

Ein neuer Flughafen für den kontinentalen und interkontinentalen Luftverkehr auf dem Neufelder Watt bei Cuxhaven

Der Gedanke, einen Großflughafen auf dem Neufelder Watt nördlich von Cuxhaven zu errichten, mag zunächst erstaunlich wirken, und die Frage nach den Gründen ist berechtigt. Die Antwort sei nachstehend gegeben:

Wir leben im Zeitalter des Düsen- und des bevorstehenden Überschallverkehrs. Dies und weitere wichtige Gründe sprechen für das Projekt, das auf weite, in die Zukunft gerichtete Sicht abgestellt ist. Den Vorstellungen über eine übergeordnete Raum- und Verkehrsordnung – beides ist bekanntlich nicht zu trennen – sowie der technischen Zweckmäßigkeit, nicht zuletzt aber auch der gebotenen Rücksichtnahme auf die Bewohner des Gebietes in der Nähe des Flughafens ist dabei Rechnung zu tragen.

Die Klagen und Proteste der Bevölkerung in der Nähe der Flughäfen über die Lärmbelästigung sowie der Ärzte wegen der Gesundheitsschädigung sind bekannt. Kürzlich wurde eine internationale Gesellschaft gegen den Düsenlärm gegründet, und in Holland wird die Verlegung des Amsterdamer Flughafens Schiphol in das Wattengebiet bei den Inseln Texel und Vlieland gefordert.

Deshalb erscheint es auch angebracht, den bei Kaltenkirchen geplanten neuen Hamburger Flughafen nicht dort, sondern direkt an der Küste zu errichten. Damit würde auch die Absicht, den Überschallflug für den zivilen Luftverkehr in der Bundesrepublik zu verbieten, für diesen Bereich auszuschließen sein. (Bekanntlich hat die Lufthansa bereits vier der für eine Geschwindigkeit von 2,7 Mach in Entwicklung befindlichen Flugzeuge, die mit 3200 km Stundengeschwindigkeit den Atlantik überqueren sollen, in Auftrag gegeben und angezahlt.) Aber auch die neuen Unterschallflugzeuge mit 306 t Fluggewicht für 490 Fluggäste werden einen gewaltigen Lärm verursachen.

Bei Aufgabe des Kaltenkirchener Vorhabens würde aber auch die Aus- und Umsiedlung von Tausenden von Menschen, für die Wohnungen und Arbeitsplätze zu schaffen sind, entfallen, und es blieben mindestens 3500 ha des immer knapper werdenden Bodens erhalten.

Natürlich gibt es Einwände gegen das Projekt im Neufelder Watt. Man wird gegen die Errichtung im Wattengebiet selbst Bedenken vorbringen. Dazu ist zu sagen, daß das Gelände kaum unter dem mittleren Meeresspiegel liegt. Der Flughafen Schiphol liegt jedoch 4,6 m tiefer, und bekanntlich liegt ganz Holland mit fast einem Drittel des Landes unter dem Meeresspiegel, stellenweise sogar mehr als 6 Meter. Auch sind im Neufelder Watt teilweise Moorschichten geringer Mächtigkeit vorhanden. Es bieten sich aber Ausweichmöglichkeiten, um z. B. die Start- und Landebahnen nicht

Es sind also für alle Anlagen ausreichende Erweiterungsmöglichkeiten vorzusehen, und das ist ein weiterer Grund für die Wahl des Geländes: Hier kann im wahrsten Sinne des Wortes aus dem vollen heraus geplant werden, wie das an anderer Stelle kaum jemals möglich sein wird.

Bei der Planung sind noch weitere Gesichtspunkte zu berücksichtigen. So wäre die geplante „Grüne Küstenstraße“, die, von Frankreich kommend, über Belgien und Holland durch Norddeutschland gehen und an Oldenburg und Bremen vorbeiführen soll, weiter nach Norden zu verlegen. Sie würde so unter Ausnutzung vorhandener Straßenzüge von Linswege bei Westerstede über Jaderberg führen und die Weser bei Rodenkirchen überschreiten, wo sie Anschluß an die geplante Autobahn Bremen–Cuxhaven finden würde, wodurch auch die direkte Verbindung zum Flughafen hergestellt wäre. Bei Cuxhaven würde sie mit Tunnel oder Brücke die Elbe kreuzen. Der bei Brunsbüttelkoog geplante Fährverkehr würde dadurch überflüssig; er wäre auf die Dauer ohnehin nicht aufrechtzuerhalten. Von Hamburg zum Flughafen wäre eine Schnellstraßenverbindung vorzusehen. Der Elbtunnel (oder die Brücke) würde zugleich die Schnellbahn aufnehmen. Diese Verbindung wird für den Tiefseehafen Scharhörn ohnehin notwendig. (Die neuesten Planungen für Tanker von 400 000 und 500 000 t machen den Hafen bei Scharhörn erforderlich; bei Neuwerk ist die Tiefe nicht mehr ausreichend.) In Verbindung mit diesem Hafen wird eine neue Stadt entstehen. Das gesamte für See- und Luftverkehrshafen einzudeichende Gelände, wie es in der Skizze eingezeichnet ist, umfaßt etwa 250 qkm = 25 000 ha, und das würde dem Stadtgebiet von München

entsprechen. Hierfür würden nur rd. 50 km Deichlänge erforderlich sein. Die Deiche würden zugleich als Straßendämme dienen.

Für den Luftverkehr sind getrennte Bahnen für den interkontinentalen und für den Nah- und Mittelstreckenverkehr vorgesehen. Zu ersterem würden An- und Abflug nur über dem Wasser und über freizuhaltenden An- und Abflugschneisen erfolgen. Lage und Richtung der Flugbahnen sind so angeordnet, daß Lärmbelästigungen für die weit abseits wohnenden Menschen nicht nennenswert in Erscheinung treten und keine Bedeutung mehr haben. Überschallflugzeuge würden die Schallmauer erst über dem offenen Meer durchbrechen.

Das für den Flughafenbereich gedachte Wohngebiet würde ebenfalls nicht nennenswert unter Schallbelastigung leiden, da es hinreichend vom Start- und Landebetrieb entfernt ist, der sich dort ja außerdem ganz in Bodennähe abspielt. (Die Wohnbereiche sind in der Skizze dunkel eingetragen, wobei die Skizze nur als Anhalt dienen kann; einer endgültigen Planung soll und kann damit nicht vorgegriffen werden.)

Die bei Scharhörn eingezeichneten Molen mit offenem Durchlaß sollen bewirken, daß bei Sturmfluten die hochgehenden Wogen gebrochen werden, die nach Durchlaufen der noch etwa 800 m breiten Öffnung hinter dieser in dem bis zu 6 km breiten Wasser auseinanderfallen, so daß hier eine verhältnismäßig ruhige Reede entsteht, die sich auch für das gesamte Ufergebiet bis hinauf nach Hamburg als wertvoll erweisen würde.

Wilhelm Horsel