

LONDON CITY AIRPORT: VORBILD FÜR BERLIN ?

„Wir verkaufen Zeit“

Der Lärm ist ohrenbetäubend und begleitet einen über viele Kilometer auf dem Weg zum Flughafen. Doch es sind nicht die Geräusche von Flugzeugturbinen und Propellern, sondern die Bauarbeiten an der Trasse der neuen Schnellbahnverbindung zum London City Airport. Die Arbeiten für die Verlängerung der Schnellbahn, der Docklands Light Rail, sollen Ende 2005 beendet sein.

Der Flughafen ist gerade 17 Jahre alt. Ein Bauunternehmer und der Geschäftsführer einer regionalen Fluggesellschaft hatten ihre Idee innerhalb von 6 Jahren in die Tat umgesetzt.

Die Schiffbauindustrie entlang der Themse lag in den 80er Jahren am Boden. Die Arbeitslosigkeit war hoch. Die arbeitslosen Dockarbeiter hatten keine Perspektive. Die Docklands waren der Hinterhof Londons. Heute lebt die Vergangenheit nur noch in den Straßennamen weiter: Canning-Town, Stadt der Konservendosen, das ehemalige Viertel der Packer heißt jetzt eine U-Bahnstation. Die Hochhäuser des Finanzviertels Canary Wharf haben alte Lagerhäuser, marode Hallen und Schuppen ersetzt. „Königliche Docks“ ist die Adresse des City-Flughafens. So wie damals die Arbeitersiedlungen bis dicht an die Dock- und Werftanlagen reichten, liegen sie heute dicht am Flughafen. Nicht wenige derer, die früher mit Schweißbrenner und schweren Nietenhämmern hantierten, wuchten heute Koffer und Fracht in Geschäftsreisemaschinen. 1.400 Mitarbeitern gibt der London City Airport Arbeit. „Wir sind ein Zeit-Spar-Flughafen“, sagt Richard Gooding der Flughafendirektor. „Wer mit uns fliegt, kann an einem Tag bis zu 3 Stunden sparen.“ Er rechnet vor: „London hat 5 Flughäfen: Heathrow, Stansted, Gatwick und Luton und uns. Für Geschäftsreisende ist nur Heathrow eine Alternative. Doch wer von der Mitte Londons nach Heathrow

und einem der dortigen 4 Terminals will muss mindestens eine Stunde Fahrzeit ein-

der Taxifahrer. Sie konnten vom City Airport Konzept überzeugt werden und ma-



Eine Turbo-Prop-Maschine landet auf dem London City Airport vor der Kulisse des Finanzviertel Canary Wharf.

kalkulieren und mindestens noch einmal 40 Minuten vom Einchecken bis zum An-Bordgehen. Wir sind sechs Meilen vom Zentrum, 10 Meilen von Westminster und 2 Meilen vom Geschäftszentrum entfernt.

Bei uns ist es möglich in allerhöchstens 15 Minuten an und in 5 Minuten von Bord zu gehen.“

„Wir verkaufen Zeit“ ist deshalb auch der Werbespruch einer der Fluggesellschaften.

Zum Erfolgsrezept gehört ein umfassendes Geschäftskonzept, dass über den Flughafenbetrieb weit hinaus geht. Dazu gehört der enge Kontakt mit den Fluggesellschaften ebenso, wie der mit den Mitarbeitern. Das ständige Erforschen der Kundenwünsche der Reisenden ist dabei selbstverständlich. Zu einem der Erfolgsfaktoren wurde auch die Einbindung

chen bis heute die beste Werbung, insbesondere wenn sie auf dem Weg nach Heathrow im Stau stehen. Nicht zuletzt gehört zum Geschäftskon-

zept in die Pubs der Umgebung und stellt sich Fragen und Kritik. Es ist schwer, Gegner des Flughafens zu finden. Ohne den Flughafen wäre dieser Teil der ehemaligen Dockanlagen Notstandsgebiet und er selbst, so der 56-jährige Thomas Miller, ein Busfahrer „abgeschrieben“. Mit der Zugverbindung zum City Airport bekommt nicht nur der Flughafen, sondern auch das Wohngebiet daneben, einen Schnellbahnanschluss. In der Londoner U-Bahn wirbt die University East London damit, dass sie in Nähe des City Flughafens liegt. In der Verlängerung der Landebahn außerhalb des Flughafengeländes entstehen nicht nur ein neuer Park mit Kinderspielplatz, sondern auch Luxuseigentumswohnungen. Benedita Sousa, Besitzerin eines 3 Sterne-Hotels im Gewerbegebiet, 400 m von der Startbahn entfernt, stört nur der Lastwagenverkehr. Sie ist vom weiteren Aufschwung überzeugt. „Gegenwärtig haben wir 14 Fluggesellschaften, die 22 Städte anfliegen. Frankfurt, München, Düsseldorf und Bremen sind die deutschen Ziele. Mehr Gesellschaften wollen wir gar nicht, sonst können wir die kurzen Abfertigungszei-

Durststrecken zu überwinden. 1990, 3 Jahre nach der Eröffnung dümpelte die Passagierzahl gerade bei 230.000. Doch 1,5 Mio Passagieren waren es im letzten Jahr. Heute sind auch große Fluggesellschaften vertreten: KLM, Air France. Swiss stößt im August dazu. „Irgendwie merkwürdig“, sagt er mit britischer Höflichkeit zum Beschluss des Berliner Senats den Flughafen Tempelhof zu schließen. Bei uns gab es auch viele Bedenken“, sagt Gooding, „aber heute sind die Steuern von uns höher, als der Gewinn, den vor der Privatisierung die Betreiber der staatlichen Flughäfen machten.“

„Heathrow ist heute froh, dass es uns gibt. Wir haben eine andere Zielgruppe von Passagieren und entlasten ihn von Verkehr, den der Großflughafen gar nicht bewältigen könnte.“

Entscheidend sind heute nicht mehr die Landebahnen, sondern die Kapazitäten in der Abfertigung und die Kapazitäten im Luftraum. „Hier werden wir erweitern“, sagt der Flughafendirektor und zeigt auf die Wasserfläche, einen Seitenarm der Themse neben der Landebahn. „Im Schlamm liegen noch ein paar Dinge von Ihren Großvätern“

- er meint die Bombenblindgänger der Deutschen Luftwaffe. Auf einem Verbotsschild steht „Im Sinne der Flugsicherheit keine Vögel füttern!“ „Bis Ende 2005 werden wir 2 Millionen Passagiere haben. Ab 1 Million machen sie Geld.“

„Lasst eure Flughäfen in Berlin doch die Privaten machen“, gibt er mit auf dem Weg. „Als staatliches Projekt wäre der London City Airport nie entstanden!“



Luftbild auf den Flughafen inmitten der alten Dock- und Werftanlagen

zept aber auch der Kontakt zu den Nachbarn und zu den Lokalpolitikern. Dafür geht der Flughafenchef auch regelmä-

ten nicht mehr garantieren. Höchstens noch drei. „Doch das war nicht immer so,“ gibt Gooding zu. Es waren einige