

– Leserbriefe für das Hamburger Abendblatt –

20. Juli 2017

## **Alles nur Hinhaltetaktik**

*19. Juli: Flughafen erneut in der Kritik. BUND fordert Verbot ab 22 Uhr und 18. Juli: Wie stark kann der Flughafen noch wachsen?*

16-Punkte-Plan, Zehnpunkteplan, Kommissionen, lächerliche „Strafgebühren“ für verspätete Landungen. Alles Hinhaltetaktik, um die Ausweitung des Flugverkehrs weiter zu betreiben. Und die Wohnungsnot in Hamburg kommt den Flughafenmanagern und der Politik auch hilfreich entgegen. Egal wie laut, gesundheitsgefährdend und mies, Wohnungen sind in den Flugschneisen locker zu vermieten. Wie wäre es mit dem Einpunktplan: Nachtflugverbot von 22 Uhr bis sechs Uhr.

Dr. Herbert Richter-Peill, Hamburg

## **Hoffnung durch den BUND**

Herr Dressel demonstrierte einmal mehr, dass die SPD in Sachen Fluglärm kraft Regierungsmacht nicht daran denkt, sich zu bewegen. Fluglärm macht krank – na und, der Flughafen war zuerst da. Insofern stimmt es hoffnungsvoll, dass Herr Braasch vom BUND sich nun dafür einsetzt, dass die Anwohner vor dem zunehmenden Fluglärm geschützt werden. Mir fehlte in der Diskussion Umweltsenator Kerstan, dessen Behörde jeden der besonders umstrittenen Nachtflüge genehmigt.

Uwe Karsten Bäcker, Hamburg

## **Stadtflughafen ohne Perspektive**

Alle Grenzen werden durchlässiger, nur eine nicht, die Grenze der Hansestadt Hamburg zu den angrenzenden Bundesländern. Schlimm genug, dass man die Stadt auf Kosten der Lebensqualität der Einwohner weiter verdichtet, anstatt die Verkehrsachsen zu verlängern und auch die Nachbarbundesländer profitieren zu lassen, aber der Länderfinanzausgleich wird ja nach Einwohnerzahl bemessen. Der Flughafen wird aus ähnlichen Gründen in der Stadt behalten, ohne jegliche langfristige Perspektive der Entwicklung. Die A7 wird gerade ausgebaut, die AKN kann zur S-Bahn werden, was spricht also eigentlich noch gegen Airport Kaltenkirchen?

Axel Wiechmann, per E-Mail

20. Juli 2017

## **Diskussion kommt zu spät**

Diese Diskussion kommt 30 Jahre zu spät. In den 1980er-Jahren war der Hamburger Flughafen noch auf Augenhöhe mit Düsseldorf und München. Diese liegen mittlerweile weit vor Hamburg und auch Berlin ist inzwischen mit 34 Millionen Fluggästen an Hamburg vorbeigezogen. Wenn man damals Kaltenkirchen gebaut hätte, wäre Hamburg als Standort für Langstreckenflüge der Lufthansa und anderen Airlines im Focus gewesen, zumal es damals noch Langstrecken in Hamburg gab. So hat sich durch die Ablehnung des neuen Flughafens Hamburg inzwischen zu einem Provinzflughafen entwickelt, der auch räumlich keine Entwicklungschancen hat, zumal das Start- und Landebahnsystem als Kreuz völlig antiquiert ist. Moderne Flughäfen haben Parallelbahn-Systeme. Heute über dieses Thema zu diskutieren ist lächerlich, da es niemals Eingang in einen neuen Bundesverkehrswegeplan finden dürfte und ohne Zuschüsse ist ein solcher Plan nicht durchführbar.

Jörg Schlegel, Hamburg