6/2016, Seite 74: „Horrende Zuschläge“

Die Deutsche Bahn führte den Zusatzbetrag bei Kreditkartenbezahlung bereits im November 2014 ein, nicht erst wie berichtet 2015.