



Trotz eines riesigen Neubau-Terminals kämpft London-Heathrow weiter mit Kapazitätsproblemen und knappen Slots. Deshalb wollen viele Airlines hier bevorzugt die A380 einsetzen.



EUROPAS GRÖSSTER FLUGHAFEN

# Der gefesselte Riese



**EIGENS FÜR** London-Heathrows weltweit strengste Lärmvorgaben ließ Airbus die Lufteinläufe und Fandurchmesser der A380-Triebwerke vergrößern. Dadurch wurden sie so leise, dass der Riese hier sogar bei Nacht starten und landen darf. Singapore Airlines setzt die A380 bereits im Liniendienst an die Themse ein (links).

**E**ine Visite auf dem im April 2007 eröffneten, 87 Meter hohen Kontrollturm in London-Heathrow verdeutlicht alle Probleme des größten Flughafens Europas. Die Lotsen fertigen hier pro Jahr über 477 000 Flüge ab und schöpfen damit das gesetzliche Maximum von 480 000 Flugbewegungen im Jahr fast völlig aus. „Bei uns gibt es kein Auf und Ab über den Tag, wir sind einfach immer voll“, sagt Patrick Horwood, Sprecher der britischen Flugsicherung NATS, während des Besuchs der *FLUG REVUE*. Bis zu 30 Millionen Euro sollen Fluggesellschaften auf dem grauen Markt für ein Paar Slots zu günstigen Zeiten in Heathrow schon bezahlen haben.

Theoretisch ist Heathrow seit dem Inkrafttreten des Open-Sky-Abkommens zwischen USA und EU Ende März 2008 für amerikanische Fluggesellschaften offen, doch ohne viel Geld oder Slot-Tausch innerhalb von Allianzen geht gar nichts. Immerhin sind mit USAirways, Delta Air Lines, Continen-

tal und Northwest seit Frühjahr 2008 auch alle jene US-Riesen vertreten, die jahrzehntelang vergeblich um Einlass in Heathrow gebuhlt hatten.

Die so genannten „Heathrow Four“, jene vier Gesellschaften, die bisher den Transatlantikverkehr nach dem restriktiven Bermuda-II-Abkommen unter sich ausmachen durften, verfügen derzeit über insgesamt 48,1 Prozent der kostbaren Landrechte: Platzhirsch British Airways (BA) hat mit 41,1 Prozent den Löwenanteil, darauf folgt Virgin mit 2,9, American Airlines mit 2,4 und United mit 1,7 Prozent. Üppig vertreten ist noch die ebenfalls hier beheimatete bmi mit elf Prozent, was sie für eine geplante Übernahme durch Lufthansa attraktiv macht, Lufthansa selbst ist mit 4,3 Prozent der Slots auch gut dabei, Aer Lingus hält 3,3 Prozent, und der Rest von 33,5 Prozent entfällt auf jene 85 anderen Airlines, die von Heathrow aus insgesamt 187 Zielorte in aller Welt anfliegen. Die meisten Passagiere,

FOTOS: SPAETH (6)

2,8 Millionen im Jahr 2007, fliegen nach New York-JFK, dann folgt Dublin mit 1,9 Millionen Fluggästen.

Das klingt nach echtem Weltflughafen, und der ist Heathrow auch: Zwar werden in Atlanta und Chicago, die im weltweiten Ranking noch weiter vorn liegen, insgesamt mehr Passagiere befördert als an der Themse, dafür fertigt kein anderer Flughafen auf dem Globus mehr internationale Passagiere ab. Trotzdem werden in London Regierung und Wirtschaft langsam nervös, weil sie merken, wie sehr Großbritannien als Standort ins Hintertreffen zu geraten droht im Vergleich mit anderen europäischen Metropolen und ihren weiter expandierenden Drehkreuzen.

Besonders neidisch beäugt man über den Ärmelkanal Paris-CDG, das mit seinen vier Pisten bisher nur zu 76 Prozent ausgelastet ist und 2010 insgesamt 710 000 Flugbewegungen schaffen wird. In gut zwei Jahren, so befürchtet man, könnten die Franzosen London überholt haben, der Trend ist schon erkennbar: In den zwölf Monaten bis September 2007 wuchs der Verkehr in CDG um 5,8 Prozent, während er in Heathrow um 0,4 Prozent zurückging. Auch Frankfurt ist rechnerisch bisher nur zu drei Vierteln ausgelastet, wird in zwei Jahren 660 000 Bewegungen abfertigen können und hat eine vierte Bahn in Angriff genommen. Frankfurt bietet schon heute mit 265 Zielorten weitreichendere Verbindungen als Heathrow.

Die Lösung, da sind sich alle am Luftverkehr Großbritannien-Beteiligten einig, kann nur eine dritte Start- und Landebahn sein. Beim Blick vom Tower lässt sich gut erkennen, wo sie künftig verlaufen könnte: anderthalb bis zwei Kilometer nördlich der heutigen Nordbahn 09L/27R mit ihren 3,9 Kilometern Länge. Die derzeit diskutierte Variante einer neuen Bahn wäre allerdings nur 2500 Meter lang, und eine ganze Ortschaft, das Dorf Sipley mit über 700 Häusern, Kirche und Friedhof, müsste dafür verschwinden.

„Wir erwarten die Entscheidung der Regierung über den Bau der Bahn bis Anfang 2009 und gegebenenfalls den Beginn des Planfeststellungsverfahrens kurz danach, eine Inbetriebnahme 2020 wäre dann realistisch“, blickt Mark Murphy vom Flughafenbetreiber BAA voraus. British-Airways-Chef Willie Walsh findet ebenfalls klare Worte: „Die Expansion ist entscheidend für BA und alle anderen Airlines, die hier verkehren. Heathrow fällt bereits zurück“, so Walsh. „Wir müssen kämpfen, um mit den zwei Pisten auszukommen, die es hier bereits gab, als der Flughafen 1946 eröffnet wurde, während Amsterdam fünf und Paris-CDG und Madrid vier Runways haben.“

Für den Fall, dass die neue Bahn nicht genehmigt wird, schlug Londons neuer Bürgermeister Boris Johnson kürzlich den Bau eines 24-Stunden-Flughafens auf einer Insel



## London-Heathrow

**Eigentümer:** BAA  
**IATA-Code:** LHR  
**ICAO-Code:** EGLL  
**Startbahn Nord:** 3902 m  
**Startbahn Süd:** 3658 m  
**Fluggesellschaften:** 90  
**Passagiere im Geschäftsjahr 2006/2007:** 67,3 Mio.  
**Fracht:** 1,3 Mio. Tonnen  
**Checkin-Schalter:** 531  
**Ladenfläche:** 48 000 m<sup>2</sup>  
**Beschäftigte am Flughafen:** 68 000, davon 4500 bei der Flughafengesellschaft BAA

[www.heathrowairport.com](http://www.heathrowairport.com)  
[www.baa.com](http://www.baa.com)

in der Themsemündung vor, die Platz für sechs Pisten böte und bis 2014 fertig sein könnte. Heathrow sei „ein Planungsirrtum der sechziger Jahre“. Damit kann Willie Walsh gar nichts anfangen: „Das würde bis zu 50 Milliarden Euro kosten, die niemand aufbringen könnte. Das ist kompletter Blödsinn und hätte vielleicht vor 30 Jahren Sinn gehabt, aber heute lenken solche Ideen nur von den harten Entscheidungen ab, die in Heathrow zu treffen sind.“

Dabei wäre es möglich, auch ohne zusätzliche Bahn die jetzt zu 99 Prozent ausgelasteten Kapazitäten zu erweitern. Dafür müsste das derzeit praktizierte Modell der alternierenden Pistennutzung durch die so genannte „Mixed Mode“-Nutzung ersetzt werden.

### Gemischter Startbahnbetrieb würde die Kapazität erhöhen

„Das heutige System nutzen wir im Prinzip freiwillig, aber wir haben aus Lärmschutzgründen keine andere Chance“, erläutert Mark Murphy, der früher Betriebschef des Flughafens war und jetzt als Direktor des neuen Terminals 5 fungiert. Da in London zu 80 Prozent Westwindlagen vorherrschen und der Fluglärm beim Start erheblich größer ist als im Anflug, erfolgen die Starts in Richtung des dünner besiedelten Westen, während die aus Osten kommenden Anflüge direkt die Innenstadt überqueren müssen. Üblicherweise wird von Betriebsbeginn um

sechs Uhr morgens bis um 15 Uhr auf eine der beiden Bahnen 27L oder 27R nur angefliegen, während auf der anderen lediglich Starts erfolgen. Um 15 Uhr wird dann zur gerechteren Verteilung des Lärms zwischen beiden Bahnen gewechselt.

Doch dieses System bedeutet eine ineffizientere Nutzung als der gemischte Einsatz beider Bahnen für Starts und Landungen. „Wir betreiben bereits Lobbyarbeit für das Mixed-Mode-System“, sagt Mark Murphy von der BAA. „Das ist die einzige kurzfristige Lösung und würde die Kapazität um zwölf Prozent verbessern“, bestätigt auch Willie Walsh. Nach Angaben des britischen Verkehrsministeriums könnte die flexible Nutzung zusätzlich 60 000 jährliche Flugbewegungen im Jahr ermöglichen, bis 2015 insgesamt 540 000 pro Jahr. Mit einer dritten Bahn wären nach Angaben des Ministeriums bis 2020 dagegen 702 000 Bewegungen im Jahr zu bewältigen.

Der Blick aus dem vom Stararchitekten Richard Rogers entworfenen Tower, der wegen der Erweiterung des Flughafens um das Terminal 5 notwendig geworden war, um den Verkehrsflüssen den Blick auf alle Vorfelder und Bahnen zu ermöglichen, offenbart auch noch ein weiteres grundsätzliches Problem Heathrows: die vollkommen wirr zusammengewürfelte Bausubstanz an Gebäuden im zentralen Bereich. 1955 hatte Queen Elizabeth II. das damalige Europa Building (heute Terminal 2) eröffnet, 1961 folgte das Oceanic Terminal (heute Terminal 3) und schließlich 1968 das Terminal 1. In jenem Jahr fertigte Heathrow 14 Millionen Passagiere ab. Damals verfügte Londons zentraler Flughafen über sechs kürzere Pisten, die etwa in der Form eines Davidsterns den Zentralbereich umschlossen, in dem sich die Terminals befanden.

Dies erwies sich für die bald nötige Expansion als sehr hinderlich, genau so wie der einzige Straßenzugang durch einen bis heute notorisch verstopften Straßentunnel unter der Nordbahn hindurch. Erst 1986 wurde mit dem Terminal 4 südlich der Südbahn das erste Abfertigungsgebäude außerhalb des beengten Zentralbereichs eröffnet, angebunden durch den bereits dorthin existierenden Cargo-Tunnel. Weitere 22 Jahre gingen ins Land, bis am 27. März 2008 das neue, exklusiv für BA gebaute Terminal 5 im Westen des Flughafens auf dem Gebiet einer früheren Kläranlage eröffnet werden konnte. Der Umzug von BA in ihr neues Domizil geriet wiederum durch Pannen im Gepäcksystem und mangelnde Vorbereitung des Personals zum wochenlangen Fehlstart, nachdem Heathrow schon in den Jahren zuvor fast ausschließlich durch Negativschlagzeilen von sich reden gemacht hatte.

Nirgendwo in Europa sind so viele Flüge verspätet, nirgends geht so viel Gepäck verloren, auf keinem anderen Hauptstadt-Air-



**NACH EINEM** betrieblichen Fehlstart funktioniert Heathrows neues Terminal 5 mittlerweile problemlos (oben). British Airways verwöhnt Ihre Vielflieger hier mit einer riesigen Lounge (unten links). Die anderen Abfertigungsgebäude erreichen nicht annähernd den modernen Standard von T5 (unten rechts).





**DAS SATELLITENBILD** zeigt T5 am linken Bildrand. Im Norden soll eine neue Startbahn entstehen.

port herrschen oft so katastrophale Zustände bei Infrastruktur und Betriebsabläufen. Immer wieder belegt der Londoner Hauptflughafen, der eigentlich nur für 45 Millionen Passagiere ausgelegt ist und 2007 fast 68 Millionen durch seine vier Terminals zwängte, den Top-Rang bei Umfragen über die unbeliebtesten Flughäfen der Welt.

„Heathrow ist kein angenehmer Platz zum Reisen“, räumt selbst Steve Ridgway, Chef der hier ansässigen, zweitgrößten britischen Fluggesellschaft Virgin Atlantic Airways, ein: „Wir geben Millionen aus für flache Betten an Bord und andere Innovationen, und dann machen die Passagiere an unserem Heimatflughafen böse Erfahrungen, und wir als Airline müssen dafür den Kopf hinhalten“, klagt der Virgin-Chef.

Doch BA und deren jährlich über 35 Millionen Passagiere haben es jetzt im Terminal 5 besser als die Kunden aller anderen Airlines, die vorerst weiter mit den alten, erst teilrenovierten Gebäuden in Heathrow auskommen müssen. Insgesamt sieben Milliarden Euro wurden in das fünfstöckige neue Terminal 5 und die dazugehörigen Verkehrswege investiert, davon eine halbe Milliarde vom Mieter BA. Das Gebäude mit einer Grundfläche so groß wie der Hyde Park ist eines der größten seiner Art in Europa. Die Planung begann bereits 1989. Vier Jahre später wurde der Bauantrag gestellt, und nun endlich ist der Quantensprung geschafft, der Heathrow zu neuem Ansehen verhelfen soll. BA kann 90 Prozent ihrer Flüge erstmals unter ein Dach bringen.

Terminal 5 ist 40 Meter hoch, 396 Meter lang, von 30000 Quadratmeter Glas umhüllt und soll in der Endstufe (mit dem für Ende 2010 geplanten zweiten Satelliten T5C) künftig bis zu 35 Millionen Passagie-

re pro Jahr abfertigen können. Eine große, lichte und von einem gebogenen Dach überspannte Abflughalle, in die Tageslicht einströmt, empfängt den Fluggast. Das Besondere ist aber weniger die äußere Anmutung des Baus als die neuartigen Abfertigungsprozesse. Rund 80 Prozent aller Passagiere, schätzt BA, werden entweder vor Ankunft am Flughafen per Internet oder im Terminal an einem der 96 Automaten (statt bisher 25), den so genannten „Kiosken“, selbstständig eingeklickt haben, bevor sie an einem der 96 „Bag drop“-Schaltern ihr Gepäck abgeben. „Das System ist auf die Vermeidung von Warteschlangen ausgerichtet, und es wird üblicherweise maximal eine Person vor einem anstehen“, verspricht Jonathon Counsell, Projektchef bei BA. Wer lieber vollständig mit Hilfe von Personal einchecken möchte, hat auch diese Option.

### Nächstes Terminalprojekt: Heathrow East

Abgefertigte Reisende oder solche nur mit Handgepäck können sich direkt zu einer der 21 Sicherheitsschleusen (früher zehn) begeben. Von denen liegen 14 im Norden, nahe bei den Aufgängen vom unterirdischen Bahnhof der verlängerten Linien des Heathrow-Express-Schnellzugs und der U-Bahn, sieben im Süden. „Bis hierher sollte es in 95 Prozent der Fälle weniger als fünf Minuten seit Betreten des Terminals dauern, in den alten Terminals lag der Wert bei 40 Minuten“, sagte Counsell vor der Eröffnung.

Der Abflug birgt in Terminal 5 – und nur hier – eine neue drakonische Regelung: Wer später als 35 Minuten vor dem planmäßigen Abflug seiner Maschine den Sicherheitskontrollpunkt passieren will, kommt nicht mehr

durch. Damit will BA die Abflugpünktlichkeit verbessern. Nach dem Umzug verzeichnet BA inzwischen 80 Prozent der Flüge „on time“. Trotzdem bleibt Heathrow insgesamt bei Verspätungen trauriger Spitzenreiter in Europa – 44,1 Prozent aller Abflüge waren im ersten Quartal 2008 über 15 Minuten verzögert. „Aber das liegt nicht an der Terminalkapazität, davon haben wir jetzt genug, sondern an den Beschränkungen auf den Bahnen“, so Terminaldirektor Murphy.

Die Sicherheitskontrollen sind im T5 eine angenehme Erfahrung – dank neuer High-tech-Geräte müssen weder Schuhe noch Gürtel abgelegt werden, auch Laptops können verpackt bleiben. Zum Flugsteig sind es jetzt noch maximal fünf Minuten Fußweg – oder 45 Sekunden Fahrt mit einer unterirdischen, führerlosen Bahn, wenn der Flug vom Satellitengebäude auf dem Vorfeld abgeht, Terminal 5B genannt.

Vielfliegern von BA oder Oneworld-Partnern stehen im T5 insgesamt sechs Lounges offen, der größte derartige Komplex der Welt, wie sich BA rühmt. Insgesamt 2500 Passagiere, ein Viertel mehr als bisher, können die Edel-Warteräume gleichzeitig nutzen. Unterdessen fühlen sich die anderen Fluggesellschaften in Heathrow vom Betreiber BAA benachteiligt. Ihren Passagieren, etwa Lufthansa-Kunden, stehen durch den weiter verzögerten Umbau und Abriss des alten Terminals 2 sowie des Queens Buildings 2009 weiter jahrelange Provisorien bevor. Zur Olympiade 2012 in der britischen Hauptstadt sollte im Osten des Geländes eigentlich das riesige neue Terminal Heathrow East für 30 Millionen Passagiere jährlich eröffnen und die heutigen Terminals 1 und 2 ersetzen. Die Flughafenbetreiber setzen für den Neubau auf die Schaffung möglichst vieler Gate-Positionen für Flugzeuge an langgestreckten Terminalfingern, was zu sehr weiten Wegen ins Hauptgebäude führt. Aber für dieses gibt es, anders als im T5, keine automatische Kabinenbahn, sondern lediglich Rollsteige. Das sei vielleicht effizient für die Abwicklung der Verkehrsspitzen wie jene in den wenigen Olympiawochen, wenden Kritiker ein, nicht aber für die Massen an Umsteigern, die hier in vielen Jahren darauf bewältigt werden müssen.

Immerhin hat es Heathrow mit dem Neubau der Pier 6 im Terminal 3 geschafft, für die Abfertigung der A380 rechtzeitig gerüstet zu sein. Seit dem 18. März 2008 landet Singapore Airlines einmal und seit dem 20. September sogar zweimal täglich mit der A380 in London, Emirates will zum Jahresende folgen und Qantas ab Februar. Damit wird London binnen kurzem zum größten A380-Drehkreuz der Welt, und das ist völlig folgerichtig: Gerade wo am Boden kein Platz ist, kann der Riese kostbare Ressourcen wie Slots und Flugsteige effizienter nutzen helfen. **FR**

ANDREAS SPAETH