

LUFTFAHRT

Mutierendes Monster

Ein neuer Terminal sollte den ramponierten Ruf des Londoner Flughafens Heathrow polieren. Die Premiere versank im Chaos.

Als Großbritanniens Premierminister Gordon Brown am Mittwoch vergangener Woche zum Nato-Gipfel ins rumänische Bukarest flog, dürfte er die Annehmlichkeiten seines Staatsamts besonders geschätzt haben. Erst die durch Polizeieskorte gesicherte staufreie Fahrt aus der Londoner Innenstadt zum Flughafen Heathrow, dann der direkte Transfer in die „Royal Suite“ – vorbei an Sicherheits- und Gepäckkontrollen.

Zur selben Zeit herrschte unweit der Königlichen Lounge nach wie vor Chaos. Im neu eröffneten Terminal 5, einer gigantischen Glas- und Stahlkonstruktion, warteten Tausende Passagiere vergebens auf ihre Flüge. Wurden die nicht gestrichen, flogen zwar die Reisenden, aber oft nicht ihre Koffer. Und wer nach der Landung an den Bändern sein Gepäck suchte, musste meist ohne sein rollendes Gut abziehen.

Vor der Eröffnung des neuen Terminals für die heimische British Airways (BA) am 27. März hatte der Betreiber des Londoner Mega-Flughafens, die British Airports Authority (BAA), gemeinsam mit der BA eine schöne neue Flugwelt beschworen. Luxuriöses Ambiente sowie kurze Kontroll- und Abfertigungszeiten, rühmte etwa die BAA, würden den Kunden ein „unvergessliches Erlebnis“ bescheren. Das hatten die Passagiere dann in der Tat.

Flugausfälle, chaotische Abfertigung, Gepäckverlust, streikende Personenaufzüge und verstopfte Toiletten verwandelten die Premiere des neuen BA-Terminals in eine Horrorshow „nationaler Peinlichkeit“, wie britische Politiker klagten. Bis zum gestrigen Sonntag sollten nach Schätzung von Experten etwa 600 Flüge ausfallen. Mehr als 120 000 Reisende mussten entweder nach neuen Verbindungen suchen oder ihre Geschäfts- und Privattouren abbrechen.

Rund 17 000 Gepäckstücke warteten Ende vergangener Woche noch auf ihre Besitzer. Die werden ihre Koffer und Taschen, wenn überhaupt, erst in Tagen oder

Wochen sehen. Weil es Heathrow an der Logistik fehlt, die einzelnen Teile wieder den Passagieren zuzuordnen, die sie aufgegeben haben, gehen sie auf Sortierreise: Tausende per Lkw nach Mailand, Tausende an Bord von FedEx-Jets in die USA.

Begonnen hatte der Koffer-GAU kurz nach der offiziellen Inbetriebnahme von Terminal 5 um vier Uhr morgens am Donnerstag vorvergangener Woche. Als Gepäckarbeiter zur Schicht fuhren, fanden sie keine Parkplätze. Endlich am Terminal angekommen, stauten sich Schlangen an unterbesetzten Sicherheitskontrollen. Im Gepäckbereich des Terminals eingetroffen, teilten Computer den Angestellten ihre jeweiligen Arbeitszonen zu. Das aber klappte vielfach nicht, weil einzelne Rechner den Zugriff auf das System verweigerten.

Im Bauch der Anlage, in der 140 Computer rund 18 Kilometer Transportbänder steuern, um bis zu 12 000 Gepäckstücke pro Stunde zu befördern, herrschte schnell Anarchie: Koffer türmten sich auf den Bändern und stürzten an Verteilungspunkten

stellt. Dort werden Koffer mit Hilfe von 19 000 Elektromotoren über 40 Kilometer Förderbänder geleitet. Rund 350 Weichen lenken Gepäck zu Karussells, an denen die Koffer und Taschen in Container umgeladen und zu wartenden Flugzeugen gebracht werden.

In Heathrow begleiteten die Münchner etliche Testläufe des Systems. Dabei wurden erst einzelne Komponenten wie die Gepäckdurchleuchtung, die Förderbänder, die Weichen und die Gepäckentnahmepunkte der Anlage geprüft. Anschließend gab es Probeläufe der Systemkomponenten im Zusammenspiel.

Von zentraler Bedeutung sei dabei die Schulung des Personals, so der Münchner Experte Peter Trautmann. Die Leute müssten mit der neuen Technik und dem veränderten Arbeitsumfeld eingehend vertraut gemacht werden. Auch sollte in der Umstellungsphase Personal vorgehalten werden, um Pannen auffangen zu können. Beides wurde in Heathrow vernachlässigt. Von ihren 800 Mitarbeitern in der Gepäck-



Wartende Passagiere in Terminal 5: Von 800 Mitarbeitern nur 50 für die Umstellung geschult

auf den Boden. Es war, so ein Gepäckarbeiter, eine „riesige Schweinerei“. Inmitten der Kofferberge prügeln sich frustrierte Angestellte.

Dabei hatten die Beschäftigten von den Besten gelernt. Mitarbeiter der Flughafen München GmbH wirkten an der Konzeption für die Terminallogistik mit. Sie begleiteten auch den Probebetrieb.

Die Münchner erfreuen sich in der Szene eines legendären Rufs, seit sie den Umzug vom Stadtflughafen Riem auf den Großflughafen Erding 1992 reibungslos bewerkstelligten. Seither haben sie den Umzug mehrerer Großflughäfen, darunter den Airport von Bangkok, betreut und begleitet. Für den neuen Londoner Terminal wollten sie ihre Erfahrungen einbringen.

Die Voraussetzungen waren gut, zumal am Terminal 2 des Münchner Flughafens eine Gepäckanlage läuft, die Heathrows neues Fördersystem noch in den Schatten

abteilung, bekannte die BA, seien nur 50 an den Testläufen beteiligt gewesen.

Selbst wenn der Schlamassel, wie Terminal-5-Hausherr British Airways hofft, in dieser Woche überwunden sein wird, dürfte das Desaster ein folgenreiches Nachspiel haben. Denn das „mutierende Monster“, wie die britische Presse Europas größten Airport nennt, wird mit einer Auslastung von 99 Prozent dauerhaft im roten Bereich betrieben. Kontinentale Konkurrenten wie Frankfurt etwa fahren nur auf bis zu 75 Prozent ihrer Kapazitäten. Mehr als moderne Abfertigungshallen fehlt Heathrow eine dritte Landebahn. Deren Bau aber ist bei Umweltschützern und Politikern höchst umstritten. Die oppositionelle Konservative Partei hat sich bereits gegen die Pläne ausgesprochen. Der GAU im Terminal 5, begrüßte ein Umweltschützer die Chaostage, sei eine „perfekte Kampagne gegen den Flughafenausbau“. ULRICH JAEGER