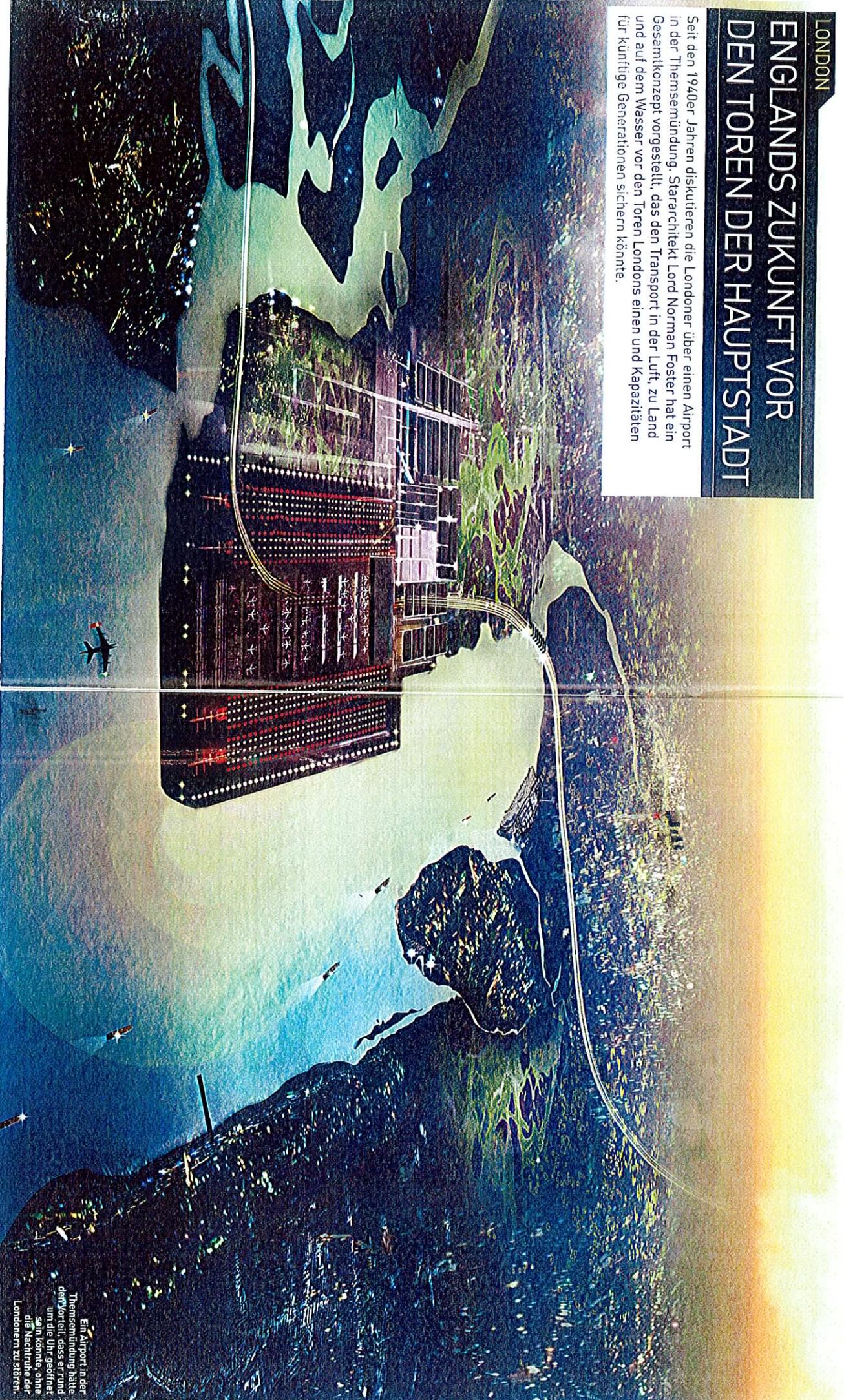


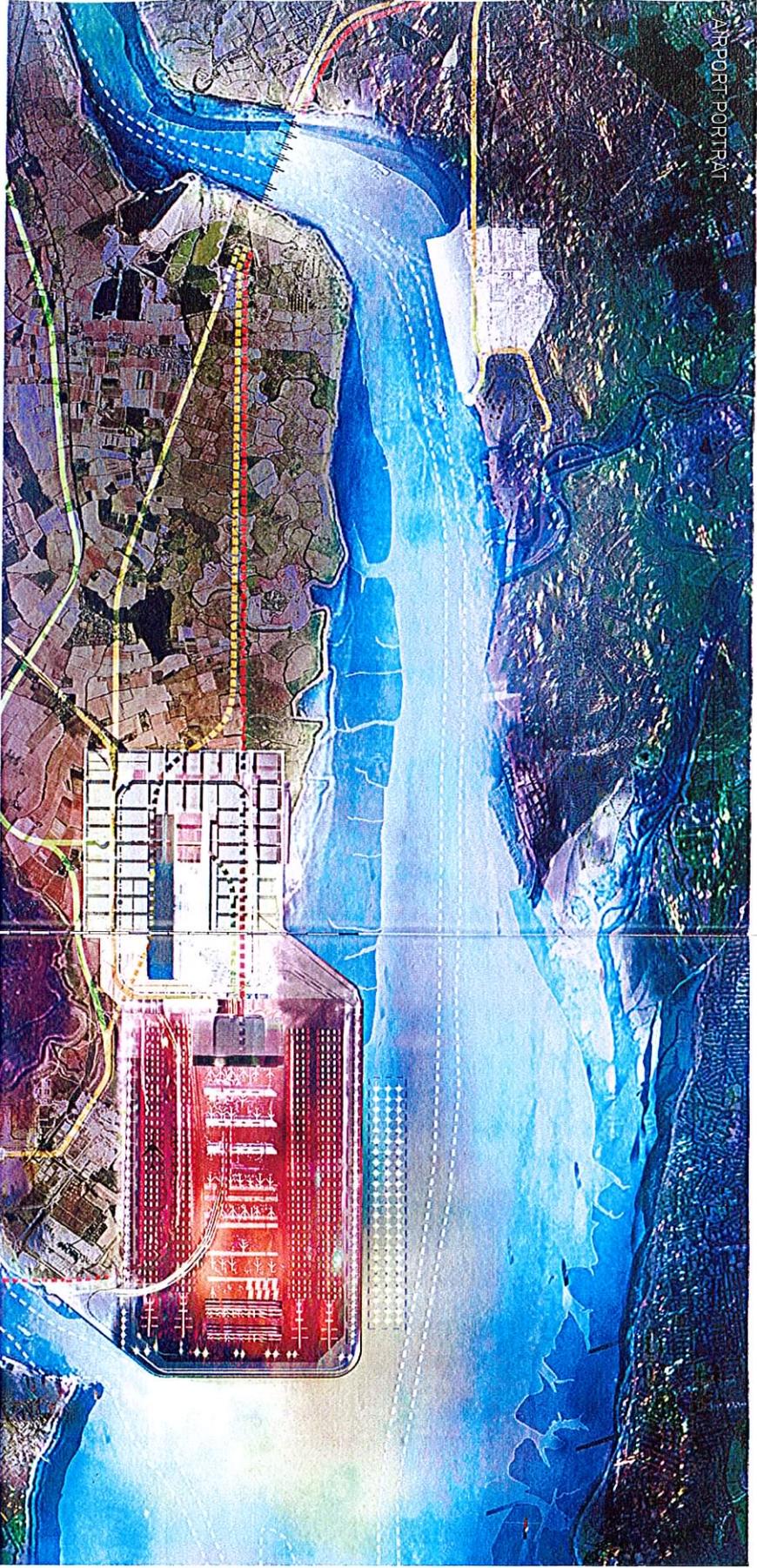
LONDON

ENGLANDS ZUKUNFT VOR DEN TOREN DER HAUPTSTADT

Seit den 1940er Jahren diskutieren die Londoner über einen Airport in der Themsemündung. Stararchitekt Lord Norman Foster hat ein Gesamtkonzept vorgestellt, das den Transport in der Luft, zu Land und auf dem Wasser vor den Toren Londons einen und Kapazitäten für künftige Generationen sichern könnte.



Ein Airport in der Themsemündung hätte den Vorteil, dass er rund um die Uhr geöffnet sein könnte, ohne die Nachtruhe der Londoner zu stören.



„Heathrow ist nicht die Antwort. Sein beengter und ungeeigneter Standort bedeutet, dass es nicht zu vergleichbarer Größe wachsen kann wie die Flughäfen von Frankfurt, Madrid, Amsterdam und Dubai. Viel zu lange hat Großbritannien es versäumt zu handeln, gelähmt durch die Schwierigkeiten, anstatt die Chancen zu erkennen. Unsere Investitionen sind durch diese Trägheit bedroht. Wir müssen jetzt handeln.“

BORIS JOHNSON,
Bürgermeister von London

DIE FAKTEN

STANDORT	55 KILOMETER ÖSTLICH VON LONDON IN DER THEMSE-MÜNDUNG AUF DER HALBINSEL HOO
HÖHE ÜBER NN	7 M
KAPAZITÄT	150 MIO. PASSENGIERE P.A.
RUNWAYS & PARALLELEPISTEN	4.000 M
FAHRRZEIT NACH LONDON	30 MIN
KOSTEN	BIS ZU 57 MILLIARDEN EURO
PLANUNGSZEITRAUM	BIS 2060

terdem Schiphol sollen in diesem Stadium der Größenplanung allerdings noch nicht allzu viel Beachtung finden.

Die Anbindung des zum Teil auf der Halbinsel zum Teil auf Landanschlüssen errichteten Airports erfolgte mit einem futuristischen Hochgeschwindigkeitszug nach London, zu den Häfen in der Themsemündung sowie an die Wirtschaftszentren der britischen Insel nach Birmingham, Manchester, Leeds und Liverpool. Auch Kontinentaleuropa würde über das vierspurige Hochgeschwindigkeitsbahnnetz mit dieser Drehbühne der Zukunft verbunden. Vor allem der Frachttransport, so fosters Vision, könnte auf diese Weise quer durch ganz Europa auf die Schiene verlagert werden. Ein Bahnhof befindet sich unterhalb des Airports und wäre auf bis zu 300.000 Bahnpassagiere täglich ausgelegt.

Um die sichtbaren Eingriffe in das Landschaftsbild zu kaschieren, würden die Bahnterrassen abgekennt und durch kleine Fildwalle quasi unsichtbar gemacht.

Dem Großbritanniens beakammerter Architekt, Lord Norman Foster, hatte sich ebenfalls für die Idee begeistert und in Zusammenarbeit mit der Falctrow Group, einem weltweit tätigen Ingenieurbüro für Hoch-, Tief- und Straßenbau, sowie der Londoner Volterra Planning and Development in Eigenregie eine Studie zu einem neuen Airport für die Hauptstadt erstellt.

Das Ergebnis ist eine Vision, die das Transportwesen von und nach Großbritannien an einem Knotenpunkt weitet und zugleich ein Paradebeispiel an Nachhaltigkeit ist.

Auf der Halbinsel Hoo, rund 55 Kilometer östlich von London, könnte mit Kapazitäten für 150 Millionen Fluggäste pro Jahr und vier parallelen, jeweils vier Kilometer langen Start- und Landebahnen der „Hammes Hoo“ entstehen. Dieser wäre rund um die Uhr ohne Einschränkungen geöffnet; die Anflüge würden überwiegend aus Nordosten über das Meer erfolgen. Etwasige Übersetzungen mit dem niederländischen Lufttraum beziehungsweise mit Anflugerouten auf Ant-

billigere Austausch von Stansted aufgeben. Seltener wurde das Thema immer wieder diskutiert; am heißesten selbstverständlich dann, wenn eine Entscheidung zu einem Ausbau von Heathrow anstand. Zuletzt war das der Fall, als es um das für und Wider einer dritten Runway für Londons größten Flughafen ging: beakammerter siegte im Frühsommer 2010 das Wider.

Noch während der Einschlussfindung hatte Londons Bürgermeister Boris Johnson ab 2008 die alte Idee vom Bau eines Airports in der Themsemündung propagiert; mit dem Unterschied zu heute, dass ihn damals niemand ernst nahm. Der von ihm favorisierte Standort bestand sich ein Stück weit in der Nordsee, nordöstlich des Ortes Whitstable und erhielt seinerseits die etwas spöttische Bezeichnung „Boris Island“.

Seit dem 2. November 2011 aber ist Boris Insel wieder in aller Munde – und selbst der britische Schatzkanzler George Osborne soll dem Projekt diesmal nicht von Grund auf abgeneigt sein.

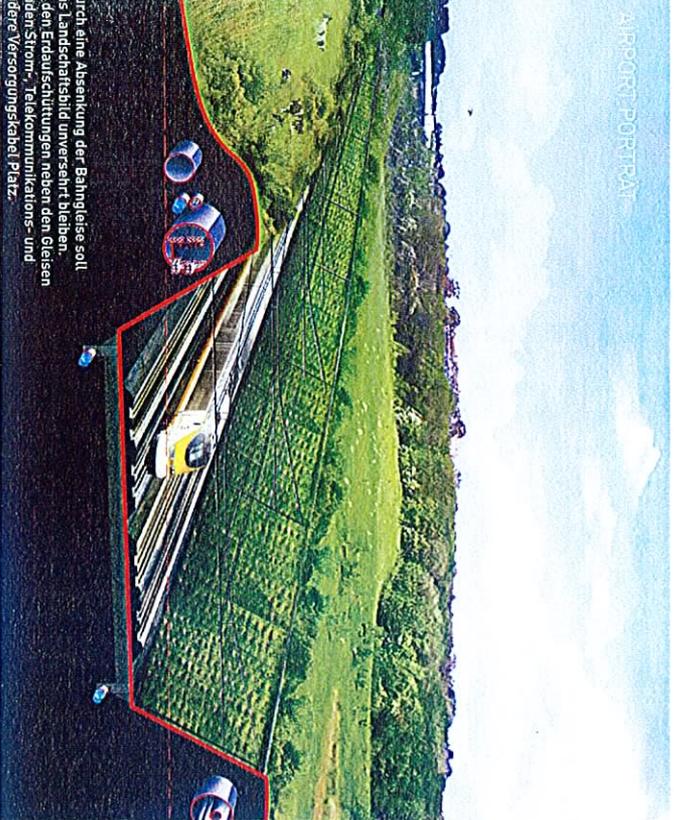
ondon Heathrow, Europas größtes Luftverkehrs-Drehkreuz, ist am Ende seiner Kapazitäten angelangt. Eingeschlossen vom Moloch der britischen Hauptstadt, gibt es auf dem Areal des Airports keinen Raum mehr zur Erweiterung. Die Abfertigungsinfrastruktur kann zwar noch modernisiert und optimiert werden, die natürliche Grenze der Passagierkapazität ist aber durch das Runwaysystem gegeben, das zwei Parallelpisten aufweist und Wachstum höchstens noch durch den Einsatz immer größeren Fluggeräts auf der einen und eine dichtere Staffelung der Start- und Landungen auf der anderen Seite ermöglicht. Ähnlich gehandelt sind auch die beiden anderen Londoner Flughäfen Gatwick und Stansted, die jeweils über nur eine (aktive) Runway verfügen.

Der Ruf nach einem neuen Londoner Airport auf einer Themsehalbinsel war erstmals in den 1940er Jahren erschallt und ist insofern nichts Neues mehr. Damals jedoch wurde das Projekt zugunsten des deutlich

Ein Airport mit Kapazitäten für 150 Millionen Fluggäste pro Jahr und einem aus zwei Parallelpistenpaaren bestehenden Runwaysystem könnte Londons Rolle als führendes Drehkreuz in Europa langfristig sichern.

WEB
WWW.THETHAMESHUB.COM

FOTOS: ARCHIV / FOSTER • PARTNERS



Nur eine Absperrung der Bahngleise soll das Landschaftsbild unverändert belassen. Den Erdanschüttungen neben den Gleisen sollen Strom- und Telekommunikations- und andere Versorgungsabel Platz.



Ein Hochgeschwindigkeits-Bahnnetz soll ganz Großbritannien an den potenziellen Super-Hubs sowie an Festlandeuropa anbinden.



Eine Schleuse in der Themsemündung soll London vor künftigen Überflutungen schützen.

Die Schleuse wird zudem als Gezeitenkraftwerk fungieren und als solches sowohl das multimodale Verkehrskreuz als auch neu entstehende Wohngebiete mit der notwendigen Energie versorgen. Direkt unter Schleuse und Kraftwerk führen die Verkehrs- und Versorgungsstunnel, unter der Themse hindurch.



Das künftige Bahntrassensystem führt bis aus Schottland herum und unter dem Ärmelkanal zu den wichtigen europäischen Wirtschaftszentren auf dem Festland.

Fosters Vision sieht zudem eine neue, effiziente Schleuse in der Themse vor, die einerseits als Hochwasserschutz für die Hauptstadt dienen und andererseits als Gezeitenkraftwerk den Airport sowie bis zu 76.000 Haushalte mit „sauberm“ Strom versorgen könnte. Durch die Landabschüttungen sowie die neue Flußbarriere würde zudem weiteres Bauland entstehen.

Die rund 100.000 Pland teure Studie betrachtet einen Zeitraum von heute bis 2060. Die Investitionen sind allerdings gigantisch: Umgerechnet rund 57 Milliarden Euro würde das gewaltige Projekt inklusive aller Komponenten kosten. Ob eine Umsetzung von Steuerzahler oder durch private Investoren „ge-wappelt“ würde, lässt die Untersuchung wie selbstverständlich aufken vor, doch sollen sich die jährlichen Kosten dafür nicht wesentlich von den maximalen Ausgaben abheben, die jedes Jahr für die Erhaltung des bestehenden Straßennetzes anfallen.

Der Nutzen dieses neuen Verkehrs-systems wäre aber riesig: Bestände durch die Möglichkeit, dass die asiatischen und südamerikanischen Carrier und damit das Kapital aus jenen Regionen aus den von ihnen vielfach bevorzugten mittel-europäischen Hubs ihren Weg (zuminst) nach London finden.

BRIGITTE KOTTHUSCHER

INTERVIEW

LORD NORMAN FOSTER
CHARMAN FOSTER + PARTNERS

VISIONEN STATT
FANTASIEN



AERO: Weshalb haben Sie die Studie zum „Hub in der Themsemündung“ begonnen?
FOSTER: Wir haben es heute mit einer unglaublichen Infrastruktur zu tun, die wir, sagen wir mal, von unseren Urgroßeltern aus dem 19. Jahrhundert geerbt haben. Aber ihre Zeit ist vorbei. Es knarrt und stützt an allen Ecken, diese Infrastruktur ist jenseits ihrer Kapazitäten angekommen.

AERO: Und das heißt?

FOSTER: Den Preis dafür, so weiter zu machen wie bisher, können wir uns nicht leisten; er ist deutlich höher als die Kosten für unsere Initiative. Wir haben die Verantwortung, für künftige Generationen zu planen, und es gibt keinen Grund, weshalb wir nicht jetzt schon damit anfangen sollten. Auch die jetzige Generation wird davon profitieren, aber es ist eine Investition in die Zukunft.

AERO: Um genau zu sein – bis 2060.

FOSTER: Unsere Vorschläge sind weit entfernt von Zukunftsläutereien. Sie sind sowohl notwendig als auch realistisch. Wenn man den Trend der Londoner Infrastruktur Richtung Osten, mit dem Eurotunnel und den Olympischen Spielen, betrachtet, ist es auch möglich, einen Flughafen zu bauen, der 24 Stunden offen ist. Er würde die Lebensqualität der Londoner erheblich verbessern, da die Umweltverschmutzung verringert und die Sicherheit erhöht würden. Es würde London zudem ermöglichen, mit den schnell wachsenden Flughäfen in Europa und im Nahen Osten zu konkurrieren. Die Argumente sind außerordentlich überzeugend, die Fakten schlüssig.

AERO: Und die Kosten enorm...

FOSTER: Es wird sich auszahlen. Großbritannien ist eine Handelsnation. Und wir müssen unsere Position aufrecht erhalten. Aber die Welt ändert sich, wir sehen den Aufstieg von Brasilien, Russland, China, Indien. Wir müssen uns neu strukturieren, um diesen Herausforderungen zu begegnen. Das Transportwesen ist das Herz unserer Wirtschaft.