

Konzerne machen Kasse und keiner gebietet Einhalt

AUTO Zu „Benzinpreis kratzt am Allzeithoch“, Kommentar von Frank-T. Wenzel „Billiger wird's nicht“

Alle haben Angst

Die Mineralölkonzerne haben die Welt fest im Griff. In Deutschland sind es die angesprochenen fünf großen Gesellschaften. Diese besitzen häufig neben den Ölquellen, Transportmittel (Pipeline oder Tanker), Raffinerien und Tankstellen. Somit kontrollieren sie neben der Förderung bis zur Verteilung den Preis der Ware. Die exorbitanten Gewinne dieser multinationalen Firmen erreichen Dimensionen, die jenseits der Vorstellungskraft liegen. Niemand wagt es, an sie Hand anzulegen. Warum macht man es nicht wie jüngst bei den Stromproduzenten? Eine ordentliche Trennung von Förderung, Transport, Verarbeitung und Vertrieb würde die Preissituation entschärfen. Die Kosten für Heizöl zum Beispiel sind durch nichts zu rechtfertigen als durch die Profitgier einiger weniger. Der Liter kostet mehr als einen Euro, und die Höhe der Heizkosten erreicht somit bis zu 40 Prozent der Mietkosten. Und dann hören wir, dass die Lebenshaltungskosten um 2,4 Prozent gestiegen seien. Das kann nur jemand errechnen haben, der keine vierköpfige Familie von seinem Arbeitseinkommen von 1600 Euro ernähren muss. Es ist eine Schande, dass unsere Abgeordneten im Bundestag sich nicht um diesen Missstand kümmern.

ANDRÉ HÉNOUCQUE, BERGHEIM



Horrende Preise für Benzin BILD: DPA

Viel zu billig

Wenn ich täglich erlebe, dass der Schulweg benachbarter Grundschulkinder selbstverständlich mit dem Auto zurückgelegt wird, Distanz 700 Meter, die Kollegin mit dem fahrbaren Untersatz kommt – nächste KVB-Haltestelle 100 Meter entfernt – und die Brötchen am Samstag offenbar auch besser schmecken, wenn sie nicht mit dem Fahrrad geholt werden – Bäckerei 200 Meter weit weg –, dann ist es wohl so, dass Benzin immer noch zu billig ist. Die ständige Jammerei der Autolobby mit ihrer apokalyptischen Weltsicht, dass Wohl und Wehe unserer Wirtschaft, unserer Freiheit, ja unseres ganzen Lebens vom Benzinpreis abhängen, ist dümmlich und unerträglich. Aber man muss nur oft und laut genug über das böse Benzinwegelagerertum klagen, und dann wird es auch geglaubt. Mir ist jedenfalls kein Grundrecht auf automobile Mobilität bekannt.

MARIE-LUISE SCHMITZ, KÖLN

Skrupellos kassieren

Natürlich ist es ungerechtfertigt, dass die Mineralölkonzerne jetzt drastisch die Benzinpreise erhöhen. Denn der schwache Euro und der Anstieg der Ölpreise wirken sich erst mit großer Verzögerung aus. Die vollen Lager sind zu alten Preisen bezahlt worden. Es ist auch nichts Neues, wenn bei umgekehrter Entwicklung die Preise sinken, dann aber auf ein immer

wieder erhöhtes Niveau. Die größte Unverschämtheit in diesem „Spiel“ treibt der Staat, der skrupellos hohe Steuern kassiert. Alle, die auf ihr Auto angewiesen sind, werden geschröpft. Hören wir zu diesem Thema eigentlich einmal ein Statement von Verkehrsminister Ramsauer? Der ist abgetaucht und arbeitet weiter an seiner Pkw-Maut, um uns anschließend zu erzählen, dass das ganze Geld in die Verkehrsinfrastruktur fließt.

HELMUT LUX, KÖLN

Überflüssige Behörde

Och, wie niedrig: Das „Kartellamt rügt die Ölkonzerne“ wegen ihrer Preispolitik. Anstatt zu rügen, sollte das Kartellamt lieber mal handeln. Wenn man das Kartellamt auflösen würde, könnte man die freigewordenen finanziellen Ressourcen dazu nutzen, die autofahrenden Steuerzahler zu entlasten. Und sollten die Spritpreise wider Erwarten in den nächsten Wochen fallen, wird spätestens an Ostern exorbitant erhöht. Weil, liebes Kartellamt, auch Ostern kommt jedes Jahr überraschend. Auch das stellt ihr jedes Jahr aufs Neue fest, aber ohne zu handeln.

MICHAEL KRAEMER, KÖLN

Reichlich Vorräte

In dem Artikel heißt es: „Die Preise für Erdöl und die Produkte, die daraus destilliert werden, steigen weiter. Dieser Prozess ist unumkehrbar ... Mit jedem Rekord wird deutlich, wie begrenzt fossile Brennstoffe sind.“ Der aktuelle Erdölpreis hat nichts mit dem Ende des Erdöls zu tun, das seit mehr als 40 Jahren immer für die nächsten 40 Jahre prognostiziert wird. Kein Mensch braucht Erdöl, wir alle wollen nur die Erdöl-Derivate wie Benzin, Diesel, Heizöl und so fort. Dank des technischen Fortschritts wird immer mehr Erdgas gefunden. Auf ein Fass Öl umgerechnet kostet Gas in den USA aktuell unter 20 Dollar. Aus Gas Diesel herzustellen, kostet etwa 20 Dollar pro Fass. Diesel aus Kohle herzustellen kostet etwa 40 Dollar pro Fass, die entsprechende Kohlenmenge keine zehn Dollar. Für unter 60 Dollar gibt es Diesel, Benzin und so fort aus Gas oder Kohle, und die Vorräte reichen für viele Jahrhunderte. Die Japaner werden ab 2013 Methanhydrat im industriellen Maßstab nutzen. Die entsprechenden Weltvorräte sind größer als die Öl-, Gas- und Kohlevorräte zusammen. Stichworte für den aktuellen Ölpreis sind Iran, Irak, Syrien und die anderen.

DETLEF ROSTOCK, ERFTSTADT

Leserforum

**Kölner Stadt-Anzeiger
Leserbriefe, 50590 Köln
Telefon: 02 21 / 224 33 77
Telefax: 02 21 / 224 25 24
E-Mail: leserbriefe@ksta.de**

Leserbriefe sind keine Meinungsäußerungen der Redaktion. Briefe und E-Mails ohne Angabe von Name und Adresse können nicht veröffentlicht werden. Bitte geben Sie für Rückfragen Ihre Nummer an.

Unsere Leserinnen und Leser haben hier mit ihren Meinungen das Wort. Wegen der großen Zahl der Briefe kann nur eine Auswahl veröffentlicht werden; ebenso sind Kürzungen oft unvermeidlich.



Die Anwohner nahe dem Flughafen Köln/Bonn wollen den nächtlichen Lärm nicht mehr tolerieren.

BILD: DPA

Tiefpreise für die lauten Kracher

FLUGLÄRM Zum Interview mit Airport-Chef Michael Garvens „Damit wäre keinem geholfen“, zu „Lasst Worten Taten folgen“ von Jochen Ott und Martin Dörmann sowie „Nachtflug macht krank“ (Ausgabe vom 16. 3.)

Unerträglich

Nachdem wir demnächst mit den Kanadiern und Ryan Air zu rechnen haben, gebe ich es auf, auf die Einhaltung eines Nachtverbots oder zumindest leisere Maschinen zu hoffen. Wie sich die Politiker und der Flughafenchef in Reden und Taten winden, Entscheidungen nicht angehen, durchsetzen oder kippen, ist nicht mehr zu ertragen. Sie haben nur den finanziellen Erfolg im Blick, die Gesundheit der Menschen ist Nebensache. Wenn Entscheidungsträger und Anwohner sich schon seit Mitte der 80er Jahre streiten, glaube ich nicht mehr, dass es je ein Nachtflugverbot für Köln vor 2030 oder danach geben wird. Warum denn nicht Köln noch mehr ausbauen, alle Nachtflüge von den anderen deutschen Airports abziehen, dann hätten wenigstens die anderen Anwohner ein paar Stunden Ruhe in der Nacht? Andere Airports kommen doch auch mit einem Nachtflugverbot zurecht wie in Brüssel. Da geht es pünktlich um 6 Uhr los und wochenweise in verschiedenen Abflug- und Anflugkorridoren aus Rücksicht auf Bewohner.

HELGA EICKMANN, KÖLN

Ernsthaftigkeit fehlt

Mitglieder des Landtages und Bundestages zeigen guten politischen Willen, etwas zur Reduzierung des Fluglärms für die Anwohner des Flughafens Köln/Bonn beizutragen. Aber es gibt keine leisen Flugzeuge, und Anflüge zur Landung sind im Vergleich zu Starts und Abflügen erheblich geräuschärmer. Übrigens werden die im Artikel angesprochenen Gleitflug-Verfahren schon seit Jahrzehnten aus wirtschaftlichen Gründen praktiziert. Erheblich lauter sind die Starts und Abflüge. Ein geringer Abflugwinkel, bedingt durch hohes Gewicht der Flugzeuge oder hohe Temperatur, erzeugt einen hohen Lärmpegel über den Wohngebieten. Theoretisch könnte nun ein hoher Abflugwinkel durch Reduzierung des Abfluggewichtes erreicht werden. Dies ist gerade bei Fracht- und Langstreckenflügen unwirtschaftlich. Bleibt also die Kernruhezeit als einzige realistische Möglichkeit. Es müsste doch möglich sein, die nächtlichen

Flugbewegungen so zu organisieren, dass eine Kernruhezeit in absehbarer Zeit eingeführt werden kann. Ernsthafte Bemühungen der zuständigen Gremien sind aber bisher nicht zu erkennen.

DIETER SCHADE, LOHMAR

Zuschläge erhöhen

Flughafenchef Garvens kündigt an, zur Lärminderung künftig einen Anreiz durch Ermäßigung der Start- und Landegebühren bieten zu wollen. Wie er damit die propagierten 500 000 Euro pro Jahr und Flugzeug einsparen will, das soll Garvens der Öffentlichkeit doch bitte mal vorrechnen. Es wäre zu wünschen, dass der Flughafen vor allem seine viel zu niedrigen Lärmzuschläge deutlich erhöht, die an allen Flughäfen zusätzlich zu den Start- und Landegebühren anfallen: Da Köln/Bonn nur einen Bruchteil der anderswo üblichen Gebühren erhebt, verwundert es nicht, dass bei solchen Dumpingpreisen nachts pro Woche über 50 Flugbewegungen mit extrem lauten Lärmernzeugern die Bewohner aus dem Schlaf reißen. Warum wurde Garvens in dem Interview nicht gefragt, weshalb der Gebührensenkungs-Vorschlag nicht schon vor fünf oder zehn Jahren gemacht wurde, sondern just vor dem Hintergrund bundesweiter Proteste?

KARL JOSEF SCHNEIDER, SIEGBURG

Wettbewerb verzerrt

Offensichtlich soll die Nachricht von Garvens die vom Nachtfluglärm geplagte Bevölkerung beruhigen. Aber wer zwischen den Zeilen liest, stellt fest: Das ist allenfalls gepantschtes Baldrian, was uns da vorgesetzt wird. Brauchen und wollen wir wirklich die Billigflüge in der Nacht? Es wird suggeriert: Wenn die eh nicht so laut sind wie die Frachtflieger, dann können sie auch bleiben. Brauchen wir statt Rabatte für leisere nicht deutliche Aufschläge für laute Maschinen? Der Lärmzuschlag beträgt in Frankfurt immerhin 840 Euro, in Köln ist dies mit 280 Euro abgegolten. Das ist Wettbewerbsverzerrung und führt dazu, dass sich Köln immer mehr zur „Nachtfluglärm-Mülldeponie“ der Republik entwickeln wird. Und dann erneut die Mär mit den 14 000 Arbeits-

plätzen: In ernstzunehmenden Gegenrechnungen fallen diese Zahlen um 10 000 geringer aus. Und die Kostenrechnung seitens der Gesundheit der Anwohner geht zu Lasten der Krankenkassen. Am Ende des Interviews fordert Garvens gar, „dass die Politik nicht fortwährend den Luftverkehr reglementiert“. Wer sonst, wenn nicht die Politik, könnte, dürfte und müsste sich einmischen, damit endlich gleichberechtigt auch die gesundheitlichen Interessen der Menschen vertreten werden. Nachtfluglärm macht krank.

DR. HEINRICH MERSMANN, RÖSRATH
ÄRZTEINITIATIVE FÜR
UNGESTÖRTEN SCHLAF

Effekt ausnutzen

Jochen Ott und Martin Dörmann schreiben richtig, dass über die höheren Flughafengebühren in der Nacht Anreize geschaffen werden, Starts und Landungen möglichst am Tag durchzuführen. Gerade diesen Effekt will Flughafenchef Michael Garvens abschwächen, indem er die nächtlichen Gebühren für einen bestimmten Flugzeugtyp drastisch senken will. Wie soll verhindert werden, dass es nach dieser Gebührensenkung nicht sogar zu mehr nächtlichen Landungen von lauten Frachtflugzeugen kommt? Der richtige Weg zur Reduzierung des nächtlichen Fluglärms über Gebührenanreize ist nicht eine Gebührensenkung für weniger laute Flugzeuge, sondern eine Gebührenerhöhung für die lautesten Frachtmaschinen.

MATTHIAS SCHAUEN, KÖLN

Negativ-Rekord

Was wir seit zehn Jahren von Garvens lesen, ähnelt dem Zauberlehrling, dem die Instrumente entglitten sind. Der Flughafen hat Mitte der 80er Jahre weltweit mit Hochglanzprospekten für den Nachtflug geworben und so UPS und TNT, später noch andere Carrier angelockt. Jetzt ist er der in der Kernzeit der Nacht meistbeflogene Flughafen Europas. Ein absoluter Negativrekord. Keine Spur von Einsicht, eher Nebelkerzen: Tiefpreispolitik bei den lauten Krachern. Garvens weigert sich seit Jahren beharrlich, ein vom Landtag beschlossenes Lärminderungskonzept mit verbindlichen

Zielen zu erstellen. Die Umwelt- und Gesundheitskosten müssen längst die Einnahmen aus dem Nachtflug übersteigen.

HELMUT BREIDENBACH, KÖLN

Menschen zweiter Klasse

Der Aussage von Herrn Garvens können wir nicht zustimmen. Es wäre uns schon viel geholfen, wenn die nächtlichen Passagierflüge wegfallen würden. Denn auch diese „leisen Flugzeuge“ machen genug Krach. Passagierflüge in der Nacht sind von niemanden gewollt. Außerdem können wir uns nicht vorstellen, dass der Flughafen Köln durch den Wegfall möglicherweise in den wirtschaftlichen Ruin getrieben wird. Es macht mich wütend, wenn man hört, dass an anderen Flughäfen ein absolutes Nachtflugverbot herrscht oder zumindest Einschränkungen bestehen. Sind wir vielleicht Menschen zweiter Klasse? Die Grenze des Zumutbaren ist erreicht. Es muss endlich ein Kompromiss her: Wegfall der nächtlichen Passagierflüge und eine Kernruhezeit für laute Frachtflieger. Wie man in Frankfurt sieht, ist es möglich, diese Maschinen tagsüber starten zu lassen. Warum sollte das nicht auch in Köln machbar sein? Die Landesregierung ist gefordert, die Interessen der vom Fluglärm geplagten Menschen durchzusetzen.

CLAUDIA KRAMER, PULHEIM

Alter Hut

Es bedarf schon einer gehörigen Portion Naivität, wenn Flughafen-Chef Garvens „sein“ Bonussystem gegen laute Nachtflieger jetzt vorstellt, das schon seit Jahrzehnten international zur Anwendung kommt. Damit streut er den Menschen genauso Sand in die Augen wie mit der „Unverzichtbarkeit der Nachtflüge“. Auch die immer wieder angepriesenen Schallschutzfenster helfen niemandem. Das ist Käfighaltung von Menschen! Was nützt es, wenn man die Fenster nicht mehr öffnen darf, um den Fluglärm nicht zu hören. Dafür raubt einem ein Ventilator, den man eingebaut hat, um Frischluft zuzuführen, den Schlaf und birgt auch noch die Gefahr von Erkältungen und Allergien.

CARL-HEINZ SCHIERHORN, KÖLN