



FETTMAPPENFÜHRER

Stadt-Edition

LONDON

Ein Reiseknigge für das größte Dorf Englands

Michael Pohl



Die Inhalte der Einbandseiten finden Sie am Ende des PDFs.



Folgen Sie uns!

Wir informieren Sie gerne und regelmäßig über Neuigkeiten aus der Welt des CONBOOK Verlags. Folgen Sie uns für News, Specials und Informationen zu unseren Büchern, Themen und Autoren.



www.conbook-verlag.de



www.facebook.com/conbook



www.twitter.com/conbook



www.pinterest.com/conbook



SCANNEN UND
FAN WERDEN



1. Auflage 2014

© Conbook Medien GmbH, Meerbusch
Alle Rechte vorbehalten.

www.conbook-verlag.de
www.fettnaepfchenfuhrer.de

Einbandgestaltung und Satz: David Janik unter Verwendung von
Material © istockphoto.com/ImageGap & © istockphoto.com/bgblue
Illustration Karte: Diana Stanciulescu
Symbolschrift: Font Awesome by Dave Gandy – <http://fontawesome.io>
Druck und Verarbeitung: CPI – Ebner & Spiegel GmbH, Ulm

Printed in Germany

ISBN 978-3-943176-73-5

Die in diesem Buch dargestellten Zusammenhänge, Erlebnisse und Thesen entstammen den Erfahrungen und/oder der Fantasie des Autors und/oder geben seine Sicht der Ereignisse wieder.

Etwas Ähnlichkeiten mit lebenden Personen, Unternehmen oder Institutionen sowie deren Handlungen und Ansichten sind rein zufällig. Die genannten Fakten wurden mit größtmöglicher Sorgfalt recherchiert, eine Garantie für Richtigkeit und Vollständigkeit können aber weder der Verlag noch der Autor übernehmen. Lesermeinungen gerne an feedback@conbook.de

||||| FETTNAEPFCHENJUEHNER Stadt-Edition

LONDON

Ein Reiseknigge für das größte Dorf Englands

Michael Pohl





Michael Pohl ist Reisejournalist, Zeitungsdesigner und Großbritannienexperte und gondelt sowohl in diesen Funktionen als auch ganz privat immer wieder durch die Welt. Meist ist er irgendwo jenseits des Ärmelkanals anzutreffen, wo er selbst gelebt hat und wo er seit Jahren für Reportagen und Analysen Land, Leute und das politische Geschehen beobachtet. Michael Pohl schreibt für mehrere Tageszeitungen und Onlineauftritte. Als Buchautor befasst er sich vor allem mit den Britischen Inseln. Bei CONBOOK sind seine Bände *Fettnäpfchenführer Großbritannien* und *Hotelgeschichte(n) weltweit* erschienen.

Twitter @little__britain

Inhalt

| | |
|--------------------------|-----------|
| Vorwort | 11 |
|--------------------------|-----------|

| | |
|--------------------------------|-----------|
| 1 Dimensionen | 15 |
| London zeigt Größe | |

| | |
|------------------------------|-----------|
| 2 Flughäfen | 23 |
| London hebt ab | |

| | |
|---------------------------------|-----------|
| Fürs erste Mal | 30 |
|---------------------------------|-----------|

| | |
|---------------------------|-----------|
| 3 Themse | 34 |
| London im Fluss | |

| | |
|------------------------------|-----------|
| 4 U-Bahn | 43 |
| London drückt auf die »Tube« | |

| | |
|------------------------------|-----------|
| 5 Schlangen | 53 |
| London steht an | |

| | |
|---------------------------|-----------|
| 6 Wetter | 58 |
| London heizt ein | |

Inhalt

| | |
|------------------------------|-----------|
| 7 Einwohner | 64 |
| London bleibt London | |

London erfahren **73**

| | |
|-------------------------------|-----------|
| 8 Königshaus | 76 |
| London ist majestätisch | |

| | |
|-------------------------|-----------|
| 9 Pubs | 84 |
| London schenkt ein | |

| | |
|----------------------------|-----------|
| 10 Hotels | 91 |
| London checkt ein | |

| | |
|------------------------------|-----------|
| 11 Shopping | 99 |
| London kauft ein | |

Unbedingt kaufen **107**

| | |
|---------------------------|------------|
| 12 Busse | 111 |
| London fährt Bus | |

13 Paläste **118**
London bei der Königin

14 Gentlemen's Clubs **128**
London unter sich

Typisch britisch **134**

15 Film und Fernsehen **138**
London macht Karriere

16 Kaufhäuser **146**
London lässt shoppen

17 Politik **158**
London regiert

18 Essen **169**
London isst

19 Restaurant **179**
Londons versteckte Gebühren

Inhalt

| | |
|--------------------------------------|------------|
| Unbedingt vermeiden | 186 |
| 20 Märkte | 189 |
| London kauft ein | |
| 21 Verkehr | 195 |
| London geht zu Fuß | |
| 22 Buchmacher | 201 |
| London wettet | |
| 23 Währung | 207 |
| London spart | |
| 24 Fußball | 214 |
| London stößt an | |
| 25 Stadtteile | 221 |
| London ist ein Dorf | |
| London der Londoner | 227 |

| | |
|---------------------------------|------------|
| 26 Radfahren | 231 |
| London tritt in die Pedale | |
| 27 Musicals | 236 |
| London macht Theater | |
| 28 Musikszene | 243 |
| London ist im Takt | |
| 29 Eigennamen | 250 |
| London verwirrt | |
| 30 Docklands | 256 |
| London dockt an | |
| 31 Architektur | 263 |
| London baut auf | |
| 32 Dresscode | 272 |
| London nach Maß | |
| 33 CCTV | 278 |
| London guckt zu | |

34 Feiertage 283

London lässt es krachen

35 The Proms 288

London außer Rand und Band

36 Eisenbahn 294

London macht Dampf

Unbedingt rausfahren 303

* * *

Epilog 309

Vorwort

Ein Fettnäpfchenführer für eine europäische Großstadt, werden Sie fragen? Muss ich etwa bei den Gesten aufpassen wie in manchen asiatischen Staaten? Nein, im Grunde nicht mehr

als in Frankreich, Deutschland oder Dänemark auch. Soll ich grinsen, wenn ich mich ärgere, wie es mitunter in Japan üblich ist? Das würde sicherlich auch einen Briten verunsichern. Oder darf ich auf die Frage »*how are you?*« keineswegs ausführlich antworten, weil mein Gegenüber im Grunde gar nicht wirklich wissen will, wie es mir geht – so wie oftmals auf der anderen Seite des Atlantiks? Keineswegs! Ein paar Worte mehr dürfen es an der Themse schon sein. Und doch gibt es manches, das den Alltag hier unterscheidet von dem an der Mosel, der Elbe oder am Rhein.

Um es gleich vorweg zu sagen: Man wird einen Aufenthalt in London auch irgendwie überstehen, wenn man sich mit den kulturellen Besonderheiten der Briten nicht auskennt. Aber lernt man dann eine Stadt wirklich kennen? Wer das London Eye, den Buckingham-Palast oder auch die Tower Bridge besucht, sieht natürlich ebenso London. Aber sieht er dann das London der Londoner?

Es ist wie in vielen Metropolen, überall auf der Welt: Der Alltag ist vielschichtig. In den von Touristen besuchten Gegenden hat man sich auf fremde Nationen eingestellt. Die Frage nach Bratwurst irritiert niemanden, den Starbucks-Kaffee findet man

hier genauso wie in Singapur, Houston oder Berlin. Und wie man sich von A nach B fortbewegt, findet spätestens heraus, wer in einer U-Bahn-Station auf den Liniennetzplan schaut.

Aber was macht eine Stadt wirklich aus? Sicherlich nicht Bratwurst, Kaffee und Liniennetzpläne. Zu einem guten Teil sind es die Menschen, die in ihr leben. Wer diese wirklich erleben will, muss auf die Suche nach ihnen gehen. Und er sollte die eine oder andere Besonderheit im alltäglichen Umgang beherrschen.

Der *Fettnäpfchenführer London* will Ihnen eine Stadt näherbringen, die voller interessanter Menschen ist. Menschen, die nicht nur links fahren, sondern sich meist auch auf dem Fußgängerweg links ausweichen; Menschen, die längst bewiesen haben, dass die ewig auftauchenden Klischees von der angeblich ungenießbaren britischen Küche absolut nicht zutreffen. Menschen, die sich vielleicht bis heute beharrlich in Schlangen anstellen mögen, dafür aber auch eine deutlich höhere Gelassenheit im Alltag beweisen als dies in anderen Gegenden der Welt der Fall ist.

Wenn Sie diese Menschen aufspüren wollen, sollten Sie sich etwas außerhalb der ausgetretenen Touristenpfade bewegen. Der *Fettnäpfchenführer London* gibt Ihnen Tipps, wo dies sein könnte. Und er versucht vor allem eines: Sie vor manchem Fettnäpfchen zu bewahren, das hier auf der anderen Seite des Ärmelkanals trotz aller europäischer Harmonisierung eben doch bis heute lauert. Entdecken Sie das London der Londoner – und lassen Sie sich ein auf eine der großartigsten Städte der Welt!

Fabian geht gewissermaßen mit Ihnen auf Reisen. Der Journalist aus Hessen beschreibt in diesem Buch seine Erfahrungen, die er in London macht, und führt Sie damit einmal quer durch die Fettnäpfchen und Besonderheiten einer europäischen Großstadt.

Fabian ist eine fiktive Person und entspricht nicht unbedingt der Biographie des Autors. Er ist aber trotzdem ganz nett – Sie werden es gleich merken.

Folgen Sie Fabian nach London – er kann etwas Gesellschaft gebrauchen!

Michael Pohl
Greenwich, Sommer 2014

1 Dimensionen

London zeigt Größe

Was eigentlich offensichtlich ist, wird mitunter erst am lebenden Beispiel deutlich: Es gibt einen Unterschied zwischen London und Londorf.

Londorf, ein 1900-Seelen-Ort in Hessen und Teil der Gemeinde Rabenau, liegt im Lumdatal zwischen Gießen, Marburg und Grünberg. Ich bin dort aufgewachsen – schön ruhig, gut behütet, ein Traum. Londorf zeichnen Fachwerkhäuser aus, eine evangelische Kirche, der Burggarten. Und der Ort lässt sich leicht zu Fuß durchwandern. Muss ja auch – denn es gibt zwar einen Bahnhof, aber dort hält schon lange kein Personenzug mehr. Ein bürgerliches Idyll in der Mitte Deutschlands.

London zu Fuß zu durchwandern, wäre gelinde gesagt ein *Projekt*, und deswegen ist bislang auch selten ernsthaft jemand auf diese Idee gekommen. Doch selbst Bus und Bahn zu Hilfe zu nehmen, macht es in der britischen Hauptstadt nicht immer einfacher – wie mitunter schon die Anreise zeigt. So auch an diesem sonnigen, aber kühlen Morgen am Flughafen Heathrow.

Eine Dienstreise hatte mich nach London geführt, was oft sehr angenehm ist, muss man sich doch in der Regel um die Organisation keine Gedanken machen. Mein Ressortchef wollte eine Geschichte über die Eigenheiten Londons und der Londoner. »Es kommen da jetzt so viele Großereignisse«, hatte er gesagt, »da müssen wir irgendwas machen.«

Irgendwas, das wusste ich, war bei ihm nicht das Standardtouristenprogramm, aber auch keine sozialkritische Studie. Es

war das wahre Leben. Umso besser, dachte ich. Der Flug aus Deutschland landete pünktlich in Heathrow. Nagelneue Maschine, freundliches Personal – das muss man den Briten lassen: Wer irgendwo auf der Welt in eines ihrer Flugzeuge steigt, wähnt sich umgehend im Vereinigten Königreich. Das mag am sauberen Oxford-Englisch liegen, das an Bord gesprochen wird, zum Teil auch an den oft tadellosen Sandwiches. Vermutlich aber in erster Linie an der höflichen Zurückhaltung des Personals.

Nun kommt es mitunter vor, dass man sich vorab nicht eingehend mit den Rahmenbedingungen einer Reise befasst, sondern sich eher Gedanken über die Ausrichtung einer Geschichte macht. Das könnte der Grund gewesen sein, weshalb ich beim Blick auf die Adresse des Hotels nicht umgehend intervenierte. Ich war untergebracht in einem sehr angenehmen, sauberen Hotel. Leider befand es sich buchstäblich am anderen Ende der Stadt – in Greenwich, nicht nur ganz im Osten Londons (während Heathrow weit im Westen liegt), sondern auch noch auf der anderen Themse-Seite als die wichtigsten Bestandteile der hiesigen Infrastruktur. Was es insgesamt nicht einfach machte.

Heathrow wird gern gepriesen als jener Londoner Flughafen, der von der Innenstadt aus am einfachsten zu erreichen ist. Eine U-Bahn-Linie, die Piccadilly Line, fährt direkt unter die Terminals; ein Schnellzug, der Heathrow Express, bringt Fahrgäste in 15 Minuten vom Flughafen in den Bahnhof Paddington. Und selbst mit dem Auto dauert es je nach Tageszeit mitunter nur eine halbe Stunde vom Terminal bis in die Innenstadt – was für Londoner Verhältnisse kaum mehr als einen Katzensprung darstellt. Die Situation ändert sich leider grundlegend, wenn man gar nicht in die Innenstadt möchte.

Die U-Bahn-Variante konnte man in diesem Fall schnell abhaken: Die Piccadilly Line benötigt eine gute Dreiviertelstunde

allein bis in die Innenstadt, meist noch etwas länger. Blieb der Heathrow Express, doch der bringt Fahrgäste lediglich bis in den Bahnhof Paddington, was wiederum bedeutet: an den nordwestlichen Rand der Innenstadt. Der schnellste Weg von hier nach Greenwich ist mit zwei weiteren Umsteigevorgängen verbunden: Die Bakerloo Line der U-Bahn bis Baker Street, dann in die Jubilee Line bis London Bridge, dann in den Zug bis Greenwich. Dauer: gut eine Stunde plus Fußwege plus Fahrkartenkauf. Allein: Es war an diesem Tag nicht der schnellste Weg, denn wegen Gleisbauarbeiten hielten die Züge nicht am Bahnhof London Bridge. Es erforderte also einen Weg über weitere U-Bahn-Linien, deren Bahnsteige in London mitunter nur durch sehr lange Treppen, manchmal durch Rolltreppen, und vor allem fast nie durch Fahrstühle erreichbar sind. Und das mit einem Koffer in der Hand ...

Nach gut eineinhalb Stunden war ich endlich im Hotel – um dort festzustellen, dass mein erstes Interview wiederum in einer anderen Ecke der Stadt anstand – und zwar nur eine Stunde später. Zurück zum Bahnhof, ein Stück Richtung Innenstadt, dann der Blick auf die Uhr: Inzwischen war rund eine halbe Stunde vergangen, und die nächste U-Bahn in Richtung Termin noch nicht einmal in Sichtweite. Also traf ich zähneknirschend die Entscheidung, aus Gründen der Zeitersparnis das Taxi zu nehmen – und war vollends reingefallen: Meter für Meter quälte sich das schwarze Gefährt, das für diese Stadt so typisch ist wie das Teetrinken, durch den dichten Verkehr. Am Ende war ich eine halbe Stunde zu spät – und um die Erkenntnis reicher, dass große Städte eben manchmal große Herausforderungen darstellen. Nur gut, dass es meinem Gesprächspartner ähnlich erging.

Was ist denn da schiefgelaufen?

London ist nicht einfach eine Stadt. London ist das Zentrum eines ganzen Landes, und war über Jahrhunderte jener Ort, von dem aus die Briten die halbe Welt eroberten. Das führt zu einer gewissen Fläche, über die sich schon allein der Kern innerhalb des 188 Kilometer langen Autobahnringes M25 erstreckt: Das Londoner Stadtgebiet misst heute rund 1500 Quadratkilometer – fast doppelt so viel wie Berlin.

Dazu kommt ein weites Einzugsgebiet: Stansted im Norden, Windsor im Westen, Maidenhead im Osten und Gatwick im Süden liegen zwar deutlich außerhalb Londons – doch wenn man vom Großraum London spricht, fasst man den Radius gern so weit, dass auch diese strukturell wichtigen Orte noch einbezogen werden.

Es gilt also, sehr genau zu überlegen, wie und vor allem zu welcher Tageszeit man in London von Punkt A nach Punkt B reisen möchte. Noch wichtiger: In welcher Ecke eine Unterkunft liegen sollte. Ein günstiger Hotelpreis kann sich schnell relativieren, wenn man auf dem Weg zu Terminen, der Innenstadt oder dem abendlichen Theaterbesuch auf ein Taxi angewiesen ist. Die sind vom Fahrpreis her zwar günstiger als in Deutschland, jedoch bei weitem nicht so günstig wie etwa in asiatischen Ländern. Hinzu kommt der Faktor Zeit: Trotz Innenstadt-Maut herrscht in vielen Ecken Londons vor allem morgens und abends zur Rushhour viel Verkehr, oftmals Stau. Wer zentrale Punkte wie Piccadilly Circus oder den Leicester Square ansteuert, kann sich fast 24 Stunden auf zumindest zähfließenden Verkehr einstellen – wegen einer Baustelle, wegen eines Staatsbesuchs oder weil schlichtweg gerade sämtliche Musicalvorstellungen auf einmal zu Ende sind, und sich eine Taxikolonnie sondergleichen ihren Weg bannt.

Congestion Charge

Die *Congestion Charge* (»Staugebühr«) wurde 2003 vom sozialdemokratischen Bürgermeister Ken Livingstone eingeführt und sollte London vom Verkehrsinfarkt bewahren. Sie gilt montags bis freitags zwischen 7 und 18 Uhr im Zentrum Londons – in etwa zwischen dem Hyde Park im Westen und der Tower Bridge im Osten, zwischen Kings Cross im Norden und den Springs Gardens im Süden. Wer dieses Gebiet zu dieser Zeit mit dem Auto befährt, muss den Tagesatz von 10 Pfund zahlen. Einzige Ausnahme sind Feiertage und das Wochenende. Die Zahlungs- und Überwachungsmöglichkeiten machten London weltweit zum Vorreiter, auch wenn es Modelle einer Innenstadt-Maut andernorts bereits zuvor gegeben hat: Autofahrer müssen die Maut in London per SMS, Telefon oder in einer beliebigen Fahrkartenverkaufsstelle bezahlen – Hintergrund ist, dass Transport for London, der städtische Betreiber des öffentlichen Nahverkehrs, auch die *Congestion Zone* unterhält. Überwacht wird die Zahlung nahezu nahtlos und vollautomatisch: An allen Straßen, die vom Nicht-Maut-Gebiet in die *Congestion Zone* führen, stehen Kameras, um Kennzeichen zu erfassen und mit der Liste der für diesen Tag bezahlten Maut-Kunden abzugleichen. Wer es versäumt, sein Kennzeichen rechtzeitig freizuschalten, muss empfindliches Bußgeld zahlen: zwischen 60 und 250 Pfund, je nachdem, wie lange er sich mit der Überweisung Zeit lässt. Markiert ist der Innenstadt-Maut-Bereich auf Schildern und dem Straßenasphalt einheitlich mit einem weißen C auf einem rotem Kreis.

 www.tfl.gov.uk/roadusers/congestioncharging

Die beste Alternative und Ausgangspunkt jeder Fahrt ist deswegen meist die U-Bahn. Das dichte Netz ist eng verwoben mit den

Vorortzügen (London Overground), den Bussen und im Süden der Stadt inzwischen auch wieder einer Straßenbahn. Der Vorteil der U-Bahn: Sie fährt in etwa zwischen 5 und 0 Uhr im engen Takt von meist 2 bis 5 Minuten und legt große Distanzen zwischen den einzelnen Stationen zurück. Deswegen ist sie meist die schnellste Möglichkeit, etwas zu erreichen. Das Wichtigste: U-Bahnen stehen gemeinhin nicht im Stau – allerdings kommt es in dem alten Netz vor allem an Wochenenden oftmals zu Gleisbauarbeiten. Dadurch werden einzelne Streckenabschnitte gesperrt. Deutlichster Nachteil: Durch die großen Abstände der Stationen ist eine U-Bahn-Fahrt vor dem Einstieg meist noch mit einem längeren Fußweg verbunden.

Das richtige Verkehrsmittel

Am besten wählt man in London sein Verkehrsmittel mit Bedacht:

- **London Underground:** Die U-Bahn ist für die meisten Strecken vermutlich das ideale Verkehrsmittel – aber eben nicht für alle. Mitunter halten die Züge, vor allem im Zentrum, derart oft, dass längere Distanzen viel Geduld erfordern. Umsteigen zwischen zwei Stationen kann lange Fußwege mit sich bringen, denn London Underground ist gewachsen aus zahlreichen, früher unabhängig voneinander operierenden U-Bahn-Betreibern. Jeder baute seinen eigenen Bahnhof.
- **London Overground:** Quasi das S-Bahn-Netz der Stadt. Seit Ende 2007 firmieren die Vorortzüge unter diesem gemeinsamen Markenauftritt, der sich in das Logokonzept der Dachorganisation Transport for London einreicht: Das klassische U-Bahn-Logo ist in diesem Fall orange. Die Züge fahren fast vollständig oberirdisch (deswegen der Name) und die Stationen liegen weiter auseinander als bei der Londoner

U-Bahn. Dennoch sind beide Netze an rund einem Dutzend Bahnhöfen verbunden, damit Fahrgäste umsteigen können.

- **Busse:** Vor allem für kürzere Distanzen ideal, da die Haltestellen oft nur wenige hundert Meter voneinander entfernt liegen. Auch die Buslinien sind eng mit den Stationen von London Underground kombiniert. Zudem gibt es täglich Nachtbuslinien, die auch nach Betriebsschluss der U-Bahn fahren.
- **Docklands Light Railway (DLR):** Die fahrerlose Hochbahn, die als Ergänzung zur U-Bahn durch den Osten Londons fährt. Entstanden ist sie 1987 zur kostengünstigen Anbindung der damals frisch sanierten Docklands, daher der Name. Die DLR ist über mehrere Stationen mit dem U-Bahn-Netz verbunden und ergänzt dieses durch inzwischen rund 45 Haltepunkte.
- **Boote:** Ein Ausflug auf der Themse ist an sich schon ein schöner Zeitvertreib – wer aber möglichst schnell von A im Westen Londons nach B im Osten der Stadt kommen möchte, kann auch eines der Themse-Boote nutzen. Sie fahren auf mehreren Linien zwischen Hampton Court und Woolwich.
- **Taxi:** Nicht ganz günstig, aber für manche Strecken zu manchen Tageszeiten immer noch die schnellste Möglichkeit.

In jedem Fall empfiehlt es sich, bereits vor Reisebeginn genau zu planen, wo man was in London unternehmen möchte – und auch in dieser Gegend seine Unterkunft zu suchen. So vermeidet man teure Fahrten, die einen eventuell günstigeren Hotelpreis relativieren.  www.tfl.gov.uk

Für manche dürfte sogar der **Eurostar**, der die Zugverbindung unter dem Ärmelkanal nutzt, eine Alternative sein: Von Köln führt ein Zubringer zur Verbindung ab Brüssel direkt zum Bahnhof St. Pancras im Norden der Londoner Innenstadt. Eine Route ab Frankfurt ist in Planung.  www.eurostar.com

Nie mit dem eigenen Auto

Entgegen landläufigen Vorurteilen ist es nicht unbedingt besonders schwer, in London Auto zu fahren – Briten sind gemeinhin vergleichsweise rücksichtsvolle Fahrer. Dennoch tut man gut daran, das eigene Vehikel nicht mit in die Stadt zu nehmen: Das Verkehrsaufkommen ist trotz Innenstadt-Maut immens, vor allem aber sind die Parkgebühren horrend – da für die Menge der Autos einfach nicht genügend Stellflächen vorhanden sind. Auch Hotels im Innenstadtbereich berechnen – sofern sie überhaupt über eigene Stellflächen verfügen – meist eine Gebühr von 20 bis 30 Pfund pro Tag, egal, ob das Auto bewegt wird oder den gesamten Aufenthalt auf dem Parkplatz steht. Wer mit dem Fahrzeug nach London reist, sollte unbedingt auf Hotels außerhalb der Innenstadt-Maut-Zone zurückgreifen – dort betragen die Parkgebühren oftmals nur die Hälfte.

Wer es dennoch nicht lassen kann: Im Westfield-Einkaufszentrum in Shepherd's Bush ist Parken in etwa so günstig wie in deutschen Innenstädten. Von hier fahren u. a. U-Bahnen (Hammer Smith & City Line, Central Line) weiter ins Zentrum.

📄 <http://uk.westfield.com/london>

Staumeldungen sind über die Website von Transport for London abrufbar: 📄 www.tfl.gov.uk/roads/status, die BBC zeigt auf ihrer Website Livebilder der Verkehrskameras im Stadtgebiet:

📄 www.bbc.co.uk/travelnews/london/trafficcameras

Es ist eine der kuriosesten Verbindungen von British Airways, und sie trägt ausgerechnet die Flugnummern der legendären Concorde-Überschallflüge. Deswegen musste ich sie mir einfach anschauen – ich wählte einen guten Aufhänger für meine Geschichte. Täglich außer sonnabends startet die größte britische Airline vom kleinsten Londoner Flughafen, dem City Airport in den Docklands, mit einem Airbus A318 nach New York. BA001 bis BA004 lauten die Bezeichnungen, ganz so wie einst bei der Concorde-Verbindung von Heathrow nach New York. Ganz so schnell ist dieser Flug jedoch nicht: Gut neun Stunden dauert er mit diesem inzwischen kleinsten Airbus; die Concorde schaffte es in gut drei Stunden.

Für British Airways gilt diese Verbindung mit dem für Übersee Flüge außergewöhnlich kleinen Flugzeug dennoch als Erfolg: Der City-Airport ist der zentralste Londoner Flughafen und er liegt zudem unweit des Finanzviertels Canary Wharf. Da er nur über eine vergleichsweise kurze Landebahn verfügt, ist der A318 das größte Flugzeug, das ihn anfliegen darf – und dies auch nur mit einem extrem steilen Start- und Landemanöver. Die für einen USA-Flug sehr lange Flugdauer gleicht British Airways durch einen speziell auf Geschäftskunden ausgerichteten Service aus: Der Airbus verfügt ausschließlich über 32 Business-Class-Liegesitze, eingeecheckt werden kann bis 15 Minuten vor Abflug, und an Bord gibt es WLAN. Auf dem Hinweg landet die Maschine wie in den frühen Zeiten der Übersee Flüge im irischen Shannon – in diesem

Fall jedoch nicht nur zum Auftanken (was früher der Hauptgrund war), sondern auch, um hier bereits die Einreiseformalitäten für die USA zu erledigen. Deswegen dürfen die Passagiere nach Ankunft in New York an der Einreiseprozedur vorbeiziehen.

Für Manager kann all dies entscheidend sein, wie ich von einem Geschäftsmann am Check-in erfuhr: Zwar starten ab dem größten europäischen Flughafen Heathrow alle Nase lang Flüge in Richtung USA; doch erfordert dieser Airport eine deutlich längere und frühere Anreise: Er liegt im Westen Londons, weit ab vom Finanzviertel. Zudem ist es hier wegen der Masse an Fluggästen und der teils sehr weiten Wege ratsam, mehr als zwei Stunden vor Abflug einzuchecken. Die Zeit zwischen Abfahrt in der City und Abflug kann sich also leicht auf drei bis vier Stunden summieren – je nachdem, wie risikofreudig man ist.

»Ich jedenfalls bevorzuge diesen kleinen Flughafen«, sagte mein etwa 50-jähriger Gesprächspartner, während er nervös auf die Uhr schaute. Um den Preis machte er sich jedoch keine Gedanken: Er kannte den Flugpreis nicht mal, den die Airline für diese Verbindung aufruft – seine Firma zahlte. Pro Strecke starten die Beträge bei 1.100 Pfund – und können sich je nach Auslastung schnell mehr als verdoppeln. Ich stieg wieder in die Bahn vor dem Flughafen und freute mich still darüber, dass ich nur wenige Pfund investieren musste, um im Zentrum einer anderen großartigen Stadt zu landen – auch wenn sich das Flugzeug vermutlich längst in Irland befindet, bis ich dort angekommen bin.

Und wie geht es richtig?

Kaum eine andere Stadt der Welt hat den Luftverkehr auf derart viele Flughäfen verteilt wie London – teils aus historischen, teils schlicht aus Wettbewerbsgründen. Die Flughäfen im Überblick:

Heathrow Airport (LHR): Der größte Flughafen Großbritanniens ist zugleich der größte Europas und drittgrößte der Welt. Und das, obwohl er von seiner Lage her inzwischen völlig ungeeignet scheint: Zu mehreren Seiten ist Heathrow von dichter Wohnbebauung umgeben. Die nördliche Landebahn verläuft parallel und unmittelbar neben der wichtigsten Anfahrtsstraße mit zahlreichen Hotels – es scheint kaum wahrscheinlich, dass diese Rahmenbedingungen heute noch zu einer Baugenehmigung für einen Flughafen führen würden. Heathrow, seit dem Jahr 1944 kontinuierlich ausgebaut, fertigt pro Jahr rund 70 Millionen Flugpassagiere ab, verfügt über fünf Terminals, aber nur zwei Start- und Landebahnen. Seit Jahrzehnten ist der Bau einer dritten geplant, aus Rücksichtnahme vor den Anwohnern wurde dieses Vorhaben jedoch von der Regierung gestoppt. Heathrow ist ein ideales Anreiseziel für den westlichen Bereich Londons sowie den Südwesten Englands. Der Flughafen ist die Heimatbasis von British Airways und Virgin Atlantic.

🏠 30 km westlich © Anbindung: Piccadilly Line der U-Bahn,
Zugverbindung nach Paddington, Flughafenbusse

Gatwick Airport (LGW): Der zweitgrößte britische Flughafen ist Jahr für Jahr Ziel von rund 33 Millionen Flugpassagieren – was erstaunlich ist, da der Airport nur über eine einzige Start- und Landebahn verfügt. Ähnlich wie in Heathrow starten von Gatwick aus Flüge in die ganze Welt, während die weiteren Londoner Flughäfen überwiegend europäische und britische Ziele bedienen. Gatwick wurde bereits 1936 in Betrieb genommen – das erste Terminalgebäude mit dem Beinamen »*The Beehive*« (der Bienenstock) existiert noch immer – wird jedoch längst als Bürogebäude genutzt. Heute fertigt der Flughafen Passagiere in zwei Terminals ab. Busse verbinden ihn mit Heathrow, wobei eine

Fahrt zwischen den beiden Airports rund eine Stunde dauert. Gatwick bietet sich für die Anreise in den Süden Londons an sowie an die Küste (der Flughafen liegt auf halber Strecke zwischen London und Brighton). Neben British Airways haben Easyjet und Monarch hier Basen eingerichtet.

🏠 45 km südlich © Anbindung: Zugverbindung nach Victoria Station, Flughafenbusse

Stansted Airport (STN): Der drittgrößte Londoner Flughafen (18 Millionen Passagiere jährlich) liegt weit außerhalb des Stadtgebietes. Das macht ihn für viele zum Prototypen eines irreführenden Flughafenamens. Zu Unrecht – Stansted ist über eine Zugverbindung (Stansted Express) mit dem Bahnhof Liverpool Street verbunden, und auch wenn eine Fahrt rund 45 Minuten dauert, kann sich die Anreise für den nördlichen und östlichen Teil Londons durchaus lohnen. Man spart sich die zeitaufwendige Fahrt durch das Londoner Zentrum. Dazu kommt: Stansted ist sehr übersichtlich und großzügig konstruiert und kann dadurch meist mit deutlich schnellerer Abfertigung punkten als die beiden großen Brüder. Das Büro des britischen Stararchitekten Sir Norman Foster hat den Airport 1991 neu konstruiert, nachdem er zuvor seit dem Zweiten Weltkrieg eine eher untergeordnete Rolle gespielt hatte. Stansted ist offiziell der Anti-Terror-Flughafen Großbritanniens – unter anderem können hier im Falle einer Entführung Flugzeuge auf einen besonders gesicherten Bereich gelenkt werden.

🏠 65 km nördlich © Anbindung: Zugverbindung nach Liverpool Street (Stansted Express), Flughafenbusse

London City Airport (LCY): Der kleinste und unauffälligste Londoner Flughafen (drei Millionen Passagiere jährlich) ist zugleich

der exklusivste. Auf dem überschaubaren Gelände am Rande der Docklands landen überwiegend europäische und britische Flüge zu den für die Finanzbranche wichtigen Zielen wie Zürich, Luxemburg und Frankfurt. Das hat vor allem einen Grund: die mit nur 1.500 Metern außergewöhnlich kurze Start- und Landebahn. Der A318 ist die größte für diesen Flughafen zugelassene Maschine und muss wegen der begrenzten Ausrollfläche vor allem beim Landen einen sehr steilen Winkel nutzen. Der City Airport entstand in den achtziger Jahren im Zuge der Sanierung der Docklands auf dem Gelände des früheren King George V Docks.

🏠 10 km östlich 📍 Anreise mit der DLR

Luton Airport (LTN): Die Heimat der Billigfluglinie Easyjet war einst ein florierender Charterflughafen. Noch heute starten viele Ferienflugzeuge hier, die größte Bedeutung haben jedoch inzwischen die Billigflieger – neben Easyjet sind dies auch Ryanair oder Monarch. Letztere betreibt hier ebenfalls ihr Hauptquartier, genauso wie die TUI-Charterlinie Thomson Airways. Luton ist mit knapp zehn Millionen Passagieren zwar für Londoner Verhältnisse nur die Nummer fünf; ein wirklich kleiner Flughafen ist er nicht. Er entstand kurz vor dem Zweiten Weltkrieg als Basis der Royal Air Force. Nach dem Krieg übernahm die Kommune Luton das Gelände und baute es zu einem Passagierflughafen aus.

🏠 55 km nordwestlich 📍 Anbindung per Bus und Bahn oder per Flughafenbus ab Victoria-Busbahnhof

London Southend Airport (SEN): Einer der am weitesten entfernten Flughäfen, die das Wort »London« im Namen tragen. Southend Airport liegt in der Stadt Southend-on-Sea direkt an der Themse-Mündung – ungefähr dort, wo Londons Bürger-

meister Boris Johnson gern einen neuen Großflughafen als Ersatz für alle bisherigen bauen würde. Derzeit ist der Airport von einer ernstzunehmenden Größe genauso weit entfernt wie von London: Nur knapp eine Million Passagiere zählt der Flughafen, und dies auch erst in den jüngeren Jahren. Dabei galt Southend mal als Nummer drei unter den britischen Airports. Dann machten ihm durch seine Randlage andere Flughäfen den Rang streitig. Inzwischen fliegen vor allem kleine Linien wie Easyjet, Flybe oder AerLingus Regional hierhin.

🏠 70 km östlich ☉ Anbindung per Zug ab Liverpool Station

London Oxford Airport (OXF): Vermutlich der Gipfel der Ungenauigkeit, was Flughafennamen angeht – Oxford Airport liegt knapp 100 km vom Zentrum Londons entfernt, und es gibt eigentlich keinen ersichtlichen Grund, sich mit dem Namen der Hauptstadt im Logo zu schmücken; außer vielleicht der Tatsache, unwissende Touristen anzuziehen, die am Ende mühsam ins wirkliche London weiterreisen müssen. Inzwischen ist der Flugverkehr fast auf null zurückgegangen – nur noch wenige Flüge, etwa nach Jersey oder auf die Isle of Man, gibt es, und dies auch nur über enge saisonale Zeiträume. Eine deutlich größere Bedeutung hat Oxford Airport in der Pilotenausbildung – die Oxford Aviation Academy ist eine der größten ihrer Art.

🏠 100 km nordwestlich ☉ Anbindung per Busshuttle ab Oxford, dann mit dem Zug weiter nach London

Umsteigen an Londoner Flughäfen

Es hat inzwischen nachgelassen, doch vor Jahren war es nicht unüblich, Umsteigeflüge anzubieten, die an unterschiedlichen

Londoner Flughäfen landeten – in erster Linie Heathrow und Gatwick. Der Zubringerflug kam beispielsweise in Heathrow an, der Weiterflug erfolgte ab Gatwick, was mit einem Busshuttle noch mal mit bis zu einer Stunde Fahrtzeit zu Buche schlägt. Zudem wurde Gepäck nicht durchgecheckt, sondern musste von den Passagieren im Bus transportiert werden. Die Zeiten solcher Angebote sollten weitestgehend vorbei sein – es ist aber ratsam, vor allem bei Schnäppchen, darauf zu achten.

★ Do it yourself ★

Brooklands Concorde

Hier fand das erste Treffen zwischen Frankreich und Großbritannien zum Bau der Concorde statt, hier wurden über Jahre Teile dieses Überschallflugzeugs produziert. Und nun steht hier ein Exemplar der legendäre Maschine: Am südwestlichen Stadtrand Londons kann man im **Brooklands Museum** eine der wenigen Concorde besichtigen, die jemals gebaut worden sind und heute noch existieren. Nebenan befindet sich übrigens das **London Bus Museum**, das sich die Restaurierung alter Busse aus der britischen Hauptstadt zum Ziel gesetzt hat – ebenfalls einen Besuch wert.

🏠 Brooklands Road, Weybridge 📞 (0 19 32) 85 73 81

🌐 www.brooklandsmuseum.com 🕒 Tgl. 10–16 Uhr (Nov.–Feb.),
10–17 Uhr (März–Okt.) 💷 £ 11 (Concorde-Zuschlag: £ 4)

Fürs erste Mal

Das muss man einfach gesehen haben

1. Westminster Palace

Von hier werden die Geschicke der Nation gelenkt, und von hier aus schlägt London die Stunde. Doch der alte Parlamentsbau an der Themse ist nicht nur das Zentrum der Macht, er ist auch ein Meisterbeispiel für die aufwendige Architektur Londons. Direkt an der Westminster-Bridge befindet sich eines der Wahrzeichen der Stadt: Der Uhrturm mit der Glocke Big Ben.

🏠 Westminster, London SW1A 0AA © U-Bahn: Westminster
📄 www.parliament.uk/visiting

2. Hampton Court Palace

Der vermutlich eindrucksvollste Palast Londons befindet sich im Westen der Hauptstadt direkt an der Themse bei Richmond. Er wurde vom 16. bis zum 18. Jahrhundert als Residenz der britischen Könige genutzt, darunter Heinrich VIII. Das Gebäude im Tudorstil wurde mehrfach umgebaut, im 18. Jahrhundert zog dadurch in weite Teile der Barockstil ein.

🏠 East Molesey, Surrey KT8 9AU 📄 www.hrp.org.uk/HamptonCourtPalace
🕒 Tgl. 10–18 Uhr © Zug: Hampton Court

3. Docklands

Einst der größte Hafen der Welt – heute liegen in den Docklands nur noch ein paar Hundert Jachten vor Anker. In einem der größten Sanierungsprojekte aller Zeiten sind Kilometer lange Bereiche an der Themse umfunktioniert worden – teils in Wohnungen, teils in Freizeithäfen, vor allem aber in das Finanzzentrum Canary Wharf.

🕒 U-Bahn: Canary Wharf

4. Lebensmittelabteilung von Harrods

Wenn es beim ersten London-Trip schon unbedingt ein Besuch im Edelkaufhaus Harrods sein muss, dann sollte man nicht dessen Lebensmittelabteilung verpassen. Mit Trüffel, Kaviar und anderen Köstlichkeiten ist sie eines der krassesten Beispiele dekadenter Lebensart. Und noch dazu architektonisch sehr sehenswert.

🏠 87–135 Brompton Rd, London SW1X 7XL 🌐 www.harrods.com

🕒 Mo–Sa 10–20 Uhr, So 11.30–18 Uhr 🕒 U-Bahn: Knightsbridge

5. Ein Konzert in der Royal Albert Hall

Die prachtvolle Halle wurde zu Ehren von Prinz Albert, dem verstorbenen Ehemann Queen Victorias, erbaut. Der Rundbau am Rande der Kensington Gardens ist einem Amphitheater nachempfunden, allerdings dem viktorianischen Baustil angepasst und mit einer Kuppel gekrönt. Die Halle gilt als feinster Ort für klassische Konzerte in London – aber auch Rockmusiker spielen hier mitunter.

🏠 Kensington Gore, London SW7 2AP 🌐 www.royalalberthall.com

🕒 U-Bahn: South Kensington, High Street Kensington

6. Ein Musical im West End

Egal, ob man Musicals mag oder nicht – eine Aufführung in einem der Traditionstheater im West End gehört zu einem London-Besuch. Karten für neue, bekannte Stücke zu bekommen, kann ein paar Tage (oder Wochen) Vorlauf erfordern. Für alle anderen gibt es oftmals noch am Aufführungstag Eintrittskarten.

🔗 www.londontheatre.co.uk

🔗 www.officiallondontheatre.co.uk

7. Hyde Park

Londons zentraler Park mag vielleicht nicht der schönste sein – aber er ist eine Oase der Ruhe inmitten einer oft hektischen Millionenstadt. Zählt man die direkt angrenzenden Kensington Gardens dazu, umfasst der Hyde Park 2,5 Quadratkilometer Fläche. Direkt am Serpentine Lake befindet sich der Gedenkbrunnen für Prinzessin Diana. Am nordöstlichen Ende des Parks befindet sich Speakers' Corner, jener Ort, an dem laut Parlamentsbeschluss jedermann frei seine Gedanken äußern kann. Was vor allem am Wochenende zu beobachten ist.

© U-Bahn: Hyde Park Corner (Süd-Ost-Ecke), Marble Arch (Nord-Ost-Ecke), Queensway (Nord-West-Ecke), High Street Kensington (Süd-West-Ecke)

8. Piccadilly Circus

Es ist nur ein Platz – aber wer kein Foto der Leuchtreklame von Piccadilly Circus gemacht hat, wird sich ähnlich fühlen wie jene, die in New York den Times Square verpasst haben. Also hin, und bei der Gelegenheit auch gleich die Regent Street entlangschlen-