

Artikel drucken Bilder ausblenden

WELT  ONLINE

GROSSBRITANNIEN

08.01.2012 | Autor: Tina Kaiser

London soll größten Flughafen der Welt bekommen

Als Krönung seiner Kunst will Star-Architekt Norman Foster einen gigantischen Flughafen bauen. Doch in Zeiten klammer Kassen scheint das aberwitzig.



FOTO: FOSTER + PARTNERS

Computersimulation des Flughafens in der Themsemündung

Norman Foster mag es pompös. Dem deutschen Reichstag verpasste der britische Stararchitekt eine riesige Glaskuppel; sein gurkenförmiges Gherkin-Hochhaus ist sieben Jahre nach der Fertigstellung zu einem Wahrzeichen Londons geworden; in Südfrankreich schuf er mit dem 2460 Meter langen Viaduc de Millau die längste Schrägseilbrücke der Welt; und der von ihm entworfene Beijing Capital International Airport in Peking gilt als größtes Gebäude des Planeten.

Den nächsten Superlativ hat Foster schon in Planung: Der 76-Jährige will in seinem Heimatland den größten Flughafen der Welt bauen. 55 Kilometer südöstlich von London, auf einer künstlichen Halbinsel im Themse-Delta zur Nordsee, soll das gigantische Projekt entstehen. International Estuary Airport ist der Arbeitstitel, zu Deutsch Internationaler Flussmündungsflughafen. 150 Millionen Passagiere pro Jahr könnten eines Tages über das neue Drehkreuz befördert werden. Der heute größte Flughafen der Welt in Atlanta bringt es auf knapp 90 Millionen Fluggäste, Europas größter Flughafen London Heathrow befördert knapp 66 Millionen Passagiere.



Stararchitekt Norman Foster in der Reichstagskuppel

FOTO: AP

Die Idee zu dem Mammutprojekt ist nicht ganz neu. Schon 2008 sprach Londons exzentrischer Bürgermeister Boris Johnson über einen Großflughafen in der Themsemündung. Die damalige Labour-Regierung von Gordon Brown tat seinen Vorschlag jedoch als Traum eines Fantasten ab. 2009 genehmigte Labour stattdessen, den Flughafen London-Heathrow mit einem neuen Terminal und einer dritten Landebahn auszubauen. Mit der Wahl der konservativ-liberalen Regierung 2010 wurden die Weichen neu gestellt. Premierminister David Cameron sagte den Ausbau von Heathrow ab, wohl auch aus parteipolitischem Kalkül: Vor allem die teuren westlichen Londoner Stadtteile sind vom Fluglärm Heathrows betroffen. Dort wohnt die Stammwählerschaft der Tories.

Nun braucht die Regierung dringend eine neue Strategie für den Luftverkehr. Heathrow steht mit 98 Prozent Kapazitätsauslastung kurz vor dem Kollaps, was zu Verspätungen, Gepäckverlusten und Ärger führt. Schon kleinste Störungen können den Betrieb ins Chaos stürzen. Im Winter 2010 strandeten Tausende Passagiere, weil Heathrow wegen zehn Zentimetern Schnee geschlossen blieb. Auch die anderen Londoner Flughäfen Gatwick, Stansted, Luton und City können die steigende Zahl an Passagieren nicht auffangen. 2030 dürften alle Airports im Südosten Englands ihre Kapazitätsgrenze erreicht haben.

Auftrieb bekam das „Estuary Airport“-Projekt im Oktober, als der bisherige Verkehrsminister Philip Hammond ins Verteidigungsministerium wechselte. Er stand den Plänen kritisch gegenüber. Nachfolgerin Justine Greening scheint dagegen Gefallen daran zu finden. Das Konzept sei ein nützlicher Beitrag zur Debatte und werde geprüft. Als Alternative wird der Ausbau von Regionalflyghäfen diskutiert.

Zehn der am meisten gehassten Flughäfen



FOTO: PICTURE ALLIANCE / AGENCIA ESTAD/ AGENCIA ESTADO

Platz 10. São Paulo-Guarulhos International, São Paulo, Brasilien.

Es mag verwundern, dass dieser Flughafen zu den meistgehassten der Welt zählt, gilt er doch als drittbester Südamerikas bei den World Airport Awards 2011. Doch ultralange Warteschlangen bei der "Immigration", regelmäßig nicht kommunizierte Wechsel des Abfluggates sind ein Ärgernis. Zumindest für Nicht-Brasilianer. Lediglich 41 Prozent aller Flüge heben pünktlich ab, 59 Prozent kommen wie im Flugplan angekündigt an. 30 Millionen Passagiere rauschen hier jährlich durch, diese Zahl hat sich in weniger als zehn Jahren verdoppelt.

Londons Bürgermeister Johnson macht derzeit eifrig Stimmung für seine Idee, die auch dank des Star-Architekten Foster sehr viel ernst genommen wird. Der neue Flughafen sei unerlässlich, wenn Großbritannien im Handel mit boomenden Ländern wie Brasilien oder China nicht den Anschluss verlieren wollte. Schon heute jagen andere EU-Länder den Briten ausländische Investitionen ab, weil London nicht über genug direkte Flugverbindungen verfüge.

Von Heathrow aus gebe es beispielsweise wöchentlich lediglich 9000 Sitzplätze nach China, es würden nur zwei chinesische Städte angefliegen. Frankfurt habe dagegen fast doppelt so viele Sitze und Direktverbindungen zu vier chinesischen Metropolen. Einer Studie der Wirtschaftsberatung Frontier Economics zufolge verliert Großbritannien jedes Jahr 1,4 Milliarden Euro ausländischer Investitionen, da dem Land direkte Transportwege in Wachstumsmärkte fehlen. Obendrein wird die Konkurrenz im Luftverkehr immer schärfer: Dubai hat 2010 einen Flughafen eröffnet, der immer weiter ausgebaut wird und 2030 rund 160 Millionen Passagiere abfertigen soll.

Themse-Standort ermöglicht Nachtflüge

50 Milliarden Pfund Kosten veranschlagt Foster für sein Infrastrukturprojekt. 20 Milliarden Pfund gehen in den Flughafen selbst, den Rest will Foster in ein Hochgeschwindigkeitsbahnnetz und ein ohnehin benötigtes Themse-Flutschutzwehr stecken, das gleichzeitig Strom erzeugen könnte. Das Terminalgebäude soll auf der Spitze der Halbinsel Isle of Grain entstehen. Für die vier je vier Kilometer langen Landebahnen will Foster zusätzliches Land aufschütten lassen. In diesem Teil der Themsemündung ist das Wasser nur rund drei Meter tief. Dennoch würden für die Aufschüttung rund 124 Millionen Lastwagenladungen Erde benötigt.



Die Isle of Grain gehört zu den am dünnsten besiedelten Orten der Region. Statt über den Ballungsraum London könnten die Flugzeuge über die Nordsee anfliegen, deshalb gäbe es anders als in Heathrow kein Nachtflugverbot.

Estuary Airport soll zugleich zum größten Bahnhof des Landes werden. Hochgeschwindigkeitszüge könnten Passagiere in 30 Minuten in die Londoner Innenstadt bringen. Ein neuer Eisenbahnring soll auch Frachtverkehr auf die Schiene verlagern. Statt 80 Prozent müssten demnach künftig nur noch 50 Prozent aller Güter mit Lkw transportiert werden. Allein der verstopfte Londoner Autobahnring M25 könnte von 4000 Lastwagen täglich befreit werden.

Für einen Großteil der in den vergangenen Jahren diskutierten Gegenargumente bietet Foster Lösungen an. So hatten Umweltorganisationen gewettert, die Marschlandschaft in der Themsemündung sei ein wichtiges Rückzugsgebiet für Vögel. Foster will daher ein neues Naturschutzgebiet kultivieren, das dreimal soviel Platz bietet.

Große Staatsfonds haben Interesse an der Finanzierung

Bleibt das Problem der Finanzierung. Der Zeitpunkt für das Mammutvorhaben könnte kaum schlechter gewählt sein: Premier Camerons Regierung hat ihrem Land das härteste Sparprogramm der Nachkriegszeit auferlegt. Foster + Partners argumentieren jedoch, der Flughafen könne weitgehend ohne Steuergeld finanziert werden. „Erste Diskussionen mit potenziellen Investoren haben ein großes Interesse aus dem Ausland gezeigt, insbesondere von Staatsfonds“, heißt es im Projektentwurf. Großbritannien werde in Asien und besonders in arabischen Ländern als attraktiver Ort für Investitionen gesehen. Sobald die Regierung ihre Unterstützung zusichere, könne die Bauplanung beginnen.

Die Bevölkerung hat Foster noch nicht auf seiner Seite. In einer Umfrage gaben 76 Prozent der Briten an, ihr Land habe genug

Flughäfen. Foster hält dagegen: Großbritannien müsse sich zurückbesinnen auf die Weitsicht und Ingenieurskunst der viktorianischen Vorfahren. „Wir brauchen den Mut, den politischen Willen, die Klugheit und den gesunden Menschenverstand, um jetzt in unsere Infrastruktur zu investieren.“ Anderenfalls werde Großbritannien im Wettbewerb nicht mithalten können. „Wir haben“, sagt Foster, „gar keine Wahl.“