

## **DIPLOMARBEIT**

Vom Fliegerhorst zur Airport City-  
eine entwicklungsgeschichtliche Untersuchung zum Flughafen  
Wien-Schwechat

**ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades  
eines Diplom-Ingenieurs/ Diplom-Ingenieurin  
unter der Leitung von**

**Ao.Univ.Prof. Arch.Dipl.Ing. Dr.techn. Sigrid Hauser**  
E253  
Institut für Architektur und Entwerfen

**eingereicht an der Technischen Universität Wien**  
Fakultät für Architektur und Raumplanung  
von

**Julia Marchgraber**  
0725768



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

## ABSTRACT

The rapid development of transport in the last century led to a revolution in speed, an endless race against time. The development of traffic, consumer and communication spaces, the enormous growth of hotel chains, shopping centres and transit facilities, led in the last decade to an explosive spread of so-called non-places. The airport is probably the largest transit point of our time and thus an important example of a non-place. The topic of this work is an examination of the concept of the non-place using the example of Vienna International Airport. The developmental historical investigation is first divided into three main parts, in which a retrospective, present and future investigation and discussion of Vienna International Airport takes place in all its phases. This is followed by an explanation of the term non-place according to Marc Augé in the context of architectural theory. What is a non-place and how does it differ from a place? Literary works are used to explain the concepts and points of contact. In the course of the investigation, the insights gained will be examined and the research results will be presented.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

## KURZFASSUNG

Die rasante Weiterentwicklung des Transportwesens im letzten Jahrhundert führte zu einer Revolution der Geschwindigkeiten und einem endlosen Wettlauf mit der Zeit. Die Entwicklung von Verkehrs-, Konsum- und Kommunikationsräumen, das enorme Wachstum von Hotelketten, Einkaufszentren und Transiteinrichtungen, führte im letzten Jahrzehnt zu einer explosionsartigen Ausbreitung von sogenannten Nicht-Orten. Der Flughafen ist der wohl größte Transitort unserer Zeit und somit ein bedeutendes Beispiel eines Nicht-Ortes. Das Thema dieser Arbeit ist eine Auseinandersetzung mit dem Begriff des Nicht-Ortes am Beispiel Flughafen Wien-Schwechat. Die entwicklungsgeschichtliche Untersuchung gliedert sich zunächst in drei Hauptteile, in denen eine rückblickende, gegenwärtige und zukünftige Untersuchung und Auseinandersetzung des Flughafens Wien-Schwechat in all seinen Phasen stattfindet. Im Anschluss folgt eine Erklärung des Terminus Nicht-Ort nach Marc Augé im architekturtheoretischen Kontext. Was ist ein Nicht-Ort? Wodurch unterscheidet er sich zum Ort? Anhand von literarischen Werken werden die Begriffe erläutert und Berührungspunkte aufgezeigt. Im Laufe der Untersuchung werden die gewonnenen Erkenntnisse beleuchtet und die Forschungsergebnisse dargestellt.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

## **DANKSAGUNG**

Ich bedanke mich an dieser Stelle bei all denjenigen, die mich während meinem Studium und während der Verfassung der Masterarbeit unterstützt haben.

Einen besonderen Dank gilt Frau Univ. Prof. Arch. Dipl. Ing. Dr. techn. Sigrid Hauser, die mich während meines Studiums in zwei Entwerfen und bei der Betreuung meiner Diplomarbeit immer wieder inspiriert und begleitet hat.

Vielen Dank auch an meine Familie und Freunde, die mir stets zur Seite gestanden haben und mich am Weg durchs Studium begleitet haben.

# **Vom Fliegerhorst zur Airport City**

**eine entwicklungsgeschichtliche Untersuchung zum Flughafen  
Wien-Schwechat**

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

## Inhaltsverzeichnis

EINLEITUNG.....	11
1. Der Flughafen Wien-Schwechat von 1938 bis zur Jahrhundertwende.....	13
1.1 Einleitung: Fliegen im Wandel der Zeit .....	13
1.2 Die Geschichte des Flugfelds Aspern.....	21
1.3 Die Geschichte des Flughafens Wien- Schwechat .....	23
2. Die Metamorphose des Flughafenareals von 2000 bis Heute.....	27
2.1 Einleitung: Der Übergang von der Geschichte zur Gegenwart.....	27
2.2 Die Flughafenanlage Wien-Schwechat im 21. Jahrhundert.....	29
2.2.1 Die Terminalgebäude.....	33
2.2.2 Die Wartebereiche und Lounges .....	39
2.2.3 Die Duty-Free Shops und Gastronomie .....	41
2.2.4 Die Besuchereinrichtungen.....	44
2.2.5 Der Kontrollturm.....	47
2.2.6 Handling Center West und Air Cargo Center.....	48
2.2.7 Das General Aviation Center und der VIP Terminal.....	49
2.2.8 Die Gepäckslogistik .....	51
2.2.9 Das Vorfeld.....	53
2.2.10 Die Start- und Landebahnen.....	55
2.2.11 Sicherheitseinrichtungen .....	57
2.2.12 Die Verkehrsanbindung.....	59
2.2.13 Die Immobilienentwicklung der Airport-City am Flughafenareal.....	61
2.3 Die Planung der dritten Piste .....	63
2.4 Wirtschaftsfaktor Flughafen Wien-Schwechat .....	67
2.5 Umwelt und Nachhaltigkeit.....	69
3. Nicht-Ort .....	73
3.1 Einleitung: Der Begriff „Nicht-Ort“ nach Marc Augé.....	73
3.2 Nicht-Ort Flughafen: Beispiele aus der Literatur und Film.....	77
3.3 Nicht-Orte am Standort Flughafen Wien-Schwechat .....	85
4. Die Zukunft des Flughafens Wien-Schwechat .....	89
4.1 Einleitung: Zwischen Innovation und Utopie - der Flughafen des 21. Jahrhunderts .....	89
4.2 Zukünftige Planung am Flughafen Wien-Schwechat .....	91
4.3 Trends und Entwicklungen in der europäischen Flughafenarchitektur .....	93
CONCLUSIO .....	97
LITERATUR-UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS .....	99



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

## EINLEITUNG

Der zeitgenössische Flughafen gilt als Wahrzeichen der Moderne, er ist der bedeutendste Transitort unserer gegenwärtigen Zeit. Flughäfen sind schon lange keine reinen Ankunfts- und Abflugsorte mehr, sie sind vielmehr Treffpunkte einer globalisierten Gesellschaft, Motoren großer Stadtentwicklungsprojekte und überregionale Mobilitätsknotenpunkte, dessen Umgebung meist von gesichtsloser Zersiedelung und schlecht integrierter suburbaner Struktur geprägt ist.<sup>1,2</sup> Flughäfen gelten als Sinnbild der Moderne, an dessen Pforten sich die Welt öffnet und in dessen scheinbar sinnentleerten Funktionsräumlichkeiten sich jedes Individuum auf eine neue Reise in seinem Leben vorbereitet.<sup>3</sup>

Der Architekturtheoretiker Deyan Sudjic meint, dass der moderne Flughafen einem mittelalterlichen Marktplatz gleicht, der als zentraler transitorischer Knotenpunkt mehrfach jährlich von der Bevölkerung und von internationalen Touristen aufgesucht wird und durch sein breites Angebot an Konsumeinrichtungen einer Kleinstadt gleicht.<sup>4</sup> Inspiriert durch Marc Augés Buch „Nicht-Orte“ begann meine Auseinandersetzung mit dem Thema Flughafen. Die im Buch erwähnten identitätslosen Transitorte unseres Alltags machten mich aufmerksam und neugierig, mich mit der Materie näher auseinanderzusetzen.<sup>5</sup> Der Begriff des „Nicht-Ortes“ spielt in der vorliegenden Arbeit eine zentrale Rolle. Er wird im Sinne seines Namensgebers Marc Augé erklärt und anhand von ausgesuchten Beispielen aus der Literatur und im Zusammenhang mit dem Thema Flughafen erläutert.<sup>6</sup> Die Arbeit gliedert sich im Wesentlichen in drei Hauptteile. Der erste Teil behandelt die Entstehung des militärischen Fliegerhorsts und gibt Einblick in die dunkle Vergangenheit des Flughafenareals von Wien-Schwechat. Im zweiten Abschnitt wird die Ist-Situation reflektiert. Der dritte Bereich hinterfragt aktuelle und zukünftige Trends und Entwicklungen.

Nach dem 2. Weltkrieg entwickelte sich der Flughafen auf Grund des wirtschaftlichen Aufschwungs und des wachsenden Reisebooms rasant weiter. Ein Ideenwettbewerb im Jahr 1954 leitete die Ära einer umfangreichen Metamorphose des Flughafens Wien-Schwechat ein. Von nun an machte das Areal eine ständige Verwandlung durch Neubauten, Abrisse und Zubauten, infolge neuer Besitzer, Vorschriften, steigender Passagierzahlen und neuer Arbeitsplätze wurden nötig, um den modernen Anforderungen zu entsprechen und die benötigte Kapazität zu gewährleisten.<sup>7</sup> Seit der EU Erweiterung 2004 rückte der Flughafen Wien-Schwechat durch die günstige geographische Lage noch mehr in den Mittelpunkt und wurde zu einer wichtigen Drehscheibe Ost- und Mitteleuropas. Durch die Vereinheitlichung standardisierender Abläufe entwickelte sich dieser Transitort, im Laufe der Geschichte, von einem Schauplatz des zeremoniellen Verabschiedens und Wiederkehrens, zum Paradebeispiel eines Nicht-Ortes, an dem sich der Passagier im Vergleich zu früher, identitätslos und

---

<sup>1</sup> vgl. JSK Dipl. Ing Architekten, 2001, S.6

<sup>2</sup> vgl. Schlaack, 2015, S.275f.

<sup>3</sup> vgl. Augé, 2014, S. 38

<sup>4</sup> vgl. JSK Dipl. Ing Architekten, 2001, S.6

<sup>5</sup> vgl. Augé, 2014, S. 38f.

<sup>6</sup> vgl. Augé, 2014, S. 38f.

<sup>7</sup> vgl. Bönsch, Gruber, Williams, 2013, S. 30-34

anonym fühlt.<sup>8</sup> Die Zukunftsprognosen zur Entwicklung moderner Flughäfen werfen viele Fragen auf. Die Flughafenbetreiber beschäftigen sich zunehmend mit der Aufwertung des Aufenthalts der wartenden Passiere, zum Beispiel mit der Errichtung von Wellness-, Kultur- und Grünraumbereichen, andererseits liegt der Fokus mehr und mehr auf Non-Aviation-Konzepten, bei denen Einnahmen für den Flughafenbetreiber, die nicht aus dem Lufttransport geschöpft werden, als primäres Ziel gelten.<sup>9</sup>

Im Rahmen der Arbeit wurden Überlegungen zu einer Aufwertung und Verbesserung für den Standort Flughafen Wien-Schwechat formuliert. Gewonnene Erkenntnisse wurden beleuchtet und kritisch hinterfragt. Als Primärquellen dienten mir Unterlagen aus Archiven, antike und zeitgenössischen Fotografien, sowie Filme und literarische Werke von bekannten Philosophen und Autoren wie beispielsweise Marc Augé, Paul Virilio oder Alain de Botton, die sich mit den Themen Nicht-Ort, Beschleunigung oder dem Geschehen am Flughafen intensiv auseinandersetzten. Im Hinblick auf die gewonnenen Erkenntnisse, wollte ich der Frage nachgehen, inwieweit eine Aufwertung der Nicht-Orte am Standort Flughafen Wien-Schwechat möglich ist? Was kann die Architektur und der Planer dazu beitragen, diese monotonen Einrichtungen wieder zu Orten mit Mehrwert und Identitätscharakter zu verwandeln? Diese und andere offene Fragen wurden in Rahmen der vorliegenden Arbeit beantwortet.



Abbildung 1: Flughafen Wien-Schwechat

<sup>8</sup>vgl. Bönsch, Gruber, Williams, 2013, S. 30-34 (gesamter Absatz)

<sup>9</sup> vgl. Bönsch, Gruber, Williams, 2013, S. 30-34

# **1. DER FLUGHAFEN WIEN-SCHWECHAT VON 1938 BIS ZUR JAHRHUNDERTWENDE**

## **1.1 Einleitung: Fliegen im Wandel der Zeit**

Seit jeher ist es ein Bestreben des Menschen wie ein Vogel durch die Luft zu fliegen. Zu Beginn der Menschheit wurden nur Sagen und Geschichten erwähnt, die von fliegenden Himmelswesen wie Drachen und Engeln erzählten. Bereits in der frühen griechischen Geschichte galt das Fliegen als eine gottesgleiche Tugend. Ab der Renaissance wurden die ersten Überlegungen in die Realität umgesetzt. Da für technische Schwierigkeiten und Probleme viele Jahre keine funktionstüchtige Optimierung gefunden wurde, mussten weitere Jahrhunderte vergehen, bis im 20. Jahrhundert die ersten tauglichen Fluggeräte erbaut wurden. Die ersten Flugversuche haben wie so viele Ereignisse der Geschichte ihren Anfang in der griechischen Mythologie. Der Erfinder und Konstrukteur Dädalus gilt als der erste bekannte Flugzeugbauer. Er befand sich als Gefangener des Königs Minos, dem Herrscher Kretas, in einem Labyrinth. Da keine gewöhnliche Flucht möglich war, beschloss der Mann mit Hilfe eines selbstgebauten Flugapparats über den Luftweg auszubrechen. Er fertigte ein Gerüst aus Wachs und Federn und konnte damit entkommen. Der zweite Teil der Sage nimmt ein tragisches Ende. Der Sohn von Dädalus namens Ikarus startet wenig später ebenfalls einen Flugversuch. Die warme Sonneneinstrahlung wird ihm dabei zum Verhängnis. Das Wachs beginnt unter der Hitze der Sonne zu schmelzen, wodurch sich das Wachs von den Federn löst und der Mann ins Meer stürzte und verunglückt.<sup>10</sup>



Abbildung 2: Der Sturz des Ikarus, Carlo Saraceni (1585 – 1620)

<sup>10</sup> vgl. Seelmann, 1970, S.14f. (gesamter Absatz)  
vgl. ard.de, „Geschichte des Fliegens“ (gesamter Absatz)

Im 15. Jahrhundert untersuchte Leonardo da Vinci das Flugverhalten von Vögeln und entwarf verschiedene Konzepte für Flugmaschinen. Sein Schwingenflügler, auch „Ornithopter“ genannt, glich riesigen Fledermausflügeln, welche mit Schnüren und Hebeln bewegt werden konnten. Ein Mensch sollte die Antriebskräfte im Flugversuch steuern. Zu seiner Enttäuschung musste der Erfinder feststellen, dass die menschliche Kraft nicht ausreichte und das Modell so nicht fliegen konnte. Da Vinci arbeitete zusätzlich noch an einer Luftschraube und einem Modell eines Fallschirmes. Da er sich zunehmend mit der Aerodynamik und dem Segelflug der Vögel beschäftigte, kam er immer wieder auf neue Ideen. Der Fallschirm, ein pyramidenförmiges Gebilde aus Holz und einem Segeltuch, war allerdings nur eine theoretische Idee und wurde in der Realität nicht erprobt.<sup>11</sup>

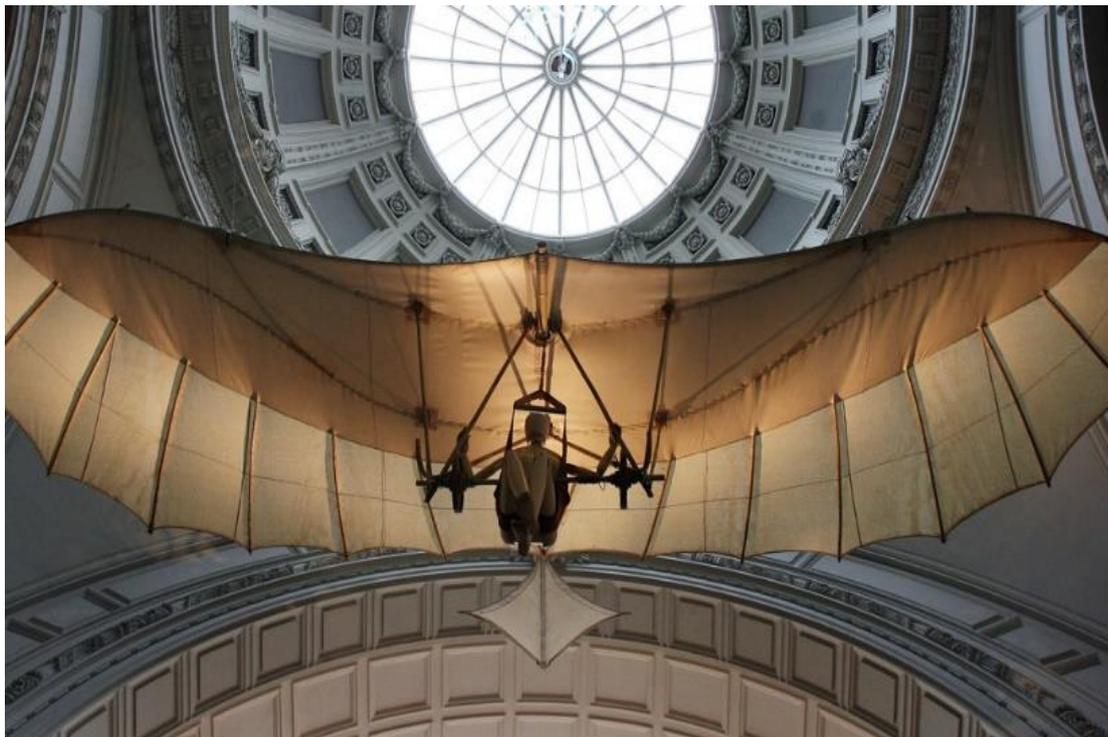


Abbildung 3: Moderner Nachbau eines Ornithopter nach Leonardo da Vinci (1452-1519)

<sup>11</sup> vgl. Seelmann, 1970, S. 14f. (gesamter Absatz)  
vgl. ard.de, „Geschichte des Fliegens“ (gesamter Absatz)



Abbildung 4: Aufstieg Heißluftballon der Gebrüder Montgolfier am 19. Oktober 1783

Im 18. Jahrhundert hatten die Brüder Joseph Michel und Jacques Etienne Montgolfier beim Beobachten einer Papiertüte, die in der Nähe des Feuers in die Luft stieg, eine Idee. Die Brüder entwickelten ein Konzept und führten dafür Experimente und Versuche durch. 1783 ließen sie einen Ballon mit einem Schaf, einem Hahn und einer Gans in die Luft steigen, welcher sie nach einigen Kilometern wieder wohlbehalten auf die Erde absetzte. Das Experiment wurde einige Monate später auch mit einem menschlichen Passagier erprobt. Zwei Jahre später, 1785, gelang es Jean-Pierre Blanchard und John Jeffries, in einem mit Wasserstoff gefüllten Ballon den Ärmelkanal zu überqueren.<sup>12</sup>

Otto Lilienthal, ein Maschinenbauingenieur, untersuchte wie bereits Leonardo da Vinci das Flugverhalten von Vögeln. Er setzte dabei besonderes Augenmerk auf die aerodynamischen Eigenschaften der gewölbten Tragflächen und versuchte Flugzeuge mit ähnlichen Eigenschaften zu konstruieren. Seine Untersuchungen und Versuche schrieb er 1889 in seinem Buch "Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst" nieder, um diese danach in die Praxis umzusetzen. Seine Gleitflugzeuge sollten geschickt die Schwerkraft ausnutzen, er selbst war es, der etliche Flugversuche startete und bis zu 250 m Entfernungen überflog, was zu damaliger Zeit eine echte Sensation war. Leider stürzte Lilienthal am 9.8.1896 bei einem Flugversuch in 15 m Höhe ab und erlag am darauffolgenden Tag seinen Verletzungen. Das Flugzeug wurde von Forschern des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt nachgebaut und soll die durchgeführten Flugtests positiv absolviert haben.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> vgl. Seelmann, 1970, S. 14f. (gesamter Absatz)  
vgl. ard.de, „Geschichte des Fliegens“ (gesamter Absatz)

<sup>13</sup> vgl. Seelmann, 1970, S.14f. (gesamter Absatz)  
vgl. ard.de „Geschichte des Fliegens“ (gesamter Absatz)



Abbildung 5: Moderner Nachbau eines Gleiters nach Entwurf von Otto Lilienthal

Der Ballon war bis ins 19. Jahrhundert das einzige Luftgefährt, das längere Zeit in der Luft blieb. Mit der Erfindung der Dampfmaschine und des Verbrennungsmotors konnte sich die Luftfahrtindustrie weiterentwickeln. 1852 stellte Henri Giffard das erste von einer Dampfmaschine betriebene Luftschiff vor. 1875 wurde das erste motorisierte Luftschiff von Paul Haenlein erbaut. 1900 ließ Graf Zeppelin das erste Luftschiff über dem Bodensee aufsteigen. Zeppelin modernisierte das Modell, in dem er ein Metallgerüst einbaute, um die Statik zu erhalten. 1936 ließ er das bekannteste Zeppelin-Luftschiff, die „Hindenburg“ aufsteigen. Mit einem Ausmaß von 245 m Länge, 100 Tonnen Gewicht und einer Spitzengeschwindigkeit von 135 km/h war es eine nie dagewesene Sensation in der bisherigen Luftfahrt. Bei der Landung passierte allerdings ein großes Unglück. Das Luftschiff fing Feuer und riss 36 Personen in den Tod. Dieser tragische Unfall ging in die Geschichte ein und bedeutete zugleich das Ende der Luftschiffflüge.<sup>14</sup>

<sup>14</sup> vgl. Seelmann, 1970, S.14f. (gesamter Absatz)  
vgl. ard.de, „Geschichte des Fliegens“ (gesamter Absatz)

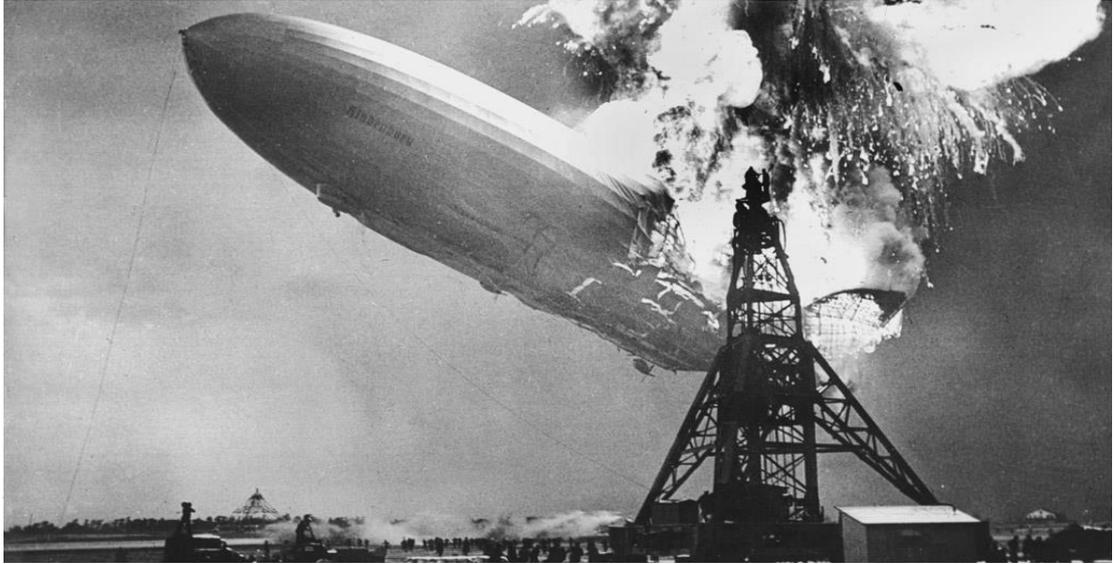


Abbildung 6: Foto Unglück Zeppelins „Hindenburg“ im Jahr 1937

Der 17.12.1903 gilt als die Geburtsstunde des Motorflugzeugs. Die amerikanischen Brüder Wright, zwei gelernte Fahrradmechaniker aus Ohio, experimentierten bereits Jahre zuvor an ihrer Flugmaschine, bis sie diese 1903 in der Praxis testeten. Der einmotorige Doppeldecker, geflogen von Orville Wright, blieb 12 Sekunden in der Luft und landete nach 36 m sicher auf dem Boden. Ein lauter Jubelschrei des Bruders untermalte den großartigen Erfolg und inspirierte die Gebrüder zur Weiterentwicklung Ihres „Flyers“. Mit zunehmendem Erfolg wurden sie zu Flugshows auf der ganzen Welt geladen. 1909 gründeten Sie die „Wright Company“ und stellten das erste Flugzeug in Serie, den „Flyer Modell A“, her. Die US-amerikanische Armee zeigte großes Interesse, weshalb das Modell an sie verkauft wurde und als erstes Militärflugzeug in die Geschichte einging.<sup>15</sup>

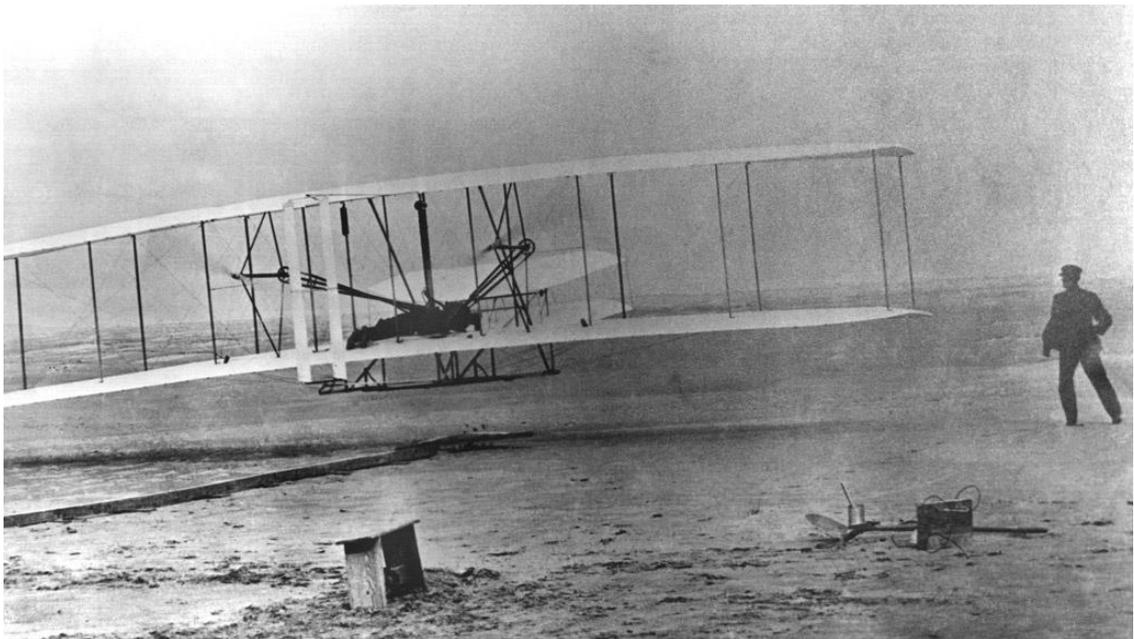


Abbildung 7: Erster erfolgreicher Flug der Gebrüder Wright, am 17. Dezember 1903

<sup>15</sup> vgl. Seelmann, 1970, S.14f. (gesamter Absatz)

vgl. ard.de, „Geschichte des Fliegens“ (gesamter Absatz)

Mit Beginn einer neuer Flugära folgten rasante technische Weiterentwicklungen. Seit 1900 führte der Pionier und studierte Ingenieur Louis Blériot etliche Flugversuche durch, die oft scheiterten, wodurch er den Kosenamen „Der Mann, der immer fällt“ bekam. Das investierte Vermögen und sein Kampfeswille machten sich 1909 bezahlt, als er mit seiner Erfindung "Blériot XI", einem Eindecker, der mit einem 28-PS-Motor ausgestattet war, als erster Mensch den Ärmelkanal überquerte. Der 32 Minuten lang dauernde Flug startete von Calais aus und landete in Dover. Nach seinem sensationellen Erfolg stieg die Nachfrage nach seinem Flugzeug rasant. 1913 hatte der Erfinder bereits 800 Flugzeuge verkauft.<sup>16</sup>

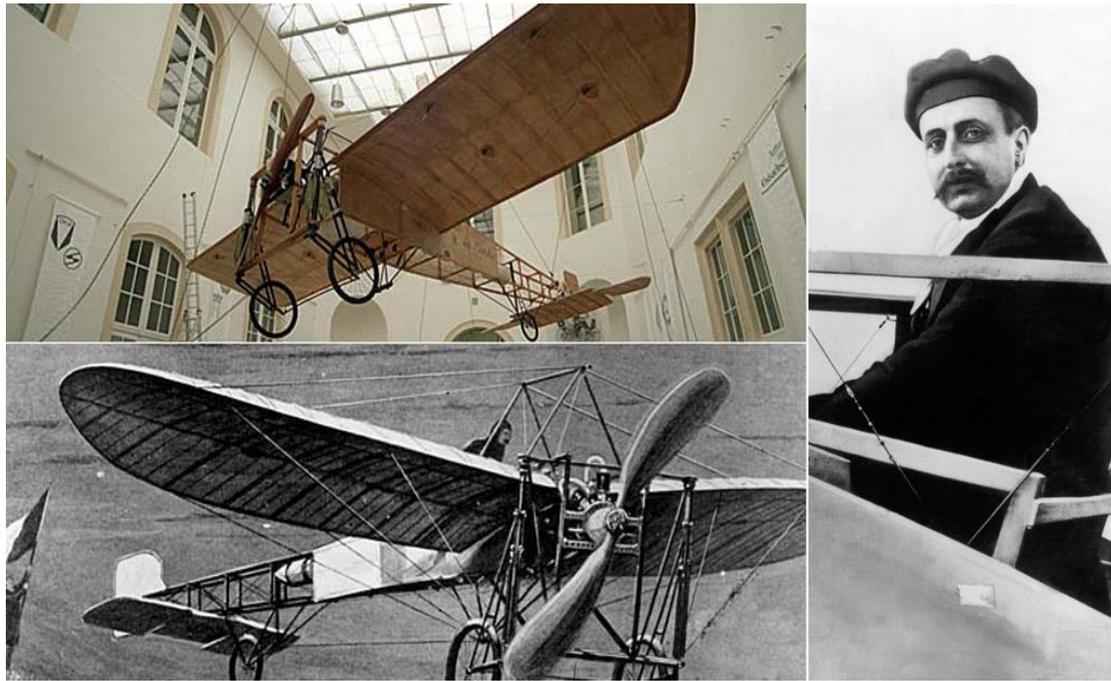


Abbildung 8: Nachbau Flugzeug "Blériot XI" im Dresdner Verkehrsmuseum (oben); Louis Blériot bei Landung in Dover (unten)

In Frankreich gelang dem Franzosen Henri Farman 1908 ein Motorflug über eine 1 km Distanz. Er gründete gemeinsam mit seinem Bruder Maurice eine Flugzeugproduktionsfirma und spezialisierte sich auf den Bau von Doppeldeckern. Während des Krieges steigerten Sie ihre Produktion und stellten etwa 300 Flugzeuge für alliierte Luftstreitkräfte her. Nach Kriegsende fasste Farman Fuß im Passagierflugzeugbau und stellte mit seinem zweimotorigen Flugzeug namens „Farman F.60 Goliath“ mehrere Rekorde auf.<sup>17</sup>

In Deutschland widmete sich Karl Jatho, ein ehemaliger Hochradakrobat, Experimenten mit Gleitfliegern. Später beschäftigte er sich mit dem Bau von Motorflugzeugen. Am 18.08.1903 führte er seinen ersten Motorflug durch. Somit wäre er den Gebrüdern Wright zuvorgekommen, doch leider gab es keine fotografischen Beweise und den vier Zeugen, die das Spektakel vor Ort mitansahen, wollte niemand glauben.

<sup>16</sup>vgl. Seelmann, 1970, S.14f. (gesamter Absatz)  
vgl. ard.de, „Geschichte des Fliegens“ (gesamter Absatz)

<sup>17</sup>vgl. Seelmann, 1970, S.14f. (gesamter Absatz)  
vgl. ard.de, „Geschichte des Fliegens“ (gesamter Absatz)



Abbildung 9: Henri Farman am Steuer seines Flugzeugs

Genau genommen entwarf Leonardo da Vinci im 15. Jahrhundert das erste Modell einer Flugmaschine, die über eine ewige Schraube angetrieben wurde und somit einem ähnlichen Prinzip wie der heutige Hubschrauber funktionierte. Doch bis zum 20. Jahrhundert waren die geeigneten technischen Mittel zum Bau eines Hubschraubers noch nicht erfunden.<sup>18</sup>

Der Franzose Louis Brequet experimentierte mit dem Bau eines Hubschraubers und kreierte eine Flugmaschine, die von vier Rotoren angetrieben wurde. Er gab ihr den Namen „Gyroplan No.1“. 1907 trat er den Jungfernflug an und erreichte dabei eine Flughöhe von 1,5 Meter. Andere Erfinder setzten sich in Folge dieses Flugs an die Weiterentwicklung. Der Franzose Etienne Oehmichen gelang es 1928 das erste Mal, mit seinem Hubschrauber einen Umfang von einem Kilometer als geschlossenen Kreis zu fliegen.<sup>19</sup> 1936 gelang es einem Deutschen namens Henrich Focke den ersten flugfähigen Hubschrauber zu bauen, den er „Focke-Wulf FW-61“ nannte. Mittels zweier Rotoren, die in gegenläufige Richtungen drehten und von einem Motor angetrieben wurden, konnte der Drehmoment ausgeglichen und der Hubschrauber kontrolliert gesteuert werden.<sup>20</sup>

Die beiden Weltkriege und die damit verbundene große Nachfrage nach leistungsstarken und einsatzfähigen Flugzeugen waren ein großer Ansporn für die Techniker, die Weiterentwicklung der Luftfahrt voranzutreiben. Im Zweiten Weltkrieg wurden die bislang eingesetzten Kolbenmotoren durch Düsentriebwerke ersetzt. Diese Entwicklung war dem Deutschen Ernst Heinkel zu verdanken, der 1939 das erste Stahlturbinenflugzeug erfand. Heinkel war nicht der einzige, der zu dieser Zeit Rekorde aufstellte, in der Luftfahrt folgte ein Meilenstein dem nächsten und fand seinen Höhepunkt 1947 mit der Inbetriebnahme des US-amerikanischen Experimental-

<sup>18</sup> vgl. Seelmann, 1970, S.14f. (gesamter Absatz)

<sup>19</sup> vgl. Seelmann, 1970, S.14f. (gesamter Absatz)

<sup>20</sup> vgl. Seelmann, 1970, S. 14f. (gesamter Absatz)  
vgl. ard.de, „Geschichte des Fliegens“

flugzeug „Bell X-1“, das mit einem Raketenantrieb ausgestattet, als erste Flugmaschine die Schallmauer durchbrach. In der zivilen Luftfahrt machte die Firma Lufthansa erstmals 1926 auf sich aufmerksam. Sie stattete ihre Flotte mit Junkers-Flugzeugen vom Typ „Ju 52“ aus. Es handelt sich dabei um einen sehr robusten Flugzeugtyp, einer dreimotorigen Ausführung des Frachtflugzeuges des Flugzeugtyp der Junkers Flugzeugwerk AG, der unter dem Namen Junkers Ju 52 „Spitzname„Tante Ju“, eingesetzt wurde und teilweise bis heute in Betrieb ist.<sup>21</sup> Im Jahr 1957 begann das Zeitalter der Düsenflugzeuge in der zivilen Luftfahrt, zugleich wurde in den USA und der ehemaligen Sowjetunion das Zeitalter der Raumfahrt eingeläutet. 1969 erreichte die Geschichte der Luftfahrt ihren vorläufigen Höhenpunkt mit dem ersten Flug zum Mond.<sup>22</sup>

## **Vom Flugplatz zum Flughafen**

Die ersten Flugplätze oder auch Aerodrome genannt, bestanden aus flachen Feldern ohne Baum- oder Strauchbewuchs. Sie konnten von allen Himmels- und Windrichtungen befliegen werden. Die Flugzeuge wurden in Hallen am Rande des Feldes untergebracht, rund um den Schauplatz wurden Tribünen für Zuschauer aufgestellt. Nach dem Ersten Weltkrieg, als sich die zivile Luftfahrt und die Technik rasch weiterentwickelten und der Passagierflug in Mode trat, wurde eine erhöhte Sicherheit vor Ort notwendig. Große Hallen dienten der Unterbringung der riesigen Flugzeuge und in den Abfertigungshallen kümmerte sich das Flughafenpersonal um die Passagiere und deren Gepäck. Alberto Santos Dumont stellte 1902 dem US-amerikanischen Präsidenten Theodore Roosevelt erstmals die Idee eines Flughafens vor. Im Jahr 1914 wurde der erste Passagier mit der ersten Flugesellschaft weltweit, der St. Petersburg Tampa Airboat Linie, transportiert.<sup>23</sup> Von nun an wurden Flugfelder für den Zivilluftverkehr umgebaut und damit Zentren des technischen Fortschritts.<sup>24</sup> In den 1920er Jahren entstand der erste internationale Flughafen Croydon in London, nach und nach wurden weitere Flughäfen weltweit errichtet. Auf Grund der technischen Anforderungen wurden Flughäfen zunehmend komplexer, die Start- und Landebahnen konnten den Wetterverhältnissen und der hohen Last der Flugzeuge nur bedingt standhalten und wurden deshalb betonierte und asphaltierte.<sup>25</sup> Den Architekten fiel es sehr schwer eine adäquate Gebäudeform für Flughäfen zu finden. Sie glichen anfangs zeitgenössischen Bahnhöfen, flachen Hochhäusern oder tempelartigen Gebäuden. Ab den 1950er Jahren gelang es den Architekten eine geeignete Formensprache für den Gebäudetypus Flughafen zu finden. Der im Jahr 1962 eröffnete TWA-Terminal des JFK-Flughafens in New York gilt als Meilenstein der frühen Flughafenarchitektur. Er wurde vom finnischen Architekten Eero Saarinen entworfen.<sup>26</sup>

---

<sup>21</sup> vgl. Erfurth, 2013, S. 1f.

<sup>22</sup> vgl. ard.de, „Geschichte des Fliegens“ (gesamter Absatz)  
vgl. science.orf.at „Der Traum vom Fliegen im Internet“ (gesamter Absatz)  
vgl. Seelmann, 1970, S.14f. (gesamter Absatz)

<sup>23</sup> vgl. wikipedia.org, „Flughafen“

<sup>24</sup> vgl. Streitz Matthias, „Flughafen-Geschichte in Bildern: Von Lindbergh bis Bin Laden“

<sup>25</sup> vgl. Streitz Matthias, „Flughafen-Geschichte in Bildern: Von Lindbergh bis Bin Laden“

<sup>26</sup> vgl. spiegel.de „Hotel in New Yorks historischem TWA-Terminal Retro-Schick am Rollfeld“

## 1.2 Die Geschichte des Flugfelds Aspern

Das Europa des 19. Jahrhunderts war geprägt von technischen Entwicklungen und rasanten Fortschritten. Die Entwicklung rund um die Eisenbahn waren abgeschlossen, nun folgten erste Experimente mit Ballonfahrten und anderen Flugapparaten. Im **Dezember 1903** läuteten die Gebrüder Wright das Flugzeitalter ein. Ihnen gelang es erstmals in der Geschichte mittels eines Flugzeugs eine Entfernung von 36 m in 12 Sekunden zu überwinden. Louis Blériot gelang es sechs Jahre später als erster Mensch den Ärmelkanal zu überqueren. Blériot wurde zum gefeierten Star und führte in ganz Europa Flugshows auf, zu dem unzählige Zuschauer strömten. Am **23.10.1909** besuchte er Österreich und führte seine Show vor rund 3000 Schaulustigen auf der Simmeringer Haide vor. Auf Grund der raschen Weiterentwicklung wurde **1912** die „Wiener Flugfeld Ges.m.b.H“ gegründet. Die Aufgabe dieser Firma war es, den passenden Platz für den Bau eines Flugplatzes in Wien zu finden.

Aspern erwies sich als geografische gute Lage und wurde deshalb als geeignetes Gebiet auserkoren. Der neue Flugplatz wurde am **23. Juni 1912** feierlich mit der „1. Internationalen Flugwoche“ eröffnet. Es gab in Wien mehrere Flugfelder, doch der Flughafen Wien-Aspern entwickelte sich in den kommenden Jahren zu dem bekanntesten Flugplatz Österreichs, da er in überationale Routen integriert wurde. In den **1920er Jahren** wurde er dadurch zu einer Drehscheibe in der europäischen Luftfahrt. Diese Ausgangslage veränderte sich im Laufe der nächsten Jahre, da **1938** die deutsche Luftwaffe den Flughafen Aspern als Militär- und Zivilflughafen nutzte. Rund um Wien wurden weitere Flugplätze als Militärflugplätze genutzt, wie etwa Münchendorf, Ebergassing, Zwölfaxing, Tulln/Langenlebarn und zwischen Schwechat und Fischamend. Der Flughafen Aspern war zu dieser Zeit immer noch der bedeutendste Flughafen für die Nazis.

**1945**, nach Ende des Zweiten Weltkriegs, folgte einige Umstrukturierungen und Neuerungen. Die Flugplätze wurden entsprechend der Zonenabkommen wie folgt aufgeteilt: Die Sowjets übernahmen den Flugplatz Aspern, die Amerikaner das Flugfeld Tulln/Langenlebarn und den Briten und Franzosen wurde der Flugplatz in Schwechat zugeteilt. Österreich war es zur damaligen Zeit nicht gestattet eine eigene Fluglinie zu führen, deswegen kümmerten sich die Alliierten um das Geschehen vor Ort. Die Westalliierten widmeten sich in den späten 40er Jahren der Suche nach einem geeigneten Flugplatz, der innerhalb der Wiener Stadtgrenze lag. Das Problem war, dass sich ihre bislang genutzten Flugplätze in der russischen Zone befanden und die Landebahnen für einmotorige Verbindungsflugzeuge waren für die Versorgung zu weit entfernt. Ab **1948** durften auch nicht-alliierte Fluglinien Österreich anfliegen.

Ab **1950** werden die Flugfelder sowohl für militärische als auch für zivile Flüge genutzt. Das Militär der Sowjets flog nach wie vor das Flugfeld Aspern an, die Aeroflot nutze das Flugfeld in Bad Vöslau. Schwechat wurde nach wie vor von den Briten und Franzosen genutzt, so verkehrten dort sowohl das Militär als auch deren zivile Fluglinien, SAS, KLM, Air France und BEA. Die Amerikaner flogen mit der militärischen Air Force und der zivilen Fluglinie PAN AM das Ziel Flugplatz Tulln/Langenlebarn an.<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> vgl. Bönsch, Gruber, Williams, 2013, S.30-35 (gesamtes Kapitel 1.2)



Abbildung 10: Kaiserliche Familie auf dem Flugfeld Aspern im Jahr 1918

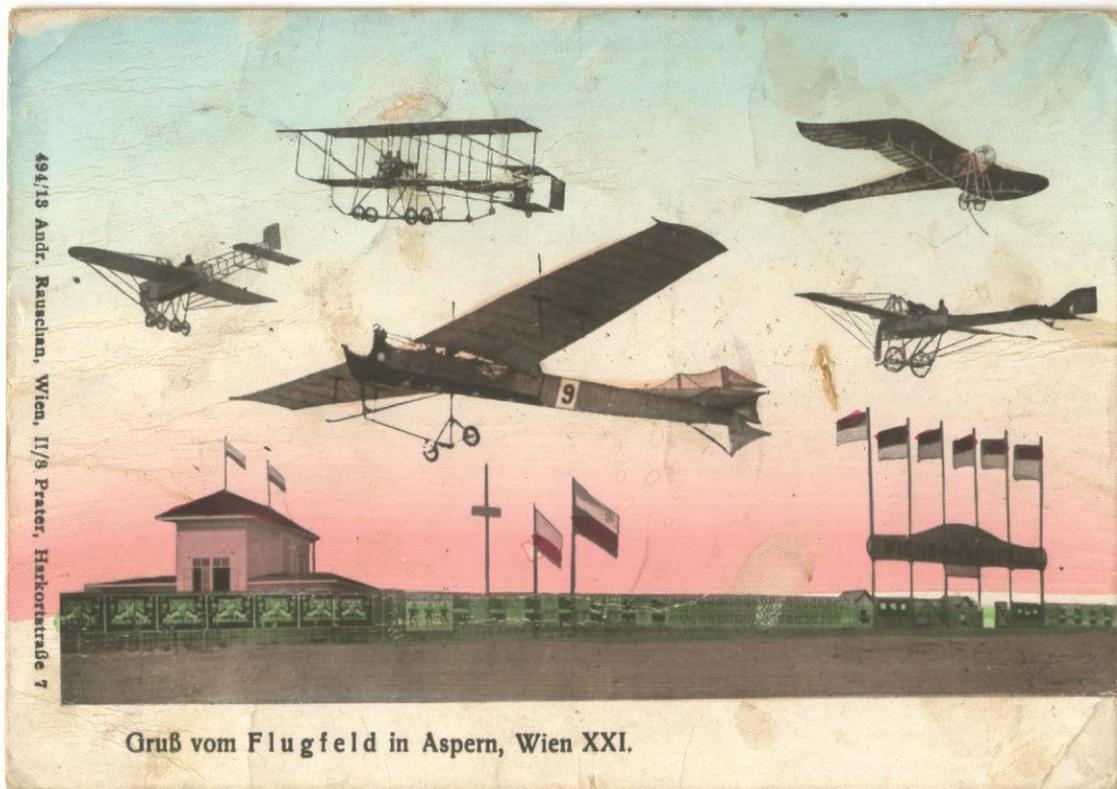


Abbildung 11: Alte Ansichtskarte vom Flugfeld Aspern

## 1.3 Die Geschichte des Flughafens Wien- Schwechat

### Gedenkstein Flughafen Wien-Schwechat

Am heutigen Flughafen Wien-Schwechat stand in den 1940er Jahren ein KZ-Außenlager. Es wurde unter dem Namen „Schwechat II“ bekannt. Nach dem Anschluss baute die deutsche Luftwaffe in Schwechat einen Fliegerhorst. **1942** wurde die Flugzeugfertigung in die Heinkel-Werke verlegt. Ab **1943** kamen die ersten 72 Häftlinge in Schwechat an. Im Jahr 1944 umfasste das KZ-Außenlager Schwechat Heidfeld schließlich 2.665 Häftlinge. Sie mussten unter schwersten Bedingungen bis zu 12 Stunden täglich und unter strenger Bewachung Flugzeugteile für die Heinkel-Werke herstellen, dies sogar während heftiger Bombardierungen. Das Areal war so stark zerstört worden, dass das Lager schließlich am 13. Juli 1944 aufgelöst wurde und die Häftlinge zuerst nach Floridsdorf und später in die KZ-Außenlager Hinterbrühl und Schwechat Santa verlegt wurden.<sup>28</sup>

Heute befindet sich an dieser Stelle der Flughafen Wien-Schwechat, am Standort des ehemaligen KZ befindet sich heute ein Parkplatz. 1995 wurde zum Gedenken an die Häftlinge ein Gedenkstein errichtet, der allerdings an einem Platz am Gelände errichtet wurde, der öffentlich nicht zugänglich ist. Auf dem Gedenkstein ist ein roter Winkel über dem Schriftzug zu erkennen, er symbolisiert KZ Gefangene, welche aus politischen Gründen festgenommen wurden. Der daneben gekennzeichnete Stacheldrahtkreis soll an die Qualen der Insassen erinnern. Darunter findet sich folgender Schriftzug:

*„An dieser Stelle stand vom August 1943 bis März 1945 das Arbeitslager Wien Schwechat als Außenstelle des Konzentrationslagers Mauthausen. In dem mehr als 2000 Häftlinge aus 10 Nationen als Opfer eines unmenschlichen Systems für die Deutsche Kriegsrüstung arbeiten mussten. Mehr als 200 der Insassen kamen dabei ums Leben! Niemals vergessen!“<sup>29</sup>*



Abbildung 12: Gedenkstein am Flughafen Wien

<sup>28</sup> vgl. Bönsch, Gruber, Williams, 2013, S.30-35  
(gesamtes Kapitel Gedenkstein Flughafen Wien-Schwechat)  
vgl. mauthausen-guides.at „KZ Außenlager Schwechat Heidfeld“  
(gesamtes Kapitel Gedenkstein Flughafen Wien-Schwechat)  
<sup>29</sup> mauthausen-guides.at „KZ Außenlager Schwechat Heidfeld“

Mit dem Wirtschaftswachstum der 1950er Jahre wollte man einen neuen geeigneten Zentralflughafen errichten, der als wichtige Drehscheibe und Knotenpunkt innerhalb Europas dienen sollte. Nach langer Suche wurde dafür Deutsch-Wagram gewählt, Schwechat diente zu dieser Zeit als Provisorium. Die bauliche Entwicklung am Flugfeld Schwechat entwickelte sich rasant weiter, wodurch es **1954** zu einer neuen Verhandlung kam.<sup>30</sup>

Im gleichen Jahr fand ein Ideenwettbewerb für den Generalausbauplan des Flughafens Wien-Schwechat statt. Am **2. Mai 1955** reichten 30 Architekten ihre Ideen für den Wettbewerb ein. Eine Architekten- und Ingenieursgemeinschaft namens Pfeffer, Klaudy, Hoch und Schimka erhielt schlussendlich den Auftrag. Ausgehend von einem prognostizierten Passagieraufkommen für das Jahr **1975** und unter Berücksichtigung der neuesten technischen Entwicklungen und Trends, wurde als geeignete Architektur für den neuen Flughafen ein Tandem- bzw. Bajonnettpistensystem mit einem zentralen Abfertigungsgebäude in dreigliedriger Form gewählt. Das Konzept sah einen stufenweisen Ausbau und ein Maximum an Flexibilität vor. Spätere Anpassungen an die umliegende Infrastruktur sollten möglich sein. Parallel zu dem Ausbau sollte die 2. Piste errichtet werden.<sup>31</sup>

Am **18. Dezember 1957** fand die Gleichfeier statt. Die 2. Piste wurde auf 3000 Meter verlängert und auf dem Vorfeld 16 Abstellpositionen errichtet. Für den Bau der Gebäude wurden die neuesten Technologien angewandt. Die Architektur war geprägt von modernsten Glaswandkonstruktionen und Sichtbetonwänden, sowie hochwertigen Isolierungen, die vor Ort zum Einsatz kamen. Der architektonische Höhepunkt war ein Hängedach aus dünnen Betonschalen.

Die Eröffnung des Flughafens Wien-Schwechat erfolgte am **17. Juni 1960** durch den damaligen Bundespräsident Schärff. „Möge der neue Flughafen seiner Aufgabe dienen, ein Tor Österreichs zur Welt zu sein.“, so Schärff.<sup>32</sup> **1960** übertraf der Flughafen die Jahre zuvor prognostizierten Zuwachsraten, doch bereits im Jahr **1970** pendelten sich die Werte wieder ein. Das enorme Wachstum forderte viele Umbauten, Anpassungen und Zubauten, die durch das flexibel gestaltete Konzept zu Beginn der Planung bestens möglich waren. Bereits **1960** dachte man voraus und entwickelte unter dem Projekttitel „Vision 2000“ weitere Konzepte für die Jahre, in der die vorausgeplante Kapazität erreicht werden würde. Neben einem zweiten Flughafen wurden auch Abfertigungssatelliten auf dem Vorfeld geplant. Das Hauptaugenmerk lag allerdings zu Beginn bei der Erneuerung und dem Ausbau der beiden Pisten. Der Ausbau der 2. Piste war vor allem aus Kapazitätsmangel dringend notwendig. Im Jahr **1965** wurden erstmals Änderungen an der veralteten 1. Piste namens Piste 12/30 durchgeführt, **1971** wurde sie von Grund auf saniert. Zwischen **1965** und **1973** wurde über den Ausbau der 2. Piste verhandelt und diese geplant. Der Bau der 2. Piste, die auch Piste 16/34 genannt wird, erfolgte zwischen **1975** und **1977**. In dieser Zeit war der Flughafen eine riesige Baustelle, die einer ständigen Bauphase unterlag. Die Errichtung eines unterirdischen Bahnhofes und der Bau der Autobahn A4 begünstigte die Verkehrsanbindung zwischen der Stadt Wien und dem Flughafen Wien-Schwechat.<sup>33</sup>

<sup>30</sup> vgl. Bönsch, Gruber, Williams, 2013, S. 30-35 (gesamter Absatz)

<sup>31</sup> vgl. Bönsch, Gruber, Williams, 2013, S. 30-35 (gesamter Absatz)

<sup>32</sup> vgl. Bönsch, Gruber, Williams, 2013, S. 32

<sup>33</sup> vgl. Bönsch, Gruber, Williams, 2013, S. 30-35 (gesamter Absatz)

Der Planer, Dr.tech. Fritz Pfeffer, arbeitete bis zu seinem Tod am Projekt Flughafen Wien-Schwechat, seine Nachfolger waren die Planer Jakubec /Wilke. Sie übernahmen seinen Posten und planten zwischen **1980** und **2000** die weiteren Bauprojekte rund um den Flughafen Wien-Schwechat. Der ursprüngliche zweite Flughafen im Osten und das neu geplante Frachtzentrum erwiesen sich als zu kostspielig, so wurde das ursprüngliche Abfertigungsgebäude behalten und durch zwei Piers aufgewertet. Die Jahre zuvor prognostizierten Phasen und Passagieraufkommen erwiesen sich als wahr und so unterlag der Flughafen zwischen in den 80er und 90er Jahren einer regen Bauphase, bei der eine bauliche Verdichtung im Fokus stand. In den folgenden Jahren wurden der Pier Ost, eine Ankunftshalle im Norden, der Pier West, der Check-In 1 und die Hallen-Süd-Erweiterung errichtet.<sup>34</sup> Ende der **1990er Jahre** wurden Planungen für den zukünftigen Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat im 21. Jahrhundert vorgenommen. Im Fokus standen einerseits die Weiterentwicklung der Bürobauten und in dem Zusammenhang der Ausbau der Airport-City im Norden der Abfertigungsgebäude, die Erweiterung des westlich gelegenen Betriebsgeländes mit Werkstätten, Fracht und Handling und die Erweiterung des Terminals im Osten. **1999** fand ein Ideenwettbewerb statt, bei dem die Planer Itten Brechbühl / Baumschlager Eberle gewannen. Im Jahr **2000** wurden die Rahmenbedingungen festgelegt und im darauffolgenden Jahr **2001** begann die Terminalerweiterung Nord-Ost mit der Gepäcksortieranlage, die unter dem Namen „Skylink“ in die Planung ging. Weitere Bauprojekte wurden parallel begonnen. Durch die Neugestaltung des Flughafens Wien-Schwechat können die heutigen Passagieraufkommen, die jährlich rund 22 Millionen Reisende umfasst, abgefertigt werden. Wie bereits in den **1950er** Jahren wurde in der Konzeptphase auf eine flexible Planung gesetzt. Um die Gebäude möglichst leicht wirken zu lassen und eine Orientierung zu vereinfachen, konzipierten die Planer leichte transparente und offene Gebäudestrukturen. Den Architekten war der Außenbezug, die Sichtbeziehung, das Tageslicht im Inneren des Gebäudes sehr wichtig, außerdem sollten die Räume übersichtlich gestaltet werden, sodass eine Orientierung leicht ermöglicht wird.<sup>35</sup>

---

<sup>34</sup> vgl. Bönsch, Gruber, Williams, 2013, S. 30-35 (gesamter Absatz)

<sup>35</sup> vgl. Bönsch, Gruber, Williams, 2013, S. 30-35 (gesamter Absatz)

vgl. austrianwings.info „Fotoreportage 60er Jahre Flughafen Wien Schwechat“

vgl. Dudikova, Jabur, Klimes, Ristic, Rusak, 2011



Abbildung 13: Fotografie von Lucca Chmel, Ankunftshalle Flughafen Wien-Schwechat, 1960



Abbildung 14: Die alte Abflughalle, später Terminal 2 / Check-In 2 des Flughafens Wien-Schwechat um 1960

## **2. DIE METAMORPHOSE DES FLUGHAFENAREALS VON 2000 BIS HEUTE**

### **2.1 Einleitung: Der Übergang von der Geschichte zur Gegenwart**

Flugshows dienten anno dazumal als Projektionsflächen innovativer Erfinder, die der Menschheit die neuesten Ideen und Fortschritte der Flugentwicklung präsentierten und hautnah vorführten. Diese Ereignisse waren sowohl von Erfolg als auch von Misserfolg geprägt. Eine große Anzahl interessierter Zuschauer zog zu den Schauplätzen, an denen Geschichte gemacht wurde. Mit dem stetigen Bedürfnis der Menschheit per Flugzeug die Welt zu erkunden und der Leistbarkeit von Flügen für jedermann, entwickelte sich auch die Architektur der Flughäfen parallel weiter. Durch die boomende Reiselust und die dadurch aufstrebende Wirtschaftsmacht der Flughafenbetreiber, stieg auch der Komfort auf Flughäfen. Großflughäfen wurden neu konzipiert, umliegende Gebäude und Abfertigungshallen wurden moderner und auf den neuersten Standard angepasst, Stararchitekten entwarfen einzigartige Meisterbauten.<sup>36</sup>

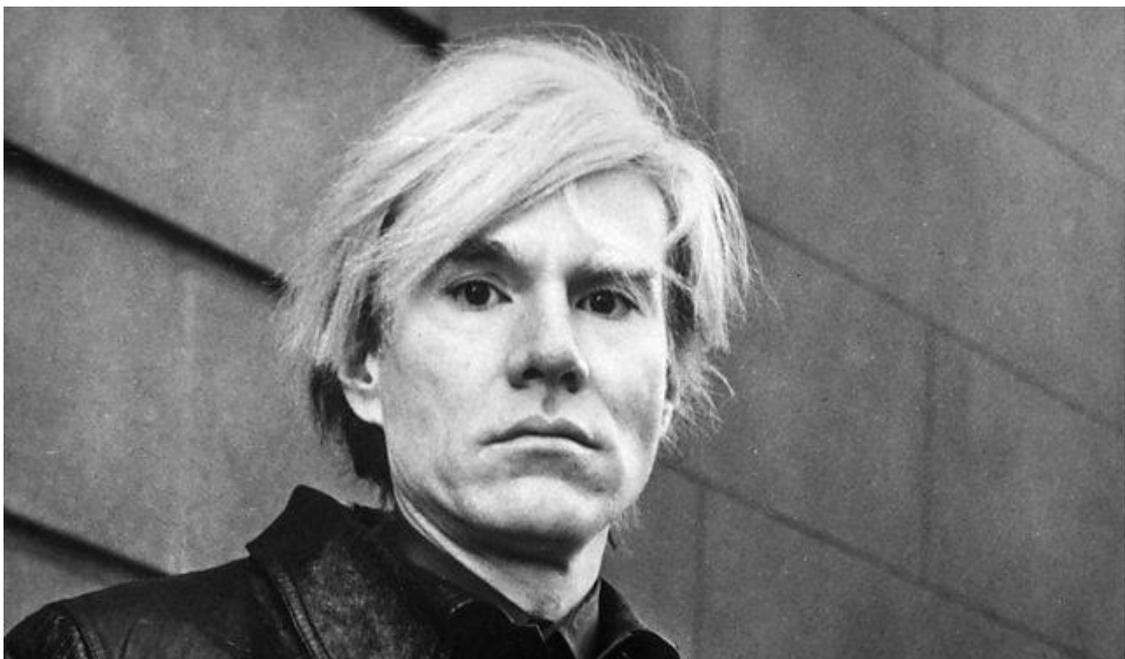


Abbildung 15: Foto von Andy Warhol

Bereits 1977 lobte Andy Warhol die moderne Atmosphäre auf Flughäfen:

*„Today my favorite kind of atmosphere is the airport atmosphere. If I didn't have to think about the idea that airplanes go up in the air and fly it would be my perfect atmosphere. Airplanes and airports have my favorite kind of food service, my favorite kind of bathrooms, my favorite peppermint Life Savers, my favorite kinds of entertainment, my favorite loudspeaker address systems, my favorite conveyor belts, my favorite graphics and colors, the best security checks, the best views, the best*

<sup>36</sup> vgl. Pascoe, 2004, S.15 (gesamter Absatz)

*perfume shops, the best employees, and the best optimism. I love the way you don't have to think about where you're going, someone else is doing that, but I just can't get over the crazy feeling I get when I look out and see the clouds and know I'm really up-there. The atmosphere is great, it's the idea of flying that I question. I guess I'm not an air person, but I'm on an air schedule, so I have to live an air life. I'm embarrassed that I don't like to fly because I love to be modern, but I compensate by loving airports and airplanes so much.“ (Andy Warhol) <sup>37</sup>*

Heute symbolisieren Flughäfen wichtige Mobilitätsknotenpunkte, Eingangstore zur Stadt und Schaufenster zur Welt.<sup>38</sup> Sie sind längst nicht mehr reine Transitorte, vielmehr sind sie symbolträchtige Prestigebauten die sich als eine Art Visitenkarten einzelner Städte, großer Regionen oder über Länderregionen hinweg vermarkten.<sup>39</sup>



Abbildung 16: Umbauten und Zubauten am Flughafenareal

<sup>37</sup> vgl. Pascoe, 2004, S.15

<sup>38</sup> vgl. Schlaack, 2015, S.275 f.

<sup>39</sup> vgl. Pascoe, 2004, S.15 (gesamtes Kapitel 2.1)

## 2.2 Die Flughafenanlage Wien-Schwechat im 21. Jahrhundert



Abbildung 17: Flughafen Wien Schwechat mit Kontrollturm

Der Beginn des 21. Jahrhunderts bedeutete für den Flughafen Wien-Schwechat die wohl größte Umstrukturierung seiner Geschichte. Etliche Sanierungen, Umbauten und Zubauten, die mit Modernisierungen und Erweiterungen einhergingen, waren auf Grund des stetigen Passagieraufkommens nicht mehr wegzudenken. Das Erscheinungsbild des gesamten Areals veränderte sich.

Mit der Eröffnung des Fliegerhofes 1960 war der Flughafen Wien-Schwechat einer der Spätzügler unter den europäischen Flughäfen. Die nächsten 20 Jahre waren von Umbauten und Erneuerungen geprägt. Bis 2000 wurden etliche Neubauten im Süden des Terminals, auf dem Vorfeld und im Westen errichtet. Zwischen 2000 und 2012 wurden Neuerungen in der Nähe des Betriebsgeländes, im Osten und Norden des Terminals durchgeführt, der Fokus lag dabei bei der Terminalerweiterung des Check-In 3 und einem langgestreckten Pier. Neben den beinahe konstanten Bauvorhaben gewann der Flughafen Wien-Schwechat immer mehr an wirtschaftlicher Wichtigkeit. Die geografisch günstige Lage, zwischen Ost und West, machte ihn zu einer wichtigen Drehscheibe in der europäischen Luftfahrt, auch für Asien und dem mittleren Osten ist der Flughafen wichtig.<sup>40</sup>

<sup>40</sup> vgl. Bönsch, Gruber, Williams, 2013, S.20 (gesamter Absatz)



Abbildung 18: Luftaufnahme des Flughafens Wien-Schwechat



Abbildung 19: Darstellung der Terminalerweiterung am Flughafen Wien-Schwechat





Abbildung 21: Luftbild des Areals Flughafen Wien-Schwechat

## 2.2.1 Die Terminalgebäude

### Terminal

Eigentümer, Betreiber und Errichter des Terminalkomplexes ist die Flughafen Wien AG. Das Gebäude gliedert sich in vier Terminals/Check-In-Bereiche und fünf Gate-Zonen. Transferzeiten sollen so kurz wie möglich gehalten werden, weshalb die Bereiche langseitig miteinander verbunden sind.

Das Gebäude ist wie folgt gegliedert:

Ebene -2: Flughafenbahnhof

Ebene 0: Ankunftshalle

Ebene 1: Check-In, Sicherheitskontrollen, Abfluggates

Eine durchgehende Ebene 2,3 und 4 bestehen nur im Terminal 3 und Pier Nord.

Ebene 2: abgefertigte Ankömmlinge

Ebene 3: Non-Schengen-Bereich

Ebene 4: Besucherterrasse <sup>41</sup>

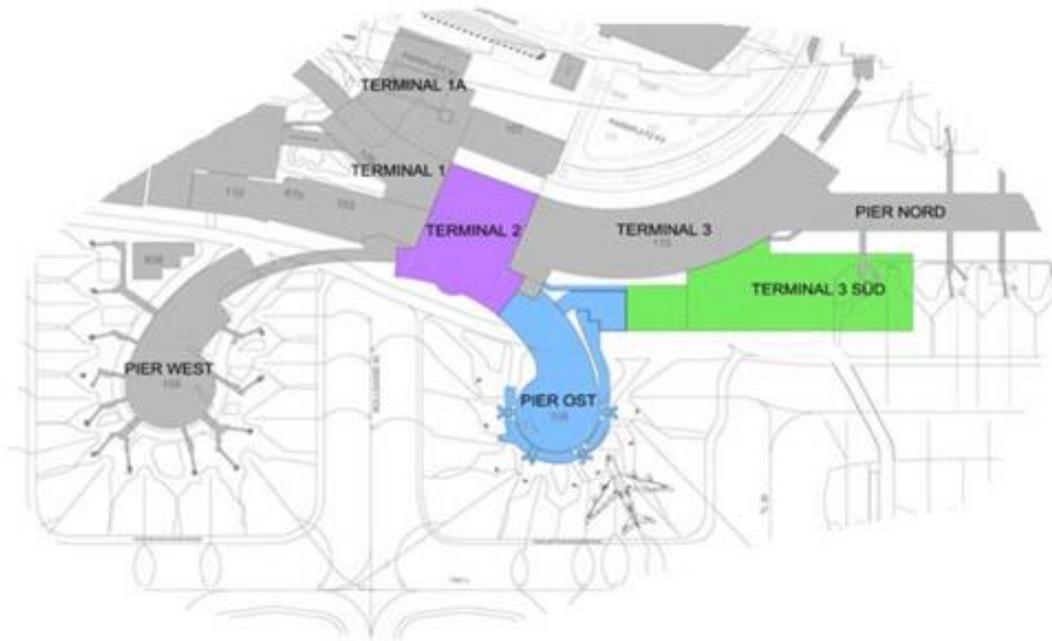


Abbildung 22: Übersichtsplan Terminals des Flughafens Wien-Schwechat

### Die Check-In Bereiche

#### Terminal 1

Mit 43 Schaltern werden in diesem Bereich der Großteil der Passagiere abgefertigt, die nicht von Star Alliance, der größten Luftfahrtallianz der Welt, anreisen.<sup>42</sup> Die Serviceschalter der hier verorteten Fluglinien befinden sich gegenüber dem Check-In-Bereich, danach erschließt sich die Geschäftszone. Westlich befindet sich der Zugang zum Parkhaus 3.

<sup>41</sup> vgl. Bönsch, Gruber, Williams, 2013, S. 158 (gesamter Absatz)

<sup>42</sup> vgl. austrianairlines.ag „Austrian Airlines - Mitglied der Star Alliance“

## Terminal 1 A

Für die geeignete Verortung des Terminals spielten vor allem zwei maßgebliche Faktoren eine Rolle, einerseits die bestmögliche Wegeführung der Passagiere und andererseits die Gepäckslogistik. Das Parkdeck K1 wurde als passender Ort gewählt. Der Terminal 1A dient derzeit der Entlastung des bislang noch nicht fertiggestellten Check-In 3. Auf einer Gesamtfläche von etwa 1400 m<sup>2</sup> und ausgestattet mit 20 Check-In Schaltern, die direkt mit der Gepäcksförderungsanlage verbunden sind, zeichnet sich dieser temporäre Bau durch eine klare kubische Formensprache aus, die lediglich südseitig durch eine formale dellenartige Wölbung unterbrochen, aber nicht gestört wird. Die Leichtigkeit des Gebäudes wird vor allem durch die stützenfreie Konstruktion gewährleistet und schafft somit einen hellen offenen Raum, bei dem freie Sicht garantiert ist. Die bewusste leicht und hell wirkende Materialität in Form einer im großen Raster ausgeführten leuchtenden Lichtdecke und der transluzenten Polycarbonat-Stegplatten, die die Wände formen, soll der Reisende in eine freundliche Räumlichkeit eintauchen.<sup>43</sup> Der Reisende soll nicht durch markierte Boden- oder Wandmarkierung, sondern durch einen selbsterklärender Wegefluss an sein Ziel geführt werden. Dazu sagen die Architekten Baumschlager Eberle: „Sie steuern geradewegs auf die Schalterfront zu, deren Holztheken und sanft gerundeten Ecken die neue Linie des Interieurs ankündigen. Qualität und Transparenz im menschlichen Maßstab. Die Gäste geben ihr Gepäck auf und lehnen an einem Holzbord, halb Tresen, halb aerodynamisch geformter Flugzeugflügel. Im Hintergrund wogen Gräser, schemenhafte Silhouetten auf der transluzenten Außenwand, die den Eindruck eines großen Zeltes in der Landschaft verstärken.“<sup>44</sup>



Abbildung 23: Ansicht Kontrollturm (links), Eingang Terminal 1A (rechts)

<sup>43</sup> vgl. Bönsch, Gruber, Williams, 2013, S. 158 (gesamter Absatz)

<sup>44</sup> vgl. Kaiser Gabriele „Terminal 1A Flughafen Wien“ (gesamter Absatz)

## Terminal 2



Abbildung 24: Foto Terminal 2 im Umbau

Der im Jahr 1960 fertiggestellte Terminal, war bis zur Errichtung des Terminal 1, die erste und einzige Empfangs- und Abfertigungshalle des Flughafens. Zu Beginn wurden hier ankommenden und abfliegende Passagiere abgefertigt, später nur mehr Abflugreisende. Da die beiden letzten verbleibenden Fluggesellschaften Anfang des Jahres 2012 in andere Bereiche wechselten, steht für diesen Terminal derzeit keine Personenabfertigung zur Verfügung. Check-In-Schalter wurden abgebaut und die Gepäcksortieranlage ins Untergeschoß verlegt, so dass der Komplex lediglich als Zugang zu den Gates B, C und D dient. Um die Wege zu verkürzen und den Reisenden den Wechsel in den Terminal 3 zu vereinfachen, wurde bis Mitte 2014 eine vorübergehende Rampen- und Stiegenkonstruktion geschaffen. Ab 2018 wird das Gebäude saniert und erneuert, so dass künftig eine zweite zentrale Sicherheitseinrichtung vorhanden ist.<sup>45</sup>

<sup>45</sup> vgl.: Bönsch, Gruber, Williams, 2013, S. 158 f. (gesamter Absatz)

## Terminal 3

Der neueste unter den Check-In-Gebäuden ist der Terminal 3 oder auch Skylink genannt. 60% aller Passagiere sollen hier in Zukunft abgefertigt werden. Mit einer Länge von 270 m und einer Gesamtfläche von 76.000 m<sup>2</sup> gliedert sich das Gebäude in zwei Hallen, die wiederum durch einen Gebäudetrakt getrennt werden. Der eine Bereich misst eine Höhe von 19 m und wird auf Ebene 0 als zentraler Ankunftsbereich des Airports genutzt. Eine direkte Verbindung zum Bahnhof und eine Geschäfts- und Gastronomiezeile erstrecken sich entlang der Fläche. Vier Brücken auf Ebene 1 bieten einen direkten Zugang in den anderen Trakt des Gebäudes, in dem sich die zentrale Sicherheitskontrolle und 64 Check-In Schalter erschließen, die inselförmig angeordnet sind. Im Dachbereich befindet sich eine Besucherterrasse, von der aus der Reisende und Besucher das Flugeschehen beobachten kann.<sup>46</sup>



Abbildung 25: Terminal 3, Innenansicht

## Die Gatebereiche

Im Terminal 1 und Terminal 2 befinden sich die Gates B, C und D, dessen Zugang nach der Bordkartenkontrolle im Terminal möglich ist. Über die Plaza, eine Meile an Handels- und Gastronomiebetrieben, die sich im Anschluss erstreckt, kommt man anschließend in den Sicherheitsbereich, in dem sich weitere Restaurants und Geschäfte befinden. Eine zentrale Sicherheitskontrolle findet an allen B- und C-Gates statt, für den Gate D gibt es eine dezentrale Kontrolleinrichtung, die zentrale Prüfung findet nur an den Busgates statt.<sup>47</sup>

<sup>46</sup> vgl. Dudikova, Jabur, Klimes, Ristic, Rusak „Historische Entwicklung Flughafen Wien Schwechat“ (gesamter Absatz)

vgl. wikipedia „Flughafen\_Wien-Schwechat“ (gesamter Absatz)

<sup>47</sup> vgl. Dudikova, Jabur, Klimes, Ristic, Rusak „Historische Entwicklung Flughafen Wien Schwechat“ (gesamter Absatz)

vgl. wikipedia „Flughafen\_Wien-Schwechat“ (gesamter Absatz)

## **Gate B**

Der Bereich B erstreckt sich auf der Vorfeldebene unterhalb der Zugbrücke zu Bereich C und ist für die Flüge in den Schengen-Raum zuständig. Der Fluggast kann nur per Bus zum Flugzeug gelangen. Umfangreiche Renovierungsarbeiten im Jahr 2011 modernisierten den Gate B, bei dem das architektonische Augenmerk vor allem auf die offene Raumplanung mit einer neuen Sitzeinrichtung im modernen Design fiel. Da seit 2012 die Sicherheitskontrolle des Gate C auf derselben Ebene abläuft, mussten auf Grund der Vergrößerung und neuen Positionierung sechs B-Gates schließen.

## **Gate C (Pier West)**

Im Gate C werden Flüge in den Schengen-Raum abgefertigt. Der Bereich teilt sich in zwölf Fluggastbrücken (C31-C42) und fünf Busgates (C71-C75). Bei der Umgestaltung und Erneuerung des Pier West wurden unter anderem die Glastrennwände zwischen den Warteräumen entfernt und die Möblierung modernisiert. Neben modernisierten Geschäftsflächen wurde auch eine kleine Restaurantmeile hinzugefügt.

## **Gate D (Pier Ost)**

Im Gate D werden Flüge von Nicht-Schengen-Ländern abgefertigt. Auf Grund der verschärften Passkontrolle ist diese an der Pierwurzel angesiedelt. Über acht Fluggastbrücken (D21-D29) und die sechzehn Busgates (D31-D37, D61-D70) gelangt der Fluggast in sein Flugzeug. Zwischen 2002 und 2004 wurden die Gates D31-D37 errichtet, die Brücke zum Pier Ost wurde verbreitert und ausgebaut, wodurch der Flugsteig nun über zwei Brücken betreten werden kann.

## **Gate F (Pier Nord)**

Der Bereich F (F01-F37) erstreckt sich auf der Ebene 1 und ist für Flüge in den Schengen-Raum vorgesehen. 17 Fluggastbrücken und 12 Busgates, sowie 4 weitere optionale Gates sind in diesem Bereich vorhanden. An gesamt fünf Punkten bestehen jeweils zwei Fluggastbrücken. 4 Sondergates sind für den Bustransfer oder als Notausgänge vorgesehen.

## **Gate G (Pier Nord)**

Der Bereich G (G01-G37), der sich auf Ebene 3 befindet, fertigt Flüge in den Non Schengen-Raum ab. Mehr als 15 Brückengates, von denen 14 davon ebenfalls als Busgates verwendet werden können, gelangen die Reisenden in ihr Flugzeug.<sup>48</sup>

---

<sup>48</sup> vgl. Dudikova, Jabur, Klimes, Ristic, Rusak „Historische Entwicklung Flughafen Wien Schwechat“ (gesamtes Kapitel 2.2.1 bezieht sich auf die Quelle)  
vgl. wikipedia „Flughafen\_Wien-Schwechat“ (gesamtes Kapitel 2.2.1 bezieht sich auf die Quelle)



Abbildung 26: Pier West, Zentralraum



Abbildung 27: Pier Ost, Zentralraum

## 2.2.2 Die Wartebereiche und Lounges

Die Aufenthaltsflächen, Warteräume und Lounges verteilen sich über den gesamten Terminal. Sie sind meist gezielt neben Konsumeinrichtungen wie Cafés und Restaurants eingebettet, um die Kaufkraft der Passagiere anzuregen. Die Sitzmöglichkeiten in den kostenlosen Warteräumen sind eher unbequem und steril. Der Passagier hat die Möglichkeit in den luxuriösen Lounges zu verweilen, muss dafür aber einen Eintrittspreis zahlen. Zwischen Ankunft und Abfahrt liegen oft viele Stunden, diese Zeit nutzen die Passagiere zur Erholung vor einer langen Reise. Geschäftsreisende nutzen die Aufenthaltsflächen oft als mobiles Büro. Obwohl es viele Möglichkeiten der Kommunikation gibt, versuchen die meisten Reisenden unter sich zu bleiben.

### Lounges

Der Flughafen Wien-Schwechat verfügt insgesamt über drei Lounges, die sich über das Terminal verteilen. Unter den Namen Jet Lounge, Air Lounge und Sky Lounge laden sie Passagiere zum Verweilen ein. Besitzer eines First- oder Business-Class-Tickets können kostenlos in den Lounges verweilen, mit einem Aufpreis von 33 Euro haben auch Passagiere mit regulären Economy-Class-Tickets die Möglichkeit für einen Aufenthalt von bis zu 3 Stunden einzutreten. Neben einem Buffet, stehen den Besuchern ein kostenloses WLAN, bequeme Sitzmöglichkeiten, Dusch- und Waschanlagen, eine Raucherkabine sowie ein breites Angebot an nationalen und internationalen Zeitschriften zur Verfügung.<sup>49</sup>



Abbildung 28: Sky Lounge

<sup>49</sup> vgl. [viennaairport.com](http://viennaairport.com) „Lounges – Entspannt abheben“

## Andachtsraum

Die Andachtsräume des Flughafens dienen als Ort der Ruhe und des Gebets im hektischen Geschehen des Alltags. Angehörige unterschiedlicher Religionen können eintreten. Auf Ebene 2 im Terminal 3 befindet sich ein Andachtsraum, der rund um die Uhr und ohne Bordkarte betreten werden kann. Er ist nicht ganz einfach zu finden und der Saal ist klein. Er wird künstlich belichtet und wirkt sehr dunkel. Neben Gebetsdecken, findet man religiöse Prospekte und Bücher, sowie seitlich von Eingang eine Waschmöglichkeit. Mit einem gültigen Ticket kann man auf Ebene 3 und in der Plaza zwei weitere Einrichtungen besuchen. Eine Flughafenseelsorge ist ebenfalls im Terminal 3 auf Ebene 2 wochentags zwischen 10:00 und 13:00 geöffnet.<sup>50</sup>



Abbildung 29: Foto vom Andachtsraum im Terminal 3



Abbildung 30: Foto vom Andachtsraum im Terminal 3

<sup>50</sup> vgl. [viennaairport.com](http://viennaairport.com) „Andachtsraum“ (gesamter Absatz)

### 2.2.3 Die Duty-Free Shops und Gastronomie

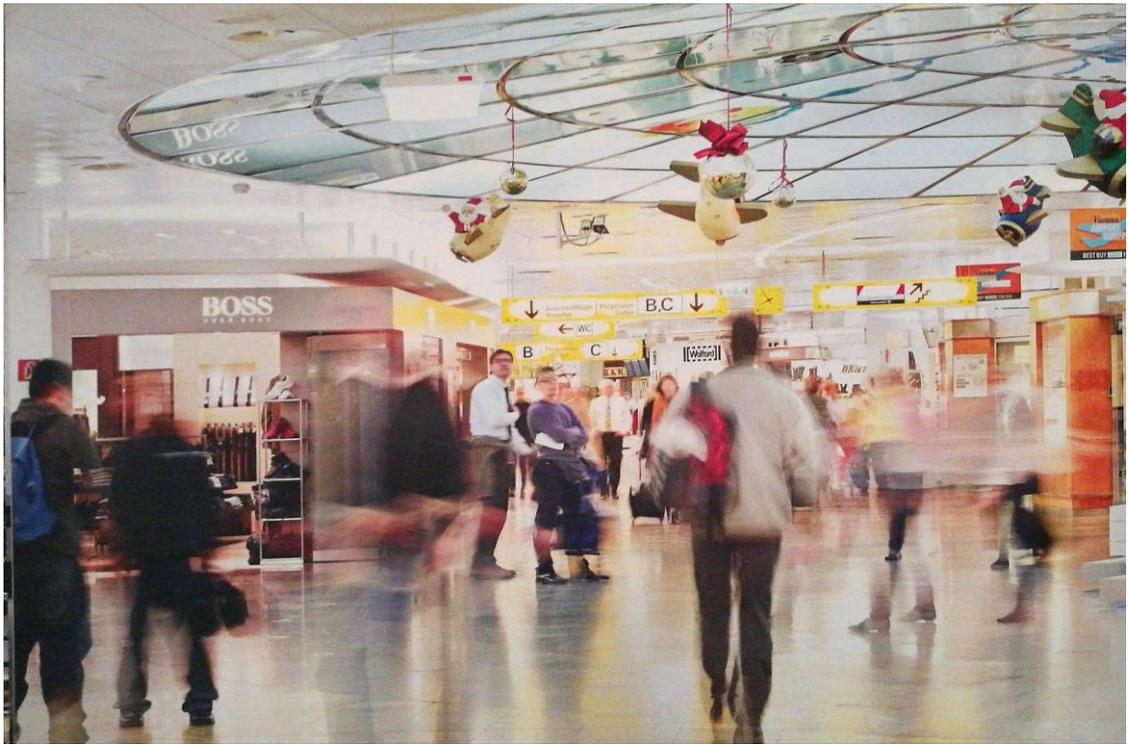


Abbildung 31: Duty-Free Bereich am Flughafen Wien-Schwechat

Duty-Free-Shops sind Geschäftslokale, die unversteuerte Waren, die ohne Zoll, Verbrauchsteuer oder Einfuhrumsatzsteuer versehen sind, verkaufen. Diese findet man meist auf Kreuzfahrtschiffen oder Flughäfen. Bei der Einreise oder Rückkehr aus einem Nicht-EU-Land in ein EU-Land wie Österreich, darf der Reisende im Duty-Free-Shop erworbene Artikel unter Berücksichtigung der regulierten Reisefreimenge abgabefrei nach Österreich einführen. Sollten die im Duty-Free-Shop und die in einem Nicht-EU-Mitgliedstaat gekauften Artikel die Reisefreimengen überschreiten, so sind Einfuhrabgaben zu bezahlen. Seit Juli 1999 ist gesetzlich festgelegt, dass bei Reisen innerhalb der EU alle im Duty-Free-Shop erworbenen Artikel beim Zoll angemeldet und die Einfuhrabgaben zu bezahlen sind. Hier gibt es keine Reisefreimengen.<sup>51</sup> Fluggäste sollen sich leicht am Flughafen orientieren, für eine gute Orientierung sorgt die Sichtbeziehung auf das Flughafenvorfeld und markante Wegweiser. Der Fluggast fühlt sich dadurch sicher auf seinem Weg durch den Flughafen. Die Wege sind gezielt so konzipiert, dass kein Weg an den Duty-Free Shops und den Restaurants und Cafés vorbeiführt, was in weiterer Folge die Kaufkraft und den Umsatz ankurbeln soll.<sup>52</sup>

Am Standort Flughafen Wien-Schwechat kann man zwischen 06:00 und 22:00 einkaufen. Die Supermärkte können auch von Nicht-Passagieren zu den Öffnungszeiten besucht werden. Neben Markenwaren und Kosmetikartikeln werden vorwiegend Spirituosen, Tabakwaren und Süßwaren erworben.

Mittlerweile wird von einigen Shops auch ein sogenanntes Pre-Order Service angeboten, das den Passagier eine Vorbestellung der gewünschten Ware mittels App

<sup>51</sup> vgl. zoll.de „Reisefreimengen“, (gesamter Absatz)

<sup>52</sup> vgl. Nowack „Die Tricks der Flughafenplaner“, (gesamter Absatz)

ermöglicht. Somit kann per Klick online bestellt und mittels Eingabe der Flugdaten und der Daten seiner Kreditkarte oder Bankomatkarte vor Abholung bezahlt werden. Mit diesem Konzept soll der Einkauf noch einfacher gestaltet werden und den Umsatz der Geschäfte erhöhen.<sup>53</sup>



Abbildung 32: Duty-Free Bereich am Flughafen Wien-Schwechat

Die Gastronomie passt sich wie die Duty-Free Shops den Gegebenheiten und Bedürfnissen seiner Kunden an. Wichtige Faktoren wie etwa das Einkommen, das Geschlecht, das Alter und die Herkunft und Kultur der Besucher, spielen für die Betreiber eine wichtige Rolle bei der Auswahl und Positionierung der Restaurants und Cafés im Terminal.<sup>54</sup>

Am Flughafen Wien-Schwechat wird den Besuchern eine breite Vielfalt an Restaurants und Cafés dargeboten. Beinahe rund um die Uhr kann man konsumieren. Zunächst scheint es, als würde dem Passagier ein vielfältiges Angebot an unterschiedlichen Restaurants angeboten werden, betrachtet man dieses genauer, bemerkt man, dass es sich meist um internationale Markennamen oder Fast-Food-Ketten handelt, die an mehreren Standorten dieser Welt vertreten und somit auch vielen Touristen bekannt sind. Das auffällige Marketing und das kostenlose Internet regen die Passagiere zum Besuch an. Umso länger man in den Restaurants verweilt, desto auffälliger wird, dass an jeder Ecke und an jedem Tische Werbebotschaften positioniert sind, die dem Gast bewusst oder unterbewusst zum Konsum und Kauf animieren.<sup>55</sup>

<sup>53</sup> vgl. viennaairport.com „Bequem shoppen am Flughafen Wien“, (gesamter Absatz)

<sup>54</sup> vgl. Underhill, 2000, S. 53 (gesamter Absatz)

<sup>55</sup> vgl. viennaairport.com „Shop & Eat“ (gesamter Absatz)



Abbildung 33: Gastronomie im Terminal

## **Die Entwicklung des Non Aviation Bereiches**

Für den Begriff „Non Aviation“ gibt es keine standardisierte Erklärung. Er umfasst grundsätzlich jene Bereiche des Flughafens, die Dienstleistungen und Waren anbieten, die nicht für den Lufttransport erforderlich sind. Einnahmen werden dabei vor allem durch Gastronomie, Werbung, Autovermietung, Parken und Immobilienvermietung lukriert. In den 1980er Jahren war das Reisen mit dem Flugzeug ein Luxusvergnügen, doch ab 1992 wurden Flüge um einiges günstiger. Grund dafür waren neue Gesetze für den europäischen Luftverkehr. Kapazitätsbeschränkungen und preisliche Vorgaben wurden abgeschafft und eine Vereinheitlichung der Zulassungsbedingungen für Fluggesellschaften vereinbart. Mit EU-weit geltenden Regeln durften EU-Airlines frei zwischen den EU-Mitgliedsstaaten fliegen und die Preise selbst bestimmen. Diese neue Ausgangslage am europäischen Markt führte zunehmend zu einer Kommerzialisierung und war der Beginn der Billigflugära. Da die Flughafenbetreiber durch diese Entwicklung große Einbuße machen mussten, veränderten sie auch ihre Geschäftsstrukturen und somit bauten sie den Non Aviation Bereich Jahr für Jahr aus.<sup>56</sup> Angebot und Nachfrage gehen im Non Aviation Bereich Hand in Hand. Manche Flughäfen haben sich in den letzten Jahren auf ein bestimmtes Angebotsortiment spezialisiert und setzen zunehmend auf Erholungsprogramm und Luxuswaren. Die Gewinne der Flughafenbetreiber steigen durch das Segment in den letzten Jahren enorm, die Höhe des Gewinns hängt davon ab, ob Bereiche selbst betrieben, vermietet oder verpachtet werden.<sup>57</sup>

<sup>56</sup> vgl. Bräuer, „Die Entwicklung der Bedeutung des Non Aviation Bereiches im Angebotsportfolio europäischer Hub Flughäfen“ (gesamter Absatz)

<sup>57</sup> vgl. austriaviation.net „Non-Aviation-Business auf dem Vormarsch“ (gesamter Absatz)

## 2.2.4 Die Besuchereinrichtungen

### Die Besucherterrasse

Die Aussichtsterrasse des Flughafens Wien-Schwechat befindet sich in 21m Höhe, misst eine Länge von 250 m und erstreckt sich auf einer Fläche von 1350 m<sup>2</sup>. Der Besucher hat täglich die Möglichkeit zwischen 10:00 und 20:00 das Geschehen am Vorfeld zu beobachten. Neben dem Beobachten von startenden und ankommenden Flugzeugen kann sich der Besucher an Schautafeln über flugspezifische Daten und Fakten zum Flughafen und das Fliegen generell informieren. Gegen ein geringes Eintrittsgeld ist der Besuch zu den Öffnungszeiten zwischen 10:00 und 20:00 möglich.<sup>58</sup>



Abbildung 34: Besucherterrasse in den 1960er Jahren

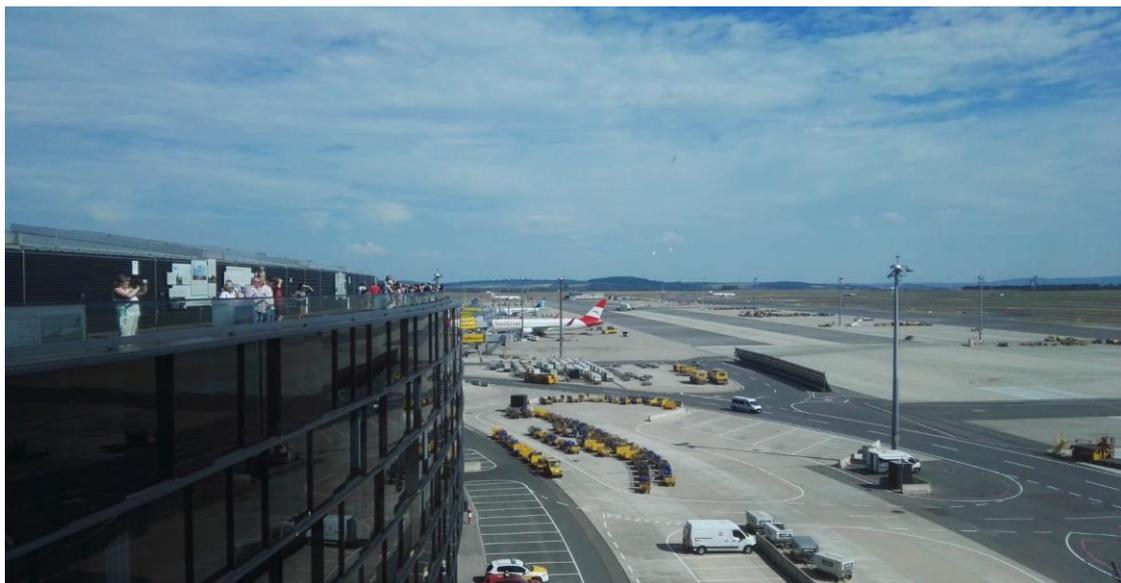


Abbildung 35: Besucherterrasse mit Blick auf das Vorfeld, 2019

<sup>58</sup> vgl. [visitaustrian.com](http://visitaustrian.com) „Besucherterrasse“ (gesamter Absatz)

## Die Touren und Rundfahrten am Flughafen Wien-Schwechat

Die Besucherwelt Tour bietet Interessierten eine 30-minütige Rundfahrt am Flughafenvorfeld, bei dem ein Guide über wissenswerte Fakten und Stationen des Flughafens erzählt. Der Blick hinter die Kulissen beginnt beim Besucherwelt Terminal und nach der Sicherheitskontrolle folgt die Tour mit dem Bus. Das Geschehen des Flughafenalltags, die Flugzeugabfertigung, die Frachtanlagen, die Flughafenfeuerwehr, die Flugzeugwerften, etc. können direkt vor Ort beobachtet werden.<sup>59</sup>

Neben der Besucherwelt Tour gibt es außerdem Führungen der Flughafen Wien AG, die speziell für Interessierte zusammengeschnitten wurden. Bei der A380 Tour kann man beispielsweise das weltgrößte Passagierflugzeug der Welt erkunden. Die Feuerwehr-Tour gibt Einblick hinter die Kulissen, sie ist die wohl modernste Feuerwehr Österreichs. Ebenfalls hinter die Kulissen kann man bei der VIP Tour blicken, für Nachtvögel bietet sich die Night Tour an und für das junge Publikum gibt es eine spezielle Tour namens Follow-Me Tour. Eine etwas umfangreichere Tour ist die sogenannte Austrian Werft-Kombi Tour XL, die den Besucher in einem Zeitraum von 150 Minuten in die Kunst der Flugzeugwartung einführt. Im Anschluss folgt die Besucherwelt Bus Tour, die eine Rundfahrt am Vorfeld des Flughafens inkludiert und Einblicke vom Geschehen vor Ort zulässt.<sup>60</sup>



Abbildung 36: Empfang der Besucher im Besucherwelt Terminals des Flughafens Wien-Schwechat

<sup>59</sup> vgl. [viennaairport.com](http://viennaairport.com) „Faszination Flughafen: Besucherwelt“ (gesamter Absatz)

<sup>60</sup> vgl. [viennaairport.com](http://viennaairport.com) „Faszination Flughafen: Besucherwelt“ (gesamter Absatz)

## Der Erlebnisraum

Die Besucher können sich auf 600 m<sup>2</sup> über die modernsten Entwicklungen am Flughafen schlau machen. Dabei können sie Einblicke in verschiedene Bereiche nehmen, die normalerweise nur Profis erlaubt sind. In einem Virtuellen Cockpit können Kinder und Erwachsene aus Pilotenperspektive Start und Landungen miterleben. In einem Nachbau des Towers haben Besucher die Möglichkeit, in die Welt der Fluglotsen einzutauchen. Hier erfährt man wie die Flugsicherheit funktioniert. In weiteren Stationen erfährt man näheres über die Gepäcksabfertigung. Was mit dem Koffer und Gepäckstücken nach dem Check-In passiert, kann man über eine multimediale Simulation erfahren. Zum Schluss zeigt eine 24-Stunden-Installation, dass der Flughafen wohl niemals schläft und in den letzten 64 Jahren im Dauerbetrieb war.<sup>61</sup>

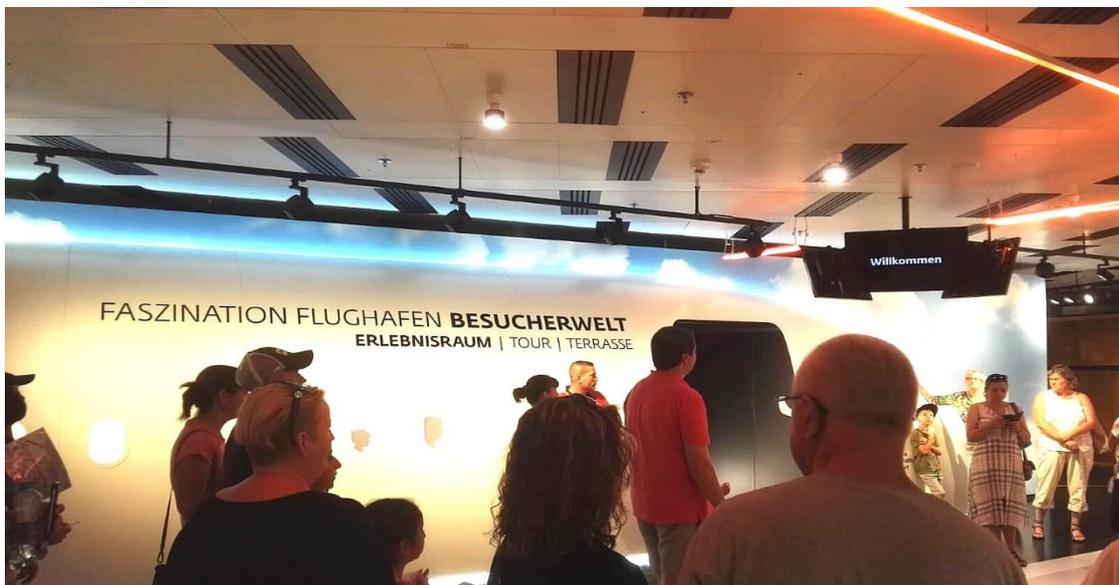


Abbildung 37: Foto Besucherwelt Flughafen Wien-Schwechat



Abbildung 38: Virtuelles Cockpit im Erlebnisraum

<sup>61</sup> vgl. [viennaairport.com](http://viennaairport.com) „Faszination Flughafen: Besucherwelt“ (gesamter Absatz)

## 2.2.5 Der Kontrollturm



Abbildung 39: Der neue Kontrollturm des Flughafens Wien-Schwechat

Eingeleitet durch einen im Jahr 2001 EU weit ausgeschriebenen Wettbewerb, bei dem das österreichische Architekturbüro Zechner & Zechner gewann, wurde der Tower zwischen 2003 und 2005 nach der Masterplanung errichtet und ersetzt nun den ehemaligen Kontrollturm der 1960er Jahre. Der neue Turm ist bereits von fern zu erkennen, markiert das Flughafenareal und stellt eine Art Wahrzeichen des Flughafens dar. Mit einer Höhe von 109 m ist es das höchste Gebäude des Flughafens und besticht neben seiner Größe vor allem durch sein außergewöhnliches Design. Das Gebäude dient der Flugplatzkontrolle, zu denen die Überwachung, Kontrolle und Planung der Luft- und Bodenbewegungen der Flugzeuge gehören. Die Austro Control überwacht im Cockpit die Starts, Landungen und Flugzeugbewegungen auf der Piste bis zum Parken. Die Movement-Control ist für die Zuweisung und Planung der Positionierung der Flugzeuge zuständig.<sup>62</sup>

Das Gebäude ist in 3 Teilbereiche gegliedert, die aus Sockel, Schaft und das Cockpit, das auch als Kanzel bezeichnet wird, bestehen. Eine mittig gelegene Membranfläche dient als optischer Übergang und löst die Form des kubischen Sockels im Erdgeschoß weitgehend auf, um im Obergeschoss in eine weiche abgerundete Gestalt der Kanzel überzugehen. Der Sockel ummauert die Büroflächen auf neun Stockwerken, der Schaft, der von der Membrankonstruktion ummantelt ist, beherbergt vor allem den Stiegen- und Lichtschacht sowie die Haustechnikleitung. Die Membranfläche ist in eine Stahlunterkonstruktion eingespannt und dient als frei bespielbare Projektionsfläche für Werbung und Kunst. Die Kanzel verteilt sich auf drei Stockwerke. Ein 360 Grad Blick, der Einblick auf alle wichtigen Positionen gewährt, ist garantiert. Wichtig ist

<sup>62</sup>vgl. Bönsch, Gruber, Williams, 2013, S. 202 (gesamtes Kapitel 2.2.5 bezieht sich auf die Quelle)

dabei die freie Sicht auf alle bedeutsamen Bereiche des Vorfelds. Bei der Planung wurde vor allem auf die Verschattung geachtet, sowohl Sicht- und Eigenschatten würden eine einwandfreie Sicht stören oder schlimmstenfalls verhindern.<sup>63</sup>

### **2.2.6 Handling Center West und Air Cargo Center**

Bei einem im Jahr 2003 EU-weit ausgeschriebenen Architekturwettbewerb, zur Planung des Handling Center West, gewann die Firma TREUSCH Architecture ZT GmbH. Der Bau des Handling Center West, welches eine Bruttogeschossfläche von 21.110 m<sup>2</sup> und eine Nutzfläche von 17.050 m<sup>2</sup> aufweist, wurde zwischen 2004 und 2005 errichtet. Das Air Cargo Center wurde zwischen 2004 und 2006 fertiggestellt und besitzt eine Bruttogeschossfläche von 42.560 m<sup>2</sup> und eine Nutzfläche von 26.580 m<sup>2</sup>. Die gesamte zur Verfügung stehende Grundstücksfläche dieses Areals erstreckt sich auf 136.500 m<sup>2</sup>.<sup>64</sup>



Abbildung 40: Handling Center West

Die Speditions- und Frachtgebäude, die direkt an die benachbarten Bürobestandsgebäude geplant wurden, wurden in Riegelbauweise errichtet. Die Geschossbauweise, welche sich an den Baufluchtlinien orientiert und 3 bis 4 geschossig ausgeführt wurde, orientiert sich formal an den Ladehof. Auf Grund strenger inhaltlicher und baulicher Vorgaben in Bezug auf Bautechnik, Kosten, Architektur und Logistik, entschieden sich die Architekten für eine modulare Bauweise, die je nach Bedarf nachträglich erweitert und ausgebaut werden kann. Das Bürogebäude und das Handling Center West haben eine klare Formensprachen und erscheinen in einem einheitlichen Gestaltungsbild.<sup>65</sup>

<sup>63</sup> vgl. Bönsch, Gruber, Williams, 2013, S. 202 (gesamter Absatz)

<sup>64</sup> vgl. Bönsch, Gruber, Williams, 2013, S. 180 (gesamtes Kapitel 2.2.6 bezieht sich auf die Quelle)

<sup>65</sup> vgl. treusch.at „Air Cargo und Handling Center Flughafen Wien

## 2.2.7 Das General Aviation Center und der VIP Terminal

Auf Grund erforderlicher Modernisierungsmaßnahmen der ehemaligen Räumlichkeiten und der Terminalerweiterung des Check-In 3, wurde das alte General Aviation Center aufgelassen und fand seinen neuen Platz in einem neuen dreigeschossigen Gebäude. Das Gebäude des General Aviation Center und der Bau des VIP Terminals befinden sich zwischen der Bundesstraße 9 und dem Vorfeld.<sup>66</sup>



Abbildung 41: General Aviation Center bei Nacht

Alle Sonderflüge, bei denen es sich nicht um Linien- oder Charterflüge handelt, werden von der Vienna Aircraft Handling GmbH, einer Tochter der Flughafen Wien AG, abgefertigt. Zu diesen Sonderflügen gehören vorwiegend private Flüge wie Geschäftsreisen, Militärflüge, Staatsbesuche oder Ambulanztransporte. Neben den üblichen Einrichtungen wie Security, Zoll-, Gepäcks- oder Reisepasskontrolle, sowie Duty-Free Shops und Aufenthaltseinrichtungen, findet man auch Büroflächen, Veranstaltungs- und Konferenzräume, sowie einen sogenannten Ehrenhof, der für Feierlichkeiten und Anlässe besonderer Gäste angemietet werden kann. Da es sich bei diesen Angeboten zumeist um Sonderflüge handelt und diese auch mit hohen Kosten verbunden sind, wird sowohl bei der Organisation als auch bei den Wünschen auf den jeweiligen Kunden eingegangen. Neben Diskretion wird auf Personenschutz großen Wert gelegt. Da jene Flüge oft sehr kurzfristig organisiert werden, ist eine entsprechende Flexibilität der Organisatoren und der verfügbaren Räumlichkeiten erforderlich.<sup>67</sup>

<sup>66</sup> vgl. Bönsch, Gruber, Williams, 2013, S.180, S.216 (gesamter Absatz)

<sup>67</sup> vgl. Bönsch, Gruber, Williams, 2013, S.216 (gesamter Absatz)

Das Terminalgebäude besitzt ein etwa 11 m weit auskragendes Dach, welches sich im Westen über dem Vorplatz, über das Gebäude und im Osten über dem Ehrenhof spannt. Im Kellergeschoss befinden sich neben der Haustechnik die Personalräume und Lagerfläche. Im Erdgeschoss wurden Abfertigungs-, Kontroll- und Geschäftseinrichtungen, sowie ein kleines Restaurant und bequeme Lounges für die Gäste situiert. Im Obergeschoss liegt der Fokus auf den Büroflächen, die vom Personal genutzt oder bei Bedarf angemietet werden können. Nord- und südseitig befinden sich Terrassen, die einen Außenbezug schaffen. Aus praktischen und gestalterischen Gründen wurden Abschnitte der Fassade mit geflochtenen Faserzementplatten versehen. Der Mittelpunkt des GAT ist ein zweigeschossiger Bau, der von einem großen Glasdach überdeckt ist. Von hier aus können alle wichtigen Zonen des Gebäudes gut erreicht werden. Die Trennung zum VIP-Bereich erfolgt über eine Glaswand, der Eintritt ist nur Befugten erlaubt. Ein großer Saal wird durch hölzerne Schiebefaltwände in drei Bereiche geteilt. Eine natürliche Tagesbelichtung erfolgt durch Oberlichten. <sup>68</sup>



Abbildung 42: Foyer des General Aviation Center

<sup>68</sup> vgl. porr-group.com „VIP-GAC Empfangsgebäude und Hangar, Flughafen Wien“ (gesamter Absatz)

## 2.2.8 Die Gepäckslogistik

Die Gepäckverfrachtung spielte immer eine große logistische Rolle und brachte so manche Herausforderung mit sich. Im Jahr 1960 trennte und vereinte man den Passagier von seinem Gepäckstück während Abflug und Ankunft. Auf Grund der erforderlichen Stauflächen, die benötigt wurden, um die Fülle an Gepäckstücken abzufertigen, wurde ein großer Bereich im Erdgeschoss zur Gepäckssortierung eingerichtet. Da die Technologie noch keine vollautomatischen Förderanlagen und hochentwickelten Kontrollsysteme nach heutigem Sinne hervorbrachte, wurden die Gepäckstücke größtenteils noch von Hand sortiert und verfrachtet. Auf zwei Ebenen separierte man ankommende und abreisende Passagiere. Dieses Prinzip wurde bis heute beibehalten und nach wie vor befinden sich die Gepäckslogistik, sowie die Ankunftsäumlichkeiten der Passagiere auf Ebene 0, die Abfertigung der Abreisenden findet noch immer in Ebene 1 statt. Obwohl die Gepäckslogistik einen flächenmäßig großen Bereich einnimmt, ist sie für den Passagier beinahe unsichtbar und nur befugten Personal ist der Zutritt hinter die Kulissen erlaubt. Allgemein finden viele Prozesse, ohne die der moderne Flughafenbetrieb heute nicht stattfinden könnte, hinter verschlossenen Türen oder in versteckten Zonen statt. Sicherheit und Überwachung spielen in Zeiten wie diesen eine immer wichtigere Rolle. Das Gepäckstück erhält nach der Aufgabe am Schalter ein Etikett, bei dem alle relevanten und für das zuständige Personal leicht lesbaren Informationen notiert sind. Eine Art Barcode erleichtert das Sortieren. Mittels Förderbänder gelangen die Gepäckstücke in das Untergeschoss, bei denen sie über Kippschalter ihren Weg Richtung Pier Nord fortsetzen. Dort gelangen sie Schritt für Schritt zu den weiteren Stationen einer „mehrstufigen Reisegepäckskontrollanlage“, bei denen sie in weiterer Folge von der Fracht mit Gefahrenpotential getrennt werden. Letztere werden genauerer Kontrollen unterzogen, bevor sie ihren Weg fortsetzen oder aussortiert werden. Die Gepäckstücke werden sortiert und an die ihnen zugeordneten Gepäckswagen geladen, die daraufhin zu den jeweiligen Flugzeugen gefahren und dort verladen werden. Nach der Ankunft am Flughafen, wird die Fracht entladen und auf Ebene 0 des Terminals luftseitig auf die Förderbänder verladen, um dort gescannt und sortiert im Anschluss den Weg zu ihren Besitzern zurückzufinden. Tagtäglich werden durch diesen automatisierten Prozess tausende Gepäckstücke in kürzester Zeit abgefertigt. Mit der Erweiterung des Terminals Check-In 3 wurde, mit dem Ziel ein gut funktionierendes Gesamtsystem zu schaffen, eine zweite Sortieranlage angeschafft, die mit der bestehenden Anlage und dem Baggage Logistic Center verbunden ist. Die einzelnen Stationen schaffen zusammen eine gut funktionierende Gesamtlogistik.<sup>69</sup>

---

<sup>69</sup> vgl. Bönsch, Gruber, Williams, 2013, S. 148 (gesamtes Kapitel 2.2.8 bezieht sich auf die Quelle)



Abbildung 43: Der Weg des Reisekoffers durch die Gepäckslogistik



Abbildung 44: Die Koffer der Reisenden in der Abfertigung

## 2.2.9 Das Vorfeld



Abbildung 45: Vorfeld mit Flugzeug

Die Pisten, die Rollwege und das Vorfeld bilden die größten Flächen des Flughafens Wien-Schwechat und sind jene Flächen, die für Transport und Abfertigung des Flugverkehrs zuständig sind. Vergleichbar ist die gesamte befestigte Fläche des Flughafens mit rund 2,6 Millionen m<sup>2</sup> mit der Wiener Innenstadt, die sich auf einer Fläche von rund 3 Millionen m<sup>2</sup> erstreckt. Das Vorfeld, das den luftseitigen Teil des Flughafens bezeichnet, dient als Platz für die Abfertigungs-, Rangier-, Abstell- und Wartungsfläche von Luftfahrzeugen.<sup>70</sup> Mit einer verbauten Fläche von etwa 700.000 m<sup>2</sup>, nimmt dieses Vorfeld den Großteil ein.

Betrachtet man die enorm belasteten Flächen, kann man sie je nach Funktion und Belastung in zwei unterschiedliche Materialien kategorisieren: Dynamisch beanspruchte Flächen wurden in Asphalt und Abstellflächen in Beton ausgeführt. Wichtige Faktoren bei der Planung all jener Flächen am Areal waren neben dem Umgang unterschiedlicher Belastbarkeiten, die Errichtung nötiger künstlicher Lichtquellen. Auf Grund vorhandener Temperaturunterschiede und der Logistik waren vor allem auch die Errichtung von Entwässerungskanälen, das Verlegen von Strom- und Datennetzwerken, das Errichten benötigter Wasserleitungen und Unterflurbetankungssysteme von großer Wichtigkeit. Die Art des Aufbaus und die Materialität des Bodens sind so gebaut, dass diese den Belastungen möglichst schadenfrei standhalten. Der Aufbau der Fläche besteht aus einer 40 cm dicken unbewehrten Betondecke. Für die Entwässerung ist ein Gefälle in Längs- und Querrichtung von 1% notwendig. Die Lichtmasten mit einer Höhe von 25 m belasten den Boden mit einem enormen Gewicht und werden deshalb mit einem dicken Fundament im Boden gefestigt. Auch das Vorfeld wurde in den letzten Jahrzehnten verbessert und neu

<sup>70</sup> vgl. [forschungsinformationssysteme.de](http://forschungsinformationssysteme.de) „Flughafen und Vorfeld“ (gesamtes Kapitel 2.2.9 bezieht sich auf Quelle)

ausgebaut. Zu den wichtigsten Änderungen der letzten Jahre gehören die Vorfelderweiterung in Richtung Nord-Ost Phasen 1-3, die Vorfeld West Phase 3 und Ausbesserungsarbeiten der Vorfeldflächen und Rollwege. Das Vorfeld steht unter besonders strenger Bewachung und ist somit auch eine sicherheitstechnische Herausforderung für das zuständige Personal. Die Abteilung Flugplatzbetrieb ist sowohl für die Gewährleistung von Sicherheit als auch für einen ungehinderten Flughafenbetrieb unter der Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen verantwortlich.<sup>71</sup>



Abbildung 46: Vorfeld mit Treppen und Geräten zum Verladen



Abbildung 47: Vorfeld mit Fracht und Anhängern

<sup>71</sup> vgl. Bönsch, Gruber, Williams, 2013, S. 168 “ (gesamtes Kapitel 2.2.9 bezieht sich auf Quelle)

## 2.2.10 Die Start- und Landebahnen

Der Flughafen besitzt zwei Start- und Landebahnen, auch Pisten genannt, die sich aber in ihrer Verlängerung kreuzen. Die 1. Piste wird auch Piste 29/11 und die 2. Piste 16/34 genannt. Durch die Bemessungen der Pisten gibt es rechnerisch gesehen nur 1,6 Pisten, da sie nicht völlig getrennt voneinander betrieben werden können. Die zwei Pisten besitzen 7,5 m breite befestigte Seitenstreifen aus Bitumen, die Rollwege sind 23 m breit, ihre Seitenstreifen sind 4,5 m breit. Im Frühjahr 2013 wurden nach der zuletzt vor zehn Jahren durchgeführten Erneuerung, die Deck- und Bindeschicht der 2. Piste erneuert, die Tragfähigkeit der Seitenstreifen erhöht, die Innenkurve vereinzelter Rollwege verbreitert. Drei Jahre danach im Jahr 2016 wurde in kürzester Zeit eine Fläche von 210.000 m<sup>2</sup> Oberfläche saniert.<sup>72,73,74</sup>



Abbildung 48: Vorfeld mit Flugzeug

<sup>72</sup> vgl. Dudikova, Jabur, Klimes, Ristic, Rusak „Historische Entwicklung Flughafen Wien Schwechat“ (gesamter Absatz)

<sup>73</sup> vgl. wikipedia „Flughafen\_Wien-Schwechat“ (gesamter Absatz)

<sup>74</sup> vgl. viennaairport.com “wirtschaftsfaktor\_flughafen\_wien“ (gesamter Absatz)



Abbildung 49: Vorfeld mit startendem Flugzeug



Abbildung 50: Vorfeld mit Flugzeug

## **2.2.11 Sicherheitseinrichtungen**

### **Die Flugplatz Betriebsleitung**

Am Flughafen Wien-Schwechat sorgt die sogenannte Flugplatz-Betriebsleitung, kurz FBL oder im Englischen „Airsides Operations“ genannt, für den ordnungsgemäßen Ablauf am Flugplatz und die Einhaltung der Richtlinien. Sie ist für die mehrmals tägliche Kontrolle der Pisten und für Notfälle vor Ort verantwortlich. Ein Hauptverantwortlicher und elf Stellvertreter absolvieren ihren Dienst abwechselnd. Der Eintritt auf den Flugplatz ist nur befugten Personen erlaubt und ausschließlich über dafür vorgesehene Eingänge möglich, die sich an den Checkpoints Ost, West, GAC und hinter dem Parkhaus 4 neben dem Terminal 3 befinden.

### **Die Flughafenpolizei**

Die Polizei des Flughafens Wien-Schwechat findet ihren Sitz unter der Leitung des Stadtpolizeikommando Schwechat im Flughafen, eine Polizeidiensthundeeinheit und eine Polizeianhalteeinrichtung befinden sich am Gelände des Flughafens. Für die Sicherheit des Flugbetriebs ist die Abteilung Sicherheitsdienst-Flughafen zuständig. 450 Polizisten, davon 42 in der Stadt Schwechat, sowie 193 Zollmitarbeiter sorgen für einen reibungslosen Flughafenbetrieb.

Heutzutage sorgt ein großer Stab an Bediensteten für die Sicherheit vor Ort am Flughafen, 1960 gab es statt den Polizeiabteilungen nur ein Inspektionswachzimmer, das 1974 durch eine Flughafeninspektion der Polizei abgelöst, Jahre später zu der sogenannten „Polizeieinsatzstelle Flughafen“ transformiert wurde und 1980 schließlich vergrößert unter dem Namen „Alarmzug Flughafen“ arbeitete. Nach einem Terroranschlag Mitte der 1980er Jahre wurde eine Sondereinheit geschaffen, die mit Beginn des 21. Jahrhunderts wieder verschwand.

### **Die Flughafenfeuerwehr**

Die Flughafenfeuerwehr in Wien-Schwechat ist eine Betriebsfeuerwehr mit 630 Mitarbeitern, wobei 80 Personen davon hauptberuflich angestellt sind und 550 Personen freiwillig mithelfen. Neben der Brandbekämpfung zählen zu ihren Aufgaben präventive Vorbereitungen und der Einsatz bei Unfällen in sämtlichen Gebäuden des Flughafens und des Flughafenareals. Bei größeren Einsätzen wird zusätzlich eine Hilfsfeuerwehr alarmiert, die aus rund 300 Mitarbeitern besteht. 27 Freiwillige Feuerwehren, die sich in der Umgebung des Flughafenareals befinden, können zusätzlich im Falle einer Notsituation kontaktiert werden. 2 Feuerwachen sorgen im schlimmsten Fall für eine rasche Alarmierung, sodass jeder Punkt des Flughafens in maximal drei Minuten erreicht werden kann. Die Feuerwache 1 wurde 2009 neu eröffnet und befindet sich am Gelände der AUA-Basis, zuvor befand sie sich im Gebäude Objekt 240 in der Nähe des Pier West, welches zwischen 1954 und 1960 als Abfertigungsgebäude genutzt wurde. Die Feuerwache 2 befindet sich zwischen den beiden Pisten. Seit 2018 ist der Flughafen Wien-Schwechat in der höchsten Klassifizierung der Brandschutzkategorie gelistet, der sogenannten ICAO-Brandschutzkategorie 10.

Durch den Austausch der Löschfahrzeuge konnte die Zahl der Einsatzfahrzeuge verringert werden.<sup>75</sup>

## **Die Sicherheitszentrale**

Die Sicherheitszentrale des Flughafens befindet sich im Terminal 3, in dem sich auch das „Terminal Operation Center“ befindet, welches die Passagierströme vor Ort kontrolliert, um dadurch im schlimmsten Fall eine Massenpanik zu verhindern. Die Sicherheitszentrale ist unter anderem für die Kontrolle der Sicherheitsgrenzen, die Überwachung der technischen Anlagen und für die Funktion der Notausgänge zuständig, außerdem überwacht sie in Kooperation mit der Ausweisstelle die Zutrittsberechtigungen. Am Flughafen befinden sich aktuell insgesamt rund 2700 Überwachungskameras, am Tower sind besonders leistungsfähige Kameras installiert, die auch nachts das Geschehen am Flugfeld detailliert wiedergeben können und somit wichtige Informationen an die Sicherheitszentrale senden.<sup>76</sup>

## **Die Sicherheitskontrollen**

Die Sicherheitskontrolle des Flughafens Wien-Schwechat wird auch *Vienna International Airport Security Services GesmbH.* genannt. Sie wurde 1992 als Tochtergesellschaft der Flughafen Wien AG gegründet und wurde seit 1994 von der VIAS beauftragt, anstatt der Polizei die Kontrolle der Passagiere und deren Handgepäck durchzuführen.

Alle Arten von Sicherheitsdienstleistungen für die Fluggesellschaften und die Beförderung von körperlich eingeschränkten Passagieren liegt im Zuständigkeitsbereich der rund 1200 Mitarbeiter. Es befinden sich 44 Kontrollstraßen, davon 15 im Terminal 3, in den Passagierbereichen des Flughafens Wien-Schwechat. Zu Stoßzeiten fertigen 9 Mitarbeiter bis zu 3000 Passagiere pro Stunde ab. Als unterstützende Kraft wurde die Firma G4S beauftragt, mitzuhelfen. Sie kontrolliert die Dokumente von Reisenden aus den USA, die Baggage-Drop-Off-Schalter, sowie die Einhaltung der damit verbundenen Handgepäcksvorschriften.

## **Medizinische Versorgung**

Die medizinische Versorgung des Flughafens Wien-Schwechat wird vom Medical Center betreut. Es befindet sich im Terminal 1 auf Ebene 1 am Arkadengang. 7 Tage und 24h sind ein Notarzt, mehrere Diplomkrankenschwester und Notfallsanitäter zur Stelle, wenn es um medizinische Notfälle, Erste Hilfe Einsätze oder Impfungen geht. Weitere medizinische Einrichtungen sind ein Impfzentrum, eine Zahnarztpraxis und eine Apotheke, außerdem stehen den Ärzten zwei Rettungswagen und 31 halbautomatische Laien-Defibrillatoren zur Verfügung.<sup>77</sup>

---

<sup>75</sup> vgl. wikipedia „Flughafen\_Wien-Schwechat“ (gesamter Absatz)

<sup>76</sup> vgl. Scherl „Eine Stadt namens Flughafen“ (gesamter Absatz Sicherheitszentrale)

<sup>77</sup> vgl. wikipedia „Flughafen\_Wien-Schwechat“ (gesamtes Kapitel 2.2.11 bezieht sich auf Quelle)

## 2.2.12 Die Verkehrsanbindung

Der Flughafen Wien-Schwechat befindet sich zwischen der 16 km entfernten Hauptstadt Wien und der 49 km entfernten Hauptstadt der Slowakei, Bratislava. Er ist verkehrstechnisch sehr gut angebunden. Je nachdem mit welchem Verkehrsmittel der Passagier anreist, lässt sich eine Fahrt ab Wien zwischen 15 und 45 Minuten errechnen.

Über die Ostautobahn A4 und über die B9, Preßburger Straße, ist der Flughafen gut mit dem Auto zu erreichen. Wer eine private Autofahrt vermeiden möchte, kann über mehrere Busse, die in regelmäßigen Intervallen fahren, anreisen. Von Graz ist der Flughafen auch gut über eine Buslinie angeschossen, zudem gibt es noch direkte Verbindungen zum Beispiel nach Budapest, Prag oder zum Flughafen Bratislava. Am Flughafenareal verkehrt außerdem ein Airport-Shuttle. Öffentlich ist der Flughafen Wien-Schwechat auch gut über das große Angebot des Schienennetzes zu erreichen. Neben dem City Airport Train, auch CAT genannt, ist der Flughafen über die Schnellbahn und diverse Regional- und Fernzüge der ÖBB erreichbar. Der Bahnhof wurde zwischen 2003 und 2014 neu errichtet. Ein 2 km langer Tunnel verfügt über drei 450 m lange Bahnsteige und durchquert unterirdisch die Piste 16/34 des Flughafens. Fernzüge, die aus ganz Österreich den Flughafen anpeilen, sind seit 2014 an den Flughafen angebunden. Der City Airport Train ist eine schnelle, aber eher kostspieligere Zugverbindung, die zwischen dem Bahnhof Wien Mitte und dem Flughafen Wien-Schwechat fährt. Die Taxis des Flughafens Wien-Schwechat sind in großer Zahl vorhanden und stehen direkt vor der Ankunftshalle jederzeit zur Verfügung. Wer selbst kein Auto hat und sich eines leihen möchte, kann dies über eine Autovermietung tun. Hierfür findet man im Parkhaus einige Möglichkeiten.

Der Flughafen ist außerdem an einen 17 km langen Radweg angeschlossen. Dieser erstreckt sich zwischen der Hauptstadt Wien, der Stadt Schwechat, dem Flughafen Fischamend und führt weiter in Richtung Neusiedler See. Die Strecke zweigt sich an gewissen Stationen und ist mit anderen Radwegen verknüpft. Der Flughafen bietet außerdem Fahrradverleihstationen an, die sich beim Handling Center West und dem Office Park 1 befinden.<sup>78</sup>



Abbildung 51: CAT Zug Richtung Flughafen Wien-Schwechat

<sup>78</sup> vgl. wikipedia „Flughafen\_Wien-Schwechat“ (gesamtes Kapitel 2.2.12 bezieht sich auf Quelle)

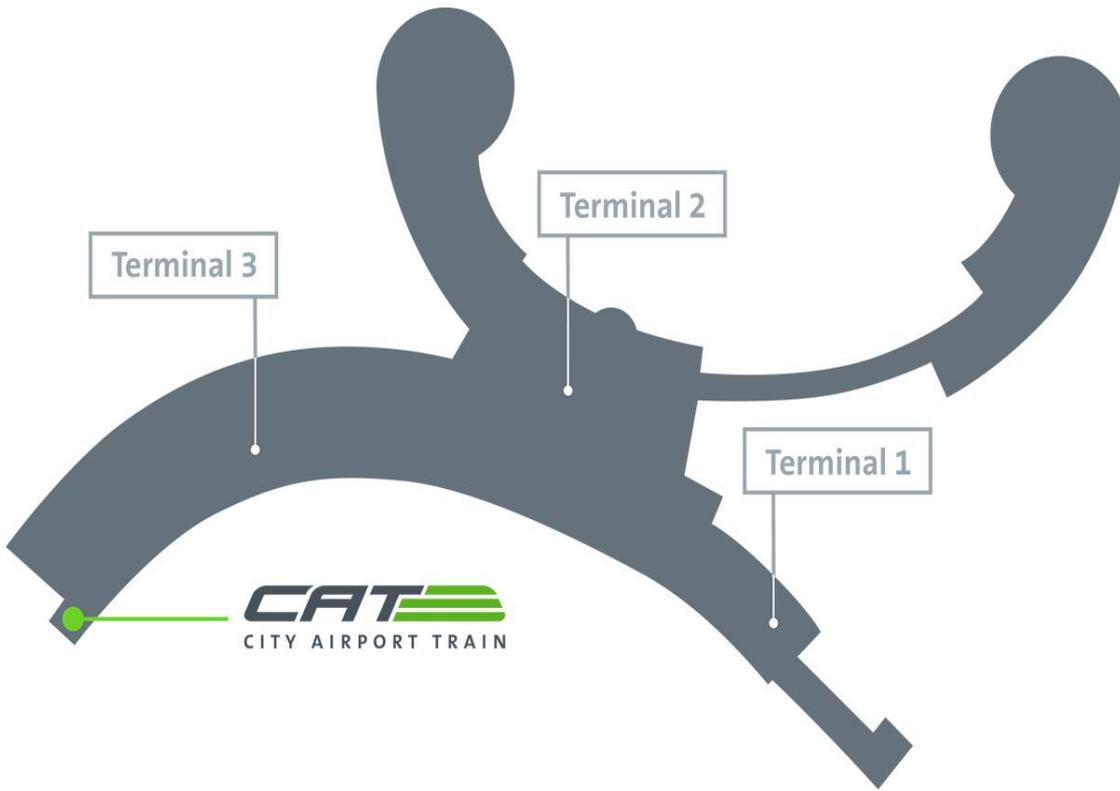


Abbildung 52: CAT Zug Verbindung zum Flughafen Wien-Schwechat



Abbildung 53: Bahnhof Flughafen Wien-Schwechat

### **2.2.13 Die Immobilienentwicklung der Airport-City am Flughafenareal**

Der Flughafen Wien Schwechat gewinnt in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung im europäischen Flugverkehr, dies begünstigt auch das Wachstum der Passagierzahlen, Arbeitsplätze und führt dadurch unmittelbar zur notwendigen Erweiterung benötigter Flächen. Mit mehr als 27 Millionen Passagieren im Jahr 2018, verzeichnet der Flughafen ein Wachstum vom 10,8% im Vergleich zum Vorjahr.<sup>79</sup> Derzeit arbeiten rund 4.300 Mitarbeiter für die Flughafen Wien AG, somit gilt sie als einer der größten Arbeitgeber Österreichs.<sup>80</sup> Die Immobilienentwicklung am und um den Flughafen Wien-Schwechat umfasst unter anderem die Erweiterung des vor Ort situierten Bahnhofs, die Ausdehnung der Non-Aviation Konzepte, die vor allem durch Gastronomie- und Einkaufsmöglichkeiten vor Ort lukriert werden und den Ausbau zu einer sogenannten „Airport-City“, die eine Art Kleinstadt für angesiedelte Betriebe darstellt. Um die stetig wachsenden Kapazitäten unterbringen zu können, wurde im Jahr 2000 ein städteplanerisches Konzept entwickelt, das die an das Flughafenareal angrenzenden Immobilienbereiche und Nutzflächen in der sogenannten Airport-City zusammenfasst und eine effektive Bauerweiterung anstrebt. Die wichtigsten Aspekte sind eine effiziente und kurze Wegeführung und eine angemessene Anbindung, sowie günstige Verkehrsströme an den öffentlichen Verkehr.<sup>81</sup> Die Airport-City Vienna gliedert sich in ein Büroareal, ein Frachtareal und die sogenannte Future Zone die als Raum für zukünftige Betriebsniederlassungen angedacht ist. Das Angebot an Büroflächen erstreckt sich auf über 90.000 m<sup>2</sup> und entspricht modernsten Anforderungen. Attraktive Büro- und Geschäftsflächen mit internationalem Charakter sollen den jeweiligen Betrieb ins beste Licht rücken. Die wichtigsten Gebäude dieses Areals sind der Office Park 1, Office Park 2, Office Park 3, Objekt 645, Objekt 690, Objekt 610, Objekt 620 und der Office Park 4, der 2020 fertiggestellt und zur Vermietung freigegeben werden soll. Der Cargo- und Logistikbereich erstreckt sich auf einer Gesamtfläche von 31.000 m<sup>2</sup> und beherbergt modernste technische Logistik. Eine direkte Anknüpfung zum Flughafenvorfeld ist möglich. Die günstige geografische Lage und die logistisch ideal gelegene Anbindung, gepaart mit dem internationalen Ruf des Flughafens Wien-Schwechat, macht das Areal sehr attraktiv für internationale Firmen. Per Internet, Mail oder Telefon können Interessierte Auskünfte über noch verfügbare Flächen erhalten. Die wichtigsten Gebäude dieses Areals sind die Gebäude Objekt 262, Objekt 263, Objekt 299, Objekt 922, Objekt 296 und das Air Logistik Center. Die sogenannte Future Zone, die vor allem als Gewerbegebiet in unmittelbarer Nähe zum Flughafen genützt werden soll, bildet den dritten Abschnitt. Das Areal spaltet sich in die Bereiche Future Zone East mit einer Gesamtfläche von 140.000 m<sup>2</sup> und die Future Zone West mit einem Ausmaß von 220.000 m<sup>2</sup>. In der Future Zone East sind Betriebsansiedlungen ab einer Größe von 10.000 m<sup>2</sup> möglich, in der Future Zone West können Flächen ab einer Größe von 2500m<sup>2</sup> angemietet werden.<sup>82</sup> Der Fokus liegt klar bei der Entwicklung der Non-Aviation Konzepte und dem Ausbau der Terminalflächen, bei der jahrelanges Know-how, erstklassige Infrastruktur und Modernität eine wichtige Rolle spielen.<sup>83</sup>

<sup>79</sup> vgl. viennaairport.com „Facts & Figures FWAG (Gruppe)“

<sup>80</sup> vgl. viennaairport.com „Unternehmen“

<sup>81</sup> vgl. Bönsch, Gruber, Williams, 2013, S. 252

<sup>82</sup> vgl. airport-city.at „Airport City Vienna“

<sup>83</sup> vgl. Bönsch, Gruber, Williams, 2013, S. 252 (gesamtes Kapitel 2.2.13 bezieht sich auf Quelle)



Abbildung 54: Abriss und Neubau am Flughafen Wien-Schwechat

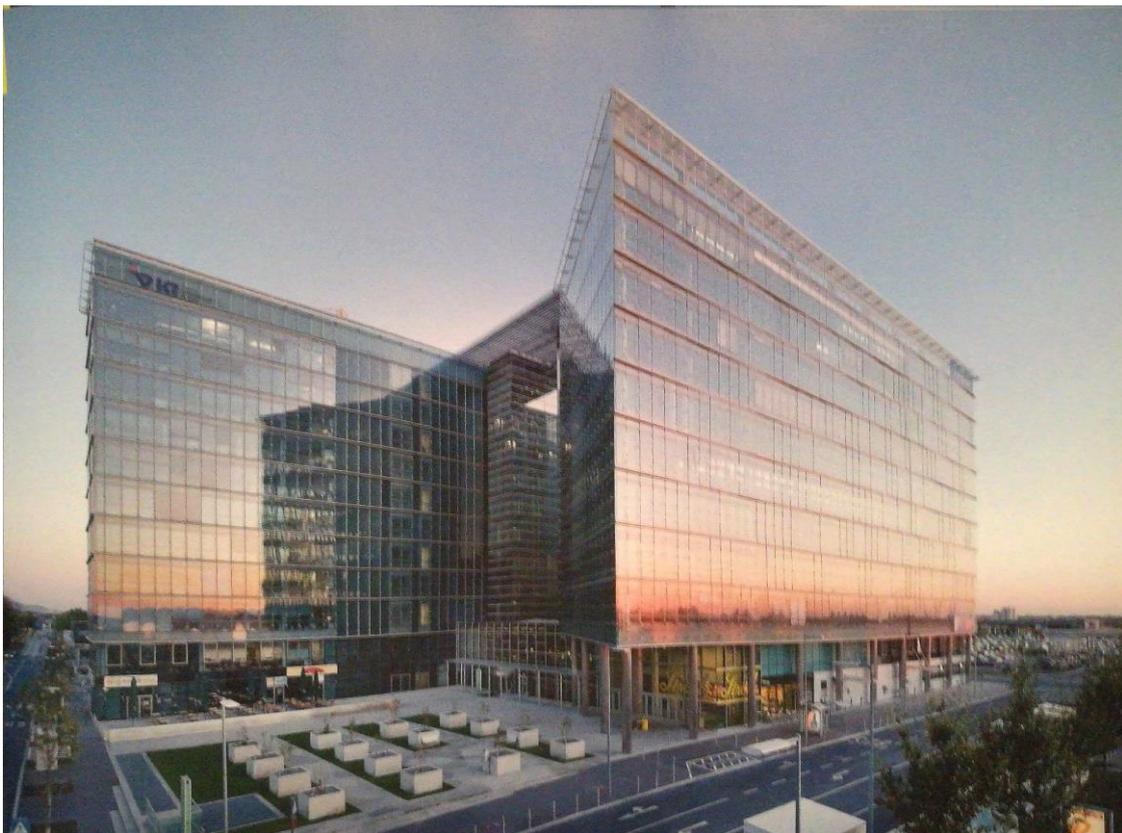


Abbildung 55: Immobilienentwicklung rund um den Flughafen Wien-Schwechat

### 2.3 Die Planung der dritten Piste

Am Flughafen Wien-Schwechat erfolgt die Abfertigung der Flugzeuge derzeit über 2 Pisten, die sich an einem Kreuzungspunkt treffen. Durch diese diagonale Überkreuzung ergeben sich rechnerisch nur 1,6 Pisten statt 2 Pisten. Eine dritte Piste, parallel zur bestehenden Piste 11/29, würde die bestehenden Pisten entlasten und für mehr als eine volle 2-Pistenkapazität sorgen, so Peter Kleemann, Leiter der Pressestelle und Unternehmenssprecher des Flughafens Wien-Schwechat.<sup>84,85</sup>

Das von den Flughafenbetreibern prognostizierte Passagieraufkommen und die große Anzahl der Flüge, die in den nächsten Jahren zu erwarten sind, können über ein 2-Pisten-System nur schwer abgefertigt werden, wodurch eine dritte Piste geplant wurde. Die Flughafen Wien-AG spricht von vielen Vorteilen, die mit dem Bau einer dritten Piste einhergehen, wie etwa eine Reduktion von Flugverspätungen, weniger Flugbewegungen zu Stoßzeiten sowie eine Verbesserung des Treibstoffverbrauchs und weniger Lärm. Anfang 2007 wurde ein Antrag zum Bau der 3. Piste bei der Niederösterreichischen Landesregierung gestellt. 2012 folgte ein positiver erstinstanzlicher Bescheid, allerdings wurde 2015 Berufung beim Bundesverwaltungsgericht eingelegt, wodurch sich die Bewilligung weiterhin verzögerte. Die 3. Piste wird auch als Piste 11L/29R bezeichnet. Dieser Name symbolisiert ihre Lage zum magnetischen Nordpol und bedeutet  $110^{\circ}/290^{\circ}$ . Die effektive Länge der Piste ist 3.680 m lang.<sup>86</sup>

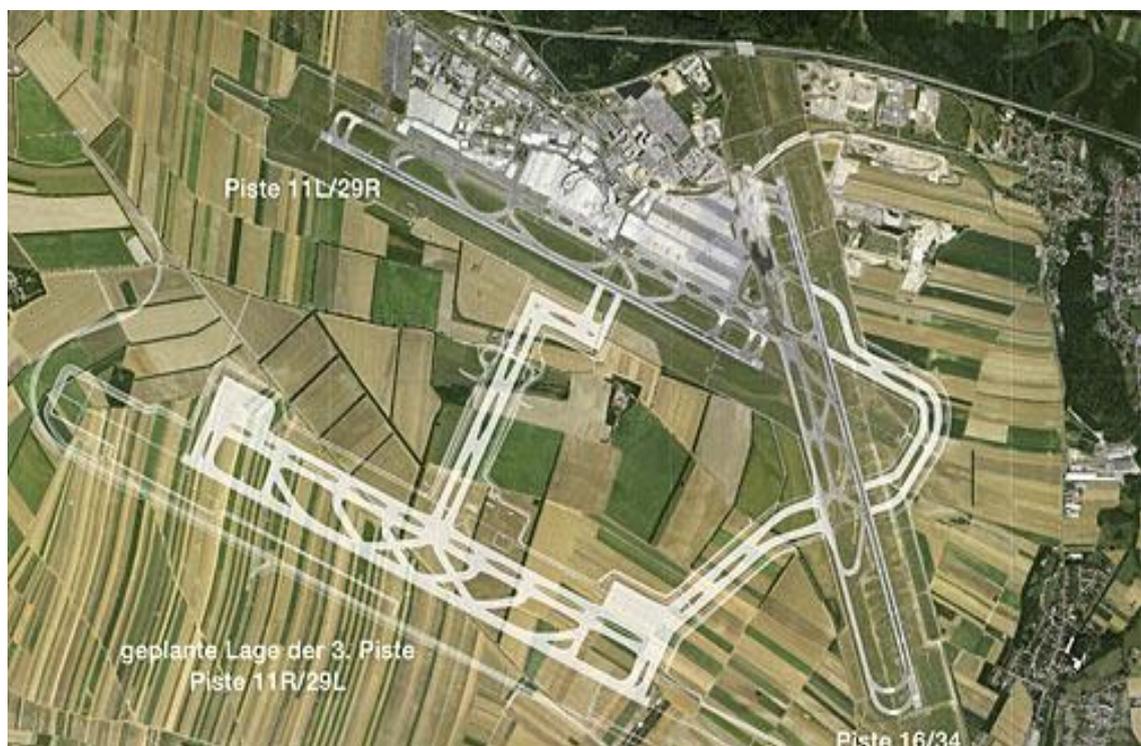


Abbildung 56: Die beiden bestehenden Pisten und die Lage der geplanten 3. Piste

<sup>84</sup> vgl. wienerzeitung.at „Anflug darf nicht über Wien erfolgen“ (gesamter Absatz)

<sup>85</sup> vgl. viennaairport.com „Zukunft Flughafen Wien 3. Piste“ (gesamter Absatz)

<sup>86</sup> vgl. viennaairport.com „Zukunft Flughafen Wien 3. Piste“ (gesamter Absatz)

vgl. viennaairport.com „Bauprojekt 3. Piste“ (gesamter Absatz)

## **Mediationsverfahren**

Am Beginn der Jahrhundertwende, zwischen 2000 bis 2005, fand das in Europa umfassendste Mediationsverfahren statt, bei dem etwa 50 Parteien, wie beispielsweise Bürgerparteien, Anrainergemeinden oder etwa die Austro Control beteiligt waren. Nach unzähligen Stunden der gemeinsamen Arbeit und Lösungsfindung wurde diese Phase schlussendlich mit einem zivilrechtlich verbindlichen Mediationsvertrag, der Gründung eines Umweltfonds und der Errichtung eines Dialogforums abgeschlossen. Als Ziel wurde die Erarbeitung von umweltfreundlichen und wirtschaftlichen Konzepten und Lösungen genannt.

## **Nachtflüge**

Im Mediationsvertrag wurde ein Beschluss zur Regelung der Nachtflüge festgelegt, der besagt, dass Nachtbewegungen, sprich Starts und Landungen, bis zur Inbetriebnahme der geplanten 3. Piste zwischen 23:30 und 05:30 stetig reduziert werden sollen und zwar auf die Hälfte der im Jahr 2006 verzeichneten Nachtflüge. Im Falle einer Verzögerung oder gar eines Ausfalls der Errichtung der 3. Piste, wurde ein Stopp der Nachtflüge ab dem Jahr 2010 zwischen 23:30 bis 05:30 festgelegt. Da es bis ins Jahr 2010 keine Entscheidung gab, wurde eine neue vorläufige Lösung gefunden, bei der die Nachtflüge auf 4.700 jährlich reduziert wurden, im Falle einer späteren Errichtung der dritten Piste, würde sich diese Zahl auf 3.000 Nachtbewegungen reduzieren.

## **Lärmzonendeckel**

Die Regelung des sogenannten Lärmzonendeckels besagt, dass sich die angrenzenden Gemeinden des Flughafens Wien-Schwechat verpflichten in der direkten Lärmzone, in der eine Lautstärke von über 54 dB vorherrscht, keine neuen Häuser oder Wohnungen zu errichten, im Gegenzug garantiert der Flughafen, dass die Lärmzonen um den Flughafen nicht vergrößert werden. Mit dieser Lösung wird eine Reduktion des Fluglärms bis zur Eröffnung der 3. Piste angestrebt.

## **Lärmschutzprogramm**

Das Lärmschutzprogramm ist eine Verbesserungsmaßnahme, die vor allem die Menschen in der unmittelbaren Umgebung des Flughafens Wien-Schwechat betrifft. Das Ziel ist die Erhöhung und der Schutz der Gesundheit und Lebensqualität. Konkret soll ab einem konstanten Schallpegel von über 54 dB am Tag und 45 dB in der Nacht der Flughafen einen Großteil, das heißt zwischen 50% und 100%, der Errichtung von Lärmschutzbauteilen, wie etwa Lärmschutzfenster oder Lärmschutztüren, übernehmen. Im November 2007 wurde das Lärmschutzprogramm auf Wunsch der ARGE Bürgerinitiativen im Dialogforum Flughafen Wien und der Bürgermeister der angrenzenden Gemeinden erweitert. Konkret geht es um die Belastung der Anrainer, die in unmittelbarer Nachbarschaft zur geplanten 3. Piste wohnen. Sie sollen zwar zukünftig mit Entlastungen rechnen können, bis zu Errichtung einer dritten Piste haben sie allerdings noch mit erheblichen Belastungen zu rechnen. Die Planung der Erweiterung des Lärmschutzprogramms wurde vom Umweltfond der Flughafen Wien

AG finanziert. In der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung ist nächtlich ein Dauerschallpegel über 55 dB als Höchstwert fixiert. Der Flughafen Wien-Schwechat hat in seinem Lärmschutzprogramm einen Grenzwert des Dauerschallpegels auf 45 dB festgelegt. Somit besteht eine Diskrepanz von 10% zwischen den Schwellwerten der ländlichen Lärmschutzverordnung und der des Flughafens.<sup>87</sup>

## **Das Projekt**

Die Pläne und Dokumente zum Bauprojekt der 3. Piste sind in 12 Ordnern verankert. In einem 3 Stufen Programm, das in zeitlicher Abhängigkeit zu den Entwicklungen vor Ort steht, soll die 3. Piste und die notwendigen Bauten, die mit ihr einhergehen, in einem bestimmten Realisierungszeitraum errichtet werden. Das technische und planerische Bestreben der Flughafen Wien AG umfassen neben der Errichtung einer dritten Piste weitere Gebäude, wie etwa einer dritten Feuerwache, einer Luftfahrzeug-Enteisungsmittelstation, eine Betriebstankstelle und ein Werkstättegebäude, auch die Errichtung eines Lagerplatzes für den Winterdienst und der Ausbau von Wasserversorgungs- und Abwasser-Entsorgungsanlagen, sowie eine elektro- und nachrichtentechnische Versorgung ist geplant. Es sind auch Bestimmungen zur Geländeanpassung, der Straßen und Rollwege, als auch Markierungen, Beschilderungen sowie Flugsicherungseinrichtungen und Beleuchtungsideen vorgesehen. Eine Verlegung der Straße B10 wäre ebenfalls notwendig.

## **Erste Ausbaustufe**

Die erste Ausbaustufe soll unter dem Namen Ausbaustufe Ia die intensivste und größte Ausbaustufe darstellen. Neben einer umfangreichen Geländeanpassung, soll auch die Straße B10 verlegt werden. Die 3. Piste wird nach der Errichtung an die bestehende Piste 16/34 gekoppelt und kanalisiert. Schadstoffbelastetes Wasser wird in einer Kläranlage gefiltert und gereinigt, unbelastetes Wasser wird in die Donau abgeführt. Neben neuen Gebäuden sollen in dieser Bauphase auch notwendige Bereiche für den CAT III errichtet und interne Straßenverbindungen gelegt werden. Eine öffentliche Verbindung erschließt den Bereich Katharinenhof von der B10. Umwelt- und Sicherheitsschutzmaßnahmen sollen den Bereich aufwerten, es handelt sich dabei um Lärm- und Sichtschutzlösungen, Bepflanzungskonzepte, sowie Rodungsvorschläge und landschaftsplanerische Ideen, die in dieser Bauphase umgesetzt werden sollen.

## **Zweite Ausbaustufe**

In der zweiten Ausbaustufe, Ausbaustufe Ib, soll das Perimeter-Rollwegpaar als unabhängige und eigenständige Querung zum System der bereits bestehenden Piste 11L/29R errichtet werden. Mit dieser technischen Planung gehen wieder einige Begleitmaßnahmen einher, ähnlich wie in der Ausbaustufe Ia sind vor allem landschaftspflegerische Umsetzungen geplant.

---

<sup>87</sup> vgl. viennaairport.com „Mediationsverfahren“ (gesamtes Kapitel 2.3 bezieht sich auf Quelle)

## Dritte Ausbaustufe

Bei der letzten Phase, der Ausbaustufe II, widmet man sich vor allem dem Bau eines Mittelrollweges, der die bestehende Piste 11/29 kreuzen soll. Das Flughafengelände soll außerdem mit Zufahrtstraßen ausgestattet werden. Es soll eine Verbindung zum Katharinenhof geschaffen und ein Straßentunnel unter dem Rollweg errichtet werden. Auch in dieser letzten Phase, sind Begleitmaßnahmen geplant.<sup>88</sup>

## Der Konflikt

Seit Jahren herrscht ein Streit vor Gericht, bei dem es um die Erlaubnis zum Bau der 3. Piste geht. Im März 2007 wurde ein Antrag zum Bau einer dritten Piste bei der Niederösterreichische Landesregierung gestellt. Im Juli 2012 erhielt die Flughafen Wien AG das Einverständnis zur Errichtung. Im Februar 2017 wurde vom Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass die 3. Piste nicht gebaut werden darf, da der Klimaschutz und eine Reduktion der Treibstoffgase im Vordergrund stehen und das Projekt die Umwelt maßgeblich belasten würde. Außerdem wurde kritisiert, dass das Interesse zum Bau vorwiegend bei den Betreibern und nicht im öffentlichen Interesse stünde und auch Österreich eine Mitverantwortung im Sinne des Umweltschutzes hätte. Im Juni 2017 hob der Verfassungsgerichtshof diese Entscheidung wieder auf, da im Luftfahrtgesetz nicht verankert sei, dass der Klimaschutz ein wichtiges öffentliches Anliegen darstelle und dieses auch nicht für das Bauvorhaben relevant sei. Die EU-Richtlinien zum Klimaschutz würden eingehalten werden und der Umweltschutz würde auch berücksichtigt werden, so das Oberste Verwaltungsgericht. Weiters steht die Frage im Raum, wer denn eigentlich verantwortlich für die Luftverschmutzung sei. Der Verwaltungsgerichtshof meint dazu, dass die Emissionen durch den Luftverkehr und nicht durch den Flughafen selbst verursacht werden würden und deswegen dieses Argument kein Stopp für den Bau bedeuten dürfte, außerdem sei diese Ansicht auch im EU-Recht verankert. Der Verwaltungsgerichtshof gab schließlich im März 2019, nach Abschluss einer Umweltverträglichkeitsprüfung, grünes Licht für den Bau der 3. Piste, auch gegen diesen Entschluss wurde Revision erhoben. Die Flughafen Wien AG begrüßt diese Entscheidung und ist derzeit in der Planung der nächsten Projektschritte.<sup>89</sup> Zum Thema dritte Piste scheiden sich die Meinungen der österreichischen Bevölkerung, das Projekt gilt als sehr umstritten. In der Wirtschaft begrüßt man das Projekt größtenteils, da neue Arbeitsplätze geschaffen werden, die Bevölkerung und die angrenzenden Nachbarn des Flughafens kritisieren das Projekt größtenteils, da es zu weiteren Umweltbelastungen und Lärm kommen könnte. Sonja Zwanzl, Präsidentin der Wirtschaftskammer Niederösterreich, meinte, dass ein Wirtschaftsstandort wie Österreich einen Flughafen mit adäquaten Kapazitäten benötigt.<sup>90</sup> Norbert Kettner, Wiens Tourismusdirektor, befürwortet den Bau der 3. Piste, da etwa die Hälfte der Touristen über den Luftweg nach Wien anreist. Die FPÖ (im März 2019 noch in der Regierung) setzt sich ebenfalls für den Ausbau ein, da er für die Schaffung neuer Arbeitsplätze wichtig sei und somit das Abwandern der Bevölkerung in die

<sup>88</sup> vgl. viennaairport „Bauprojekt 3.Piste“ (gesamtes Kapitel 2.3 bezieht sich auf Quelle)

<sup>89</sup> vgl. Szigetvari „Höchstgericht gibt grünes Licht für dritte Piste am Flughafen“ (gesamter Absatz)  
vgl. viennaairport „Bauprojekt 3.Piste (gesamter Absatz)

vgl. für Kapitel 3.Piste: viennaairport „Geschäftsbericht Flughafen Wien AG“ (gesamter Absatz)

<sup>90</sup> ohne Verfasser „3.Piste fix: Grünes Licht sorgt für Jubel und Kritik“ (gesamter Absatz)

Nachbarländer reduziert werden könnte. Die Umweltsprecherin und Politikerin Martha Bißmann befürchtet, dass mit dem Bau einer weiteren Piste, der Klimaschutz und die Klimaschutzziele gefährdet sind, Rüdiger Maresch, Umweltsprecher und Politiker der Grünen, ist ebenfalls besorgt und kritisiert das Projekt.<sup>91</sup>

## **2.4 Wirtschaftsfaktor Flughafen Wien-Schwechat**

Die Stadt Wien wurde in den letzten Jahren mehrfach von der internationalen Beratungsagentur Mercer, als Stadt mit der weltweit höchsten Lebensqualität eingeordnet, wodurch Österreich zu einem beliebten Tourismusreiseziel wurde.<sup>92</sup> Zahlreiche internationale Konzerne verlegten ihre Firmensitze nach Österreich, da sie die strategisch günstige Lage und die gute Verbindung zu Osteuropa längst entdeckt haben. Diese Menschenbewegungen und Wirtschaftswicklungen sind für eine Erhaltung der österreichischen Lebensqualität und Umwelt leider nicht sehr förderlich.

Der Flughafen Wien-Schwechat ist eine wichtige Drehscheibe im europäischen Luftverkehr und auf Grund seiner zentralen geografischen Lage auch international anerkannt. 180 Reiseziele, davon 40 nach Osteuropa werden von Wien-Schwechat aus angefliegen. Die hohen Ansprüche des Flughafenbetreibers spiegelt sich in der guten Servicequalität und moderner Passagier- und Cargo-Bereiche wider. Der Flughafen bietet außerdem eine umfangreiche Infrastruktur an, die sich laufend modernsten Standardisierungen anpasst und dabei am Zahn der Zeit mitspielt. Die Transitrouten um den Flughafen sind gut an das umliegende Straßennetz angebunden und führen direkt nach West- und Osteuropa.<sup>93</sup>

Der Flughafen Wien-Schwechat ist einer der größten Arbeitgeber Österreichs, dies belegt eine im Mai 2015 veröffentlichte Studie des IWI, dem Industriewissenschaftlichen Institut.<sup>94</sup> Die Studie zeigt auf, dass zwischen 2009 und 2015 die Wertschöpfung aus der Luftfahrt in Österreich um 11,1% wuchs und die Anzahl der Beschäftigten um 22,2% innerhalb von 5 Jahren anstieg.<sup>95</sup>

Ein Geschäftsbericht der Flughafen Wien AG, der jährlich erscheint, legt Zahlen, Fakten und Umsätze der Firma öffentlich auf den Tisch und verweist auf die Unternehmensziele der nächsten Jahre. Die Grundsätze des Unternehmens sind dabei stets Kundenorientierung, Professionalität, Wirtschaftlichkeit und Respekt, sie stehen an oberster Stelle. Zu den langfristig geplanten Unternehmenszielen zählt der Ausbau neuer Ertragspotenziale und das bestmögliche Nutzen bestehender Ressourcen, außerdem wird eine steigende Produktivität und Rentabilität angestrebt und der Kundenservice soll stetig verbessert werden. Die Flughafen Wien AG rechnet in den nächsten Jahren mit einem jährlich steigenden Passagieraufkommen von rund 3,3%, wodurch 2020 rund 28 Millionen Passagiere zu erwarten sind.<sup>96</sup>

---

<sup>91</sup> ohne Verfasser „3.Piste fix: Grünes Licht sorgt für Jubel und Kritik“

<sup>92</sup> vgl. wien.gv.at „Lebensqualität-Wien ist und bleibt Nummer eins“

<sup>93</sup> vgl. viennaairport „Geschäftsbericht Flughafen Wien AG“ (gesamter Absatz)

<sup>94</sup> vgl. viennaairport „Wirtschaftsfaktor Flughafen Wien“

<sup>95</sup> vgl. viennaairport „Wirtschaftsfaktor Flughafen Wien“ (gesamter Absatz)

<sup>96</sup> vgl. viennaairport „Geschäftsbericht Flughafen Wien AG“ (gesamter Absatz)



Abbildung 57: Werbung von Austrian Airlines im Terminal 3



Abbildung 58: Flughafen Wien-Schwechat

## **2.5 Umwelt und Nachhaltigkeit**

Die Umweltzerstörung durch den Flugverkehr ist enorm, Schadstoffemissionen, Fluglärm und Flächenversiegelungen auf Flughäfen sind Probleme, die es zu verbessern gilt. Die Globale Erwärmung schreitet rasant voran, dabei spielt das Verbrennen fossiler Brennstoffe beim Flugverkehr eine tragende Rolle. Gesundheitsschädliche und klimaverändernde Gase treten in die Atmosphäre ein und tragen maßgeblich zur Erderwärmung bei. Lokal betrachtet haben wir vor allem mit der Lärmbelästigung der startenden und landenden Flugzeuge zu kämpfen. Ebenso kommt es beim Ausstoß von Stickoxiden und unverbrannten Kohlenwasserstoffen zur Verschlechterung der Luftqualität des Umlandes. Der enorme Flächenverbrauch durch den Ausbau von Landebahnen und die Erweiterung des Flughafenareals, führt zu weiteren Naturzerstörungen. Global betrachtet ist vor allem die Erderwärmung durch THG-Emissionen ein riesiges Problem.<sup>97</sup> Bereits Angela Merkel sagte in einem Interview in der Bild im Jahr 1995, dass das Auto zum Umwelt-Buhmann gemacht wird, wir allerdings auf die katastrophalen Konsequenzen des Flugverkehrs vergessen.<sup>98</sup>

### **Klimaveränderung durch den Luftverkehr**

Der Treibstoff Kerosin stößt bei der Verbrennung schädliche Abgase, die vor allem aus Wasserdampf, Kohlendioxid und Stickoxiden bestehen, aus, die zum Teil klimaschädlich auf die Umwelt wirken. Dies führt in weiterer Folge zu einer dreimal höheren Belastung in der Luftatmosphäre als am Boden und bewirkt einem Anstieg des Treibhauseffekts. Der Abbau kann bis zu 100 Jahre dauern, in der Zwischenzeit beeinflusst diese Belastung klimabedingte Umweltkatastrophen, die nicht rückgängig gemacht werden könnten. Die Kondensstreifen, die im Flugverkehr entstehen, begünstigen Schleierwolken, die wiederum die Atmosphäre erhitzen. 5 Prozent der globalen Erderwärmung ist auf den Flugverkehr zurückzuführen, wobei sich dieser Anteil in den nächsten Jahren verstärken wird und somit zu einer Erhöhung der Erderwärmung führt. Preisgünstige Angebote von Billigairlines, ermöglichen es dem Reisenden günstiger in ein benachbartes europäisches Land zu fliegen, als innerhalb des eigenen Landes den Zug zu nutzen. So ist die Attraktivität des Kurzzeitreisens in nahe und ferne Länder sehr groß und setzt den Faktor Umwelt in den Hintergrund. <sup>99</sup>

Um die Umwelt möglichst wenig zu schädigen, dürfte jede Person im Durchschnitt jährlich drei Tonnen CO<sub>2</sub> produzieren, davon eine Tonne für Mobilität. Eine Reise von Frankfurt in die Karibik und zurück würde diese Grenze bereits überschreiten. Der Frachtverkehr produziert den größten Ausschuss des belastenden CO<sub>2</sub> Ausstoßes. 30 Mio. Tonnen Früchte aus Übersee werden jährlich per Flugzeug von A nach B transportiert und machen somit einen Großteil aus. Das jährliche Wachstum des Luftverkehrs wird momentan auf 7,1% geschätzt, dies bedeutet, dass die Entwickler zwar die Triebwerke im Bereich Schadstoffausstoß verbessern, das vermehrte Reisen per Flugzeug allerdings den Anstieg der Treibhausgasemissionen begünstigt. Derzeit starten das DLR (Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt) und die NASA Versuche

<sup>97</sup> vgl. [viennaairport.com](http://viennaairport.com) „Umwelt & Nachhaltigkeit“ (gesamter Absatz)

<sup>98</sup> vgl. [die-klimaschutz-baustelle.de](http://die-klimaschutz-baustelle.de), Merkel (gesamter Absatz)

<sup>99</sup> vgl. [viennaairport.com](http://viennaairport.com) „Umwelt & Nachhaltigkeit“ (gesamter Absatz)

mit alternativen und umweltschonenderen Treibstoffen. Im Rahmen des ECLIF (Emission and Climate Impact of Alternative Fuels) versucht man durch Testflüge die Verbesserung des Ausstoßes nachzuweisen. So wurden in den ersten Studien 90% weniger Feinstaub, 90% weniger Schwefeloxidemissionen und 30% weniger Stickoxidemissionen gemessen. 1981 wurde von der ICAO (Internationalen Zivilluftfahrtorganisation) das erste Mal ein NO<sub>x</sub>-Grenzwert für Triebwerke festgelegt, der die Qualität der Luft an Flughäfen verbessern soll. 1993 wurde der Grenzwert verschärft, um 1999 eine Reduktion von 20 Prozent zu erzielen. Im Laufe der Jahre wurden die Ziele immer höher gelegt. Der EU-Emissionshandel trat am 1.01.2005 in Kraft und versucht als Teil der EU-Klimapolitik, die Treibhausgasemissionen zu steuern. Im Dezember 2006 wurde von der EU-Kommission erstmals vorgeschlagen, den Flugverkehr in das Emissionshandelssystem aufzunehmen, die Fluggesellschaften müssen bereits 2012 diese Vorgaben der EU nachweisen.<sup>100</sup>

## **Fluglärm**

Der Begriff Fluglärm beschreibt den von Flugzeugen und Luftfahrzeugen verursachten Geräuschpegel, der eine störende Wirkung auf die Umwelt darstellt. 1971 wurde das erste Fluglärmgesetz beschlossen. 2007 wurde dieses grundlegend erneuert und setzt sowohl für neue und ausgebaute Flugplätze genau Grenzen fest. Im Gegensatz zu dem Lärmschutzgesetz für Schienen-oder Straßenbahn-lärmgeschädigte, die nur ein Anrecht bei Neu-oder Ausbaumaßnahmen haben, gilt für Anwohner von Bestandsflughäfen ein Rechtsanspruch auf passiven Lärmschutz, bei dem allerdings zwischen Tages-und Nachtschutzzonen und zivilen und militärischen Flugplätzen unterschieden wird.

Abhängig von den Flugphasen, dem Ort und der Zeit unterscheidet man:

- Lärm beim Landeanflug
- Lärm beim Start (Luftfahrt)
- Bodenlärm von Flughäfen
- Tieffluglärm
- Nachtfluglärm

Die Hauptursache der Lärmbelastung stellen die Triebwerke, das Fahrwerk und die umströmende Luft des Flugzeuges dar. In der Startphase ist der Lärm bei Flugzeugen in erster Linie durch die Kolbenmotoren, bei Turboprops hauptsächlich durch die Propellerblätter, bei Jet-und Turbojettriebwerken ist der Geräuschfaktor vor allem auf das Mischen heißer und schneller Austrittsgase mit der umgebenden Luft zurückzuführen. Bei Triebwerksschaufeln oder Fans entstehen durch Interferenzen und Unregelmäßigkeiten des Luftstroms laute Geräusche. Abhängig von Flugzeugtyp und Entfernung können jetbetriebene Flugzeuge beim Start eine Lautstärke von 90dB(A) verursachen. Die Lärmbelastung hat sich in den letzten Jahrzehnten maßgeblich geändert. Zwar wurde eine Lärmreduktion festgestellt, allerdings wird diese von der Anzahl der Flugbewegungen wieder in den Schatten gerückt. Die

---

<sup>100</sup> vgl. wikipedia „Umweltauswirkungen\_des\_Luftverkehrs“ (gesamter Absatz)  
vgl. umweltbundesamt.de „Umweltbelastungen durch den Flugverkehr und Überblick über Minderungsmaßnahmen“ (gesamter Absatz)  
vgl. wikipedia „Internationale\_Zivilluftfahrtorganisation“ (gesamter Absatz)  
vgl. wikipedia „Kerosinsteuer“ (gesamter Absatz)

Belastung beim Startvorgang wurde durch die Anwendung von leichteren Konstruktionsmaterialien reduziert, bei der weniger Schub auftritt und ein steilerer Steigflug ermöglicht werden kann. Der Lärm bei der Landung hat sich nicht verbessert, im Gegenteil, man verzeichnet sogar eine Zunahme in den vergangenen Jahren. Vorhaben zur Reduktion des Fluglärms seitens der Hersteller bezogen sich hauptsächlich auf die Weiterentwicklung der Leichtbaumaterialien und die dadurch resultierende Verringerung des Gewichts, sowie die Weiterentwicklung der Turbofantriebwerke. Maßnahmen der Fluggesellschaften bezogen sich vorwiegend auf die Vorgaben vom Lärmschutzverfahren Noise abatement procedures. Mit Hilfe der Flugsicherung wird versucht mit der Verlagerung der An- und Abflugstrecken über dünnbesiedelte Gebiete, dem Lärm entgegenzuwirken.<sup>101</sup>

Blickt man in die Zukunft, gibt es bereits für die nächsten Jahre Maßnahmen aller Parteien für die weitere Verbesserung. Das Projekt „X-noise Soudine“, ein Team aus Wissenschaftler der EU, der Forschungsgruppe ACARE und eine Kooperation von europäischen Flugzeugbauern und Umwelteinrichtung, hat es sich zum Ziel gesetzt, bis 2020 die Lärmbelastung um die Hälfte zu reduzieren. Flughafenbetreiber versuchen durch strengere Lärmkriterien und erhöhte Landegebühen das Problem zu lösen.<sup>102</sup>

Seit einigen Jahren ist bekannt, dass Fluglärm die Gesundheit schädigt. So ist es wissenschaftlich bewiesen, dass dieser Lärm negative Einflüsse auf Menschen und Tiere hat und es bereits ab 65 dB(A) zur gesundheitlichen Beeinträchtigung kommt. Eine mögliche Begleiterscheinung könnte wie folgt aussehen: tritt der erhöhte Lärm ein, schütten wir über die Nebenniere Adrenalin aus und der Nerv Sympathikus, der sich an der Brustwirbelsäule befindet, wird aktiviert, wodurch wiederum unsere Blutgefäße verengt werden. Der Körper empfindet so lange Stress, bis der Lärm wieder vorüber ist. Bei einer Dauerlärmbelastung kann sich der Körper nicht erholen, es kommt zu keiner Entspannung und Entlastung der Organe und kann folglich zu einem erhöhten Blutdruck und einer Herz-Kreislauf-Erkrankung kommen, die sich besonders bei Störungen der Nachtruhe bemerkbar macht. Fluglärm gilt ebenfalls als großer Störfaktor, wenn es um die geistige Leistungsfähigkeit, die Konzentration, der Kommunikation geht. Besonders für Kinder ist es schwierig bei der Lärmkulisse, sich zu konzentrieren. Fluglärm ist im Gegensatz zu anderen Schallquellen ein besonderes Problem, da er große Bereiche des menschlichen Sprach- und Hörbereichs stört. Das Gehirn benötigt mehr Energie und Aufwand, um das Aufgenommene besser zu verarbeiten. Wissenschaftler, die Lärmstudien an menschlichen Probanden durchgeführt haben, kamen zu dem Ergebnis, dass zum Beispiel Kinder, die längerfristig Fluglärm ausgesetzt waren, ein erhöhtes Risiko für Spätfolgen wie psychosomatische Krankheiten und Herz-Kreislauf-Erkrankungen hatten.<sup>103</sup>

Eine deutsche Expertengruppe untersuchte vor einigen Jahren im Auftrag des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft die Auswirkung des Fluglärms auf den Menschen. Im Laufe der Forschung, wurden bekannte und neue Erkenntnisse veröffentlicht. Die Studie bestätigt, dass der Flugverkehrslärm das Herz-Kreislauf-System stören kann, was in weiterer Folge die Schlafqualität mindert. Eine

<sup>101</sup> vgl. wikipedia „Umweltauswirkungen\_des\_Luftverkehrs“ (gesamter Absatz)

<sup>102</sup> vgl. wikipedia „Umweltauswirkungen\_des\_Luftverkehrs“ (gesamter Absatz)

<sup>103</sup> vgl. wikipedia „Umweltauswirkungen\_des\_Luftverkehrs“ (gesamter Absatz)  
vgl. wikipedia „Flughafen\_Wien-Schwechat“ (gesamter Absatz)

dauerhafte Belastung verursacht außerdem eine erhöhte Ausschüttung der Stresshormone. Eine nachhaltige gesundheitsschädliche Auswirkung auf Schwangere und Kinder, sowie der Einfluss auf Krebserkrankungen, konnte in dieser Studie nicht bestätigt werden.<sup>104</sup>

## **Flächenversiegelung**

Flugplätze benötigen eine enorme Bebauungsfläche für den Ausbau von Start- und Landebahnen, Rollwege, Abstellflächen, Hangars und Abfertigungsgebäude. Kleine Flugplätze begnügen sich mit flachen Graswiesen, Verkehrsflughäfen benötigen hierfür allerdings asphaltierte oder betonierte Untergründe. Diese Bodenversiegelung lässt keinen Niederschlag mehr in den Boden eindringen, eine Grundwasserabsenkung wird meist durchgeführt, was sich wiederum schlecht auf die Pflanzen- und Tierwelt auswirkt. Weiters kommt es bei einer starken Sonneneinstrahlung zur Erwärmung des Asphalts, was wiederum Einfluss auf die Erwärmung der Umgebung hat. Betrachtet man einzelne Stadtkerne, fällt auf, dass nur mehr ein geringer Teil des Erdbodens Luft zum Atmen hat. Die Zersiedelung, der Ausbau von Gewerbeflächen und die Erweiterung des Verkehrs- und Straßennetzes sind Gründe, warum die Bodenversiegelung immer mehr in die unberührte Natur vordringt. In dicht besiedelten Gebieten, wie zum Beispiel Innenstädten, stellt diese Flächenversiegelung eines der größten ökologischen Probleme dar. Die Möglichkeit Boden als Kohlendioxidspeicher in Bezug auf die Klimaproblematik zu nutzen, geht bei verbauten Gründen verloren. Mit einer bodenschonenderen Planung könnte das Klima geschützt werden, daher ist es wichtig Grünland, Gärten und auch Innenhöfe so unversiegelt wie möglich zu lassen. Im Vergleich zu anderen Mobilitätsinfrastrukturen ist der für den Luftverkehr gemessene Flächenverbrauch je Hektar versiegelter Fläche vergleichsweise gering. In unbebauten Abschnitten an Flughäfen, können sich Flora und Fauna ungestört ausbreiten. Auf vielen Flugplätzen verzeichnet man Biotope, die geschützt werden.<sup>105</sup>

---

<sup>104</sup> vgl. Verfasser unbekannt „Fluglärm schadet der Gesundheit aber...“ (gesamter Absatz)

<sup>105</sup> vgl. wikipedia „Umweltauswirkungen\_des\_Luftverkehrs“ (gesamter Absatz)

vgl. wikipedia „Flächenversiegelung“ (gesamter Absatz)

vgl. umweltberatung.at „Bodenversiegelung und Flächenverbrauch“ (gesamter Absatz)

### **3. NICHT-ORT**

#### **3.1 Einleitung: Der Begriff „Nicht-Ort“ nach Marc Augé**

Der Autor Marc Augé wurde 1935 in Frankreich geboren. Er lehrte an der Pariser Universität École des Hautes Études en Sciences Sociales Anthropologie und war später Präsident der Universität. Augé gilt als bedeutender Ethnologe und Anthropologe unserer gegenwärtigen Zeit. In den 1970er und 1980er Jahren reiste und forschte der Schriftsteller in Afrika und Lateinamerika, zurück in Frankreich, beschäftigte er sich zunehmend mit der modernen westlichen Gesellschaft und ihren Alltagsfragen. Er analysierte die architektonischen Räume und Zustände im städtischen Bereich. Augé widmete sich einem ethnologischen Studium in der Großstadt, dass er mit der westlichen Gesellschaft in Verbindung brachte. Zu seinen bekannten Werken gehören unter anderem das Buch „Tagebuch eines Obdachlosen“, „Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit“ und „Nicht-Orte“.<sup>106</sup>

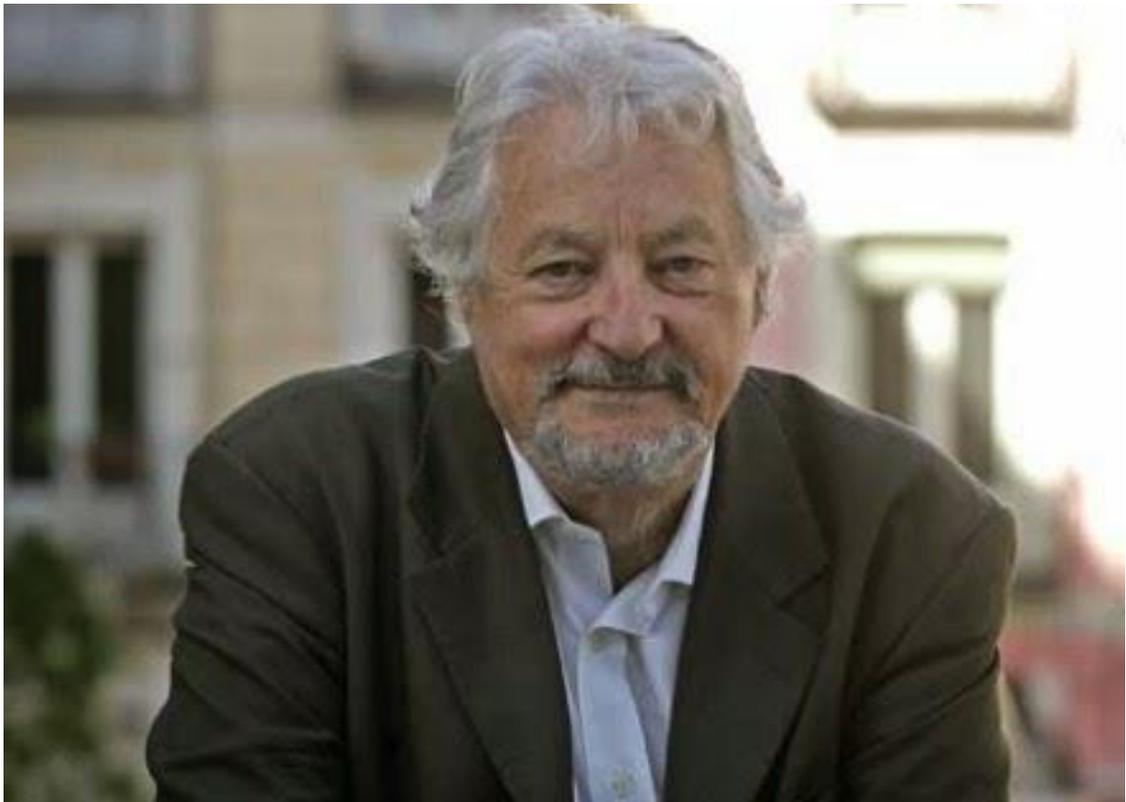


Abbildung 59: Portrait des Autors Marc Augé

Im Buch „Nicht-Orte“ setzt sich der Autor mit den Begriffen „Ort“ und „Nicht-Ort“ auseinander. Im ersten Kapitel „Das Nahe und das Ferne“ betrachtet er das Thema aus soziologischer Sicht und erläutert erstmals die Wesenszüge des Begriffs „Nicht-Ort“. Im zweiten Teil steht der „anthropologischen Orte“, also der historische Ort und seine Bedeutung, im Vordergrund. Im dritten Kapitel setzt sich Augé nochmals detailliert mit den Eigenschaften und Unterschieden des historischen Ortes und des modernen Nicht-

---

<sup>106</sup> vgl. Augé, 2014, S.98 f. (gesamter Absatz)

Ortes auseinander. Anhand von vergangenen Geschehnissen und gegenwärtigen Alltagssituationen wird das Thema veranschaulicht und kritisch hinterfragt.<sup>107</sup>

## Der Begriff „Ort“ nach Marc Augé

*„In der konkreten Realität der Welt von heute überschneiden und durchdringen Orte und Räume, Orte und Nicht-Orte sich gegenseitig. Die Möglichkeit des Nicht-Ortes ist an jedem beliebigen Ort gegeben“ Marc Augé<sup>108</sup>*

Im Buch „Nicht-Orte“ ist Marc Augé dem Begriff des „anthropologischen Ortes“, dem geschichtlichen Ort, auf der Spur. Er versucht schrittweise eine Erklärung für die Bedeutsamkeit von identitätsgeladenen Räumen zu finden. Er beschäftigt sich unter anderem mit dem Begriff des Territoriums, in dem sich das Individuum wiedererkennt und auch mit der Eroberung eines Gebietes, das mit der Erforschung, der Besiedelung, dem daraus resultierenden Verwurzeln und Identifizieren mit diesem Ort einhergeht.<sup>109</sup>

Für Augé hat der anthropologische Ort mehrere Ebenen, Orte, die mit Sinnhaftigkeit und Symbolkraft aufgeladen sind und obwohl sie unterschiedliche Zwecke erfüllen, haben sie doch einige Überschneidungen und können alle als identisch, historisch und rational betrachtet werden. Augé bezieht sich auf ein Zitat von Louis Marin, der den Ort so definiert: „Erste unbewegliche Oberfläche eines Körpers, der einen anderen Körper umgibt, oder einfacher gesagt: der Raum, in dem ein Körper sich befindet.“<sup>110</sup> Michel de Certeau wiederum sieht im Ort eine Ordnung, bei dem sich jedes Element an einer bestimmte Stelle befindet.<sup>111</sup> Im Buch „Orte.Nicht-Orte.Ab-Orte“ wird der Ort als etwas Sesshaftes und Stabiles beschrieben.<sup>112</sup>

Die tiefgehende Auseinandersetzung mit dem historischen Ort, lässt Augé zur Erkenntnis kommen, dass der anthropologische Ort vor allem geografisch zu interpretieren ist und sich durch Linie, das Schneiden von Linien und den Schnittpunkt definieren lässt. Dabei spricht er von Bahnen, Wegen und Achsen, die wiederum an Plätzen und Kreuzungspunkten ein Zentrum finden. Auch der menschliche Körper, der ähnlich wie der Raum Grenzen, Zentren und eine Hülle aufweist, kann als Teil des Raumes, in dem er sich befindet, interpretiert werden. Politische Geschehnisse werden mit dem Ort der Macht in Zusammenhang gebracht, Augé nennt in diesem Zusammenhang das Weiße Haus und den Kreml, bei dem ein Zusammenspiel eines monumentalen Bauwerkes mit seinen bedeutenden Machtpersonen ein mächtiges Bild kreieren. Ein weiteres wichtiges Beispiel, ist der städtische Raum und sein Zentrum, das centre-ville. Charakteristisch für diesen Stadtkern sind symbolhafte Bauten wie Kirchen, Rathäuser und Kultureinrichtungen, die eingebettet in ein Netz aus Cafés und Restaurants. Es handelt sich um einen Ort voller Geschichte und Tradition, ein Ort, der eine wichtige Rolle für seine Bürger spielt, da sich dort das Leben abspielt.<sup>113</sup>

---

<sup>107</sup> vgl. Augé, 2014, S.98 f. (gesamter Absatz)

<sup>108</sup> Augé, 2014, S.107

<sup>109</sup> vgl. Augé, 2014, S.52 f. (gesamter Absatz)

<sup>110</sup> Louis Marin in Augé, 2014, S.60

<sup>111</sup> vgl. Augé, 2014, S.60

<sup>112</sup> vgl. Martin, Steinborn, 2015, S. 7

<sup>113</sup> vgl. Augé, 2014, S.98 f. (gesamter Absatz)

Jede historische Ortschaft in Frankreich war bislang mit einem bestimmten ihm zugeordneten Titel versehen, der sie mit ihrer Geschichte und ihrem Charakter verband. In Zeiten der Moderne, müssen sich die Gemeinden mit dem Tourismus und mit einer damit verlorengelassenen Identität arrangieren. Der historische Stadtkern mit seinen imposanten Monumenten und antiken Straßen- und Ortsnamen deuten auf die Persönlichkeit und Geschichte der Stadt hin. Heutzutage sieht der Reisende eine Serie von Reklametafeln am Rande der Autobahn, die sich wie eine Visitenkarte präsentieren und den Touristen indirekt auffordert, weiterzufahren. Die Ortschaften sind gezwungen, sich der modernen Welt anzupassen und treten dabei zunehmend in den Hintergrund, da der Ausbau von Autobahnen im Fokus steht.<sup>114</sup>

Augé ist der Ansicht, dass der von Geschichte beeinflusste Ort, als Ort der Erinnerung interpretiert werden kann und somit den Gegenpol zum modernen Nicht-Ort darstellt, der als Produkt der Übermoderne kein anthropologischer Ort ist.<sup>115</sup>

### **Der Begriff „Nicht-Ort“ nach Marc Augé**

*„So wie ein Ort durch Relation und Geschichte gekennzeichnet ist, so definiert ein Raum, der keine Identität besitzt und sich weder als relational noch als historisch bezeichnen lässt, einen Nicht-Ort.“ Marc Augé <sup>116</sup>*

Im Buch „Nicht-Orte“ definiert Marc Augé den Begriff „Nicht-Ort“ und bezeichnet damit jene Räume, denen es an Identität oder Geschichte fehlt. Sie sind durch fehlende soziale Beziehung gekennzeichnet und bringen dadurch eine Art von Einsamkeit hervor.<sup>117</sup>

Es handelt sich vorwiegend um U-Bahnen, Bahnhöfe, Flughäfen und andere Transitrouten, sowie Einkaufszentren und Hotelketten. Im alltäglichen Leben durchqueren wir diese Plätze, ohne zum Verweilen aufgefordert zu werden. Augé nennt sie „sinnentleerte Funktionsräume“, denen es an Identität und Atmosphäre fehlt. Sie sind gekennzeichnet durch monotone, sich wiederholende Muster und Strukturen.<sup>118</sup>

Die Gegenwart, die Augé auch als „Übermoderne“ bezeichnet, bringt eine „Überfülle der Ereignisse“, eine „Überfülle des Raumes“ und eine „Individualisierung der Referenzen“ hervor. Die Beschleunigung der Zeit und die hohe Anzahl von Geschehnissen, erzeugen ein Übermaß an Informationen. Das Fernsehen und Internet generieren eine gezielte Informationsflut und fiktive Bilder der Werbung verwirren unsere menschliche Wahrnehmung und manipuliert unsere Realität. All diese Zustände sorgen für eine Art Sinnkrise, bei der wir den Bezug zum Hier und Jetzt verlieren. <sup>119</sup>

---

<sup>114</sup> vgl. Augé, 2014, S.51-77 (gesamter Absatz)

<sup>115</sup> vgl. Augé, 2014 S.51 f. (gesamter Absatz)

<sup>116</sup> Augé, 1994, S.92

Augé 2014, S.83

<sup>117</sup> vgl. Augé, 2014, S.22 (gesamter Absatz)

<sup>118</sup> Augé, 2014, S.88

<sup>119</sup> vgl. Augé, 2014, S.98 (gesamter Absatz)

„Die Welt der Übermoderne hat nicht dieselben Maße wie die Welt, in der wir zu leben glauben, denn wir leben in einer Welt, die zu erkunden wir noch nicht gelernt haben. Wir müssen neu lernen, den Raum zu denken.“ Marc Augé <sup>120</sup>

Wir sind längst in dieser Übermoderne angelangt. Die Großstädte sind gewachsen, die Bevölkerung und die Wohnbauten haben sich explosionsartig vermehrt, durch die Wohnungsknappheit und die damit verbundenen Preiserhöhungen wurde der Lebensraum der armen Bevölkerung immer kleiner. Der Mittelpunkt der modernen Wohnung ist nicht mehr der Herd in der Küche, die elektronischen Geräte wie etwa der Computer oder Fernseher, sind zum zentralen Mobiliar geworden. Die Stadt, wie wir sie von früher kennen, gibt es nicht mehr. Die Welt selbst gleicht mittlerweile einer Welt-Stadt, so Augé. Architekten, Stadtplaner oder Künstler verstehen die Existenz der Nicht-Orte auf unterschiedliche Weise. Einerseits nehmen sie diese Nicht-Orte als gegeben hin und arrangieren sich mit ihnen, andererseits merken sie die Problematik und möchten sie aufwerten, ihnen einen Mehrwert geben oder zu einer Identität verschaffen.<sup>121</sup>



Abbildung 60: Einband des Buches Nicht-Orte von Marc Augé

<sup>120</sup> Augé, 2014, S. 43

<sup>121</sup> vgl. Augé, 2014, S. 28 (gesamter Absatz)

### **3.2 Nicht-Ort Flughafen: Beispiele aus der Literatur und Film**

Der Raum des Reisenden ist für Marc Augé in seinem Buch der Inbegriff des Nicht-Ortes. Im Gegensatz zum wissenschaftlichen Reisenden, der bewusst einen Ort mit Geschichte aufsucht, um dort zu forschen, durchquert der moderne Reisende einen Nicht-Ort nach dem anderen und erfährt dadurch eine Art Einsamkeit. Es kommt zu einer Verschiebung der Wahrnehmung, zu einer Sinnentleerung und zu einem Verlust der Individualisierung.<sup>122</sup>

Als signifikantesten Nicht-Ort unserer Zeit nennt Augé den Flughafen. Dieser ist schon lange kein reiner Funktionsbau mehr, sondern funktioniert ähnlich wie eine Kleinstadt. Konsumeinrichtungen wie Einkaufs-, Gastronomie- und Freizeiteinrichtungen fügen sich zwischen Warte- und Erschließungszonen und bilden zusammen ein Netz aus Nicht-Orten.<sup>123</sup>

Um in die spannenden Zonen im Flughafenterminal zu gelangen, benötigt der Passagier ein Flugticket, also eine Art Vertrag, mit dem er den Nicht-Ort betreten darf. Nach dem Vorweisen der notwendigen Dokumente und der Identifikation durch den Reisepass, also durch das Beweisen der Identität, tritt der Einzelne in eine scheinbar anonyme Zone. Diese Regel gilt, laut Augé, an allen Nicht-Orten, sei es durch die bargeldlose Bezahlung im Supermarkt, die dem System Informationen über die Bankomat- oder Kreditkarte und zugleich einen Einblick in die Identität des Besitzers gibt oder das Fahren auf der Autobahn, auf dessen Strecke der Reisende von Kameras überwacht wird und dessen Autokennzeichen wichtige Auskünfte über den Besitzer geben.<sup>124</sup>

*„Die im Voraus oder im Nachhinein erfolgende Prüfung der Identität und des Vertrages stellt den Raum des modernen Konsums unter das Zeichen des Nicht-Ortes: Nur wer unschuldig ist, erlangt Zutritt. [...]“<sup>125</sup>*

Durch diese temporäre Identität genießt der Passagier des Nicht-Ortes eine passive Anonymität und wird Teil des Schauspiels vor Ort. Augé interpretiert dies so:

*„Der Passagier der Nicht-Orte findet seine Identität nur an der Grenzkontrolle, der Zahlstelle oder der Kasse des Supermarktes. Als Wartender gehorcht er denselben Codes wie die anderen, nimmt dieselben Botschaften auf, reagiert auf dieselben Aufforderungen. Der Raum des Nicht-Ortes schafft keine besondere Identität und keine besondere Relation, sondern Einsamkeit und Ähnlichkeit.“<sup>126</sup>*

Literatur, Fotografie, Film oder Kunst bieten uns ein enormes Maß an Reflexionsmaterial. Sie inspirieren uns und laden uns zum Reflektieren ein. Im folgendem Kapitel möchte ich mich drei ausgewählten Beispielen aus der Literatur zuwenden, die das Thema Flughafen auf ganz unterschiedliche Weise betrachten.<sup>127</sup>

---

<sup>122</sup> vgl. Augé, 2014, S.41 (gesamter Absatz)

<sup>123</sup> vgl. Augé, 2014, S.30 (gesamter Absatz)

<sup>124</sup> vgl. Augé, 2014, S.31 (gesamter Absatz)

<sup>125</sup> Augé, 2014, S. 103

<sup>126</sup> Augé, 2014, S.104

<sup>127</sup> vgl. Augé, 2014, S.99 (gesamter Absatz)

Das erste Buch namens „Der Terminal Mann - 16 Jahre als Staatenloser auf dem Pariser Flughafen“ erschien 2004 und wurde von Mehran Karimi Nasseri, dem Protagonisten des Buches geschrieben. Die Geschichte basiert auf einer wahren Begebenheit. Sie handelt von Sir Alfred Mehran, der mit bürgerlichen Namen Mehran Karimi Nasseri heißt, der zwischen 1988 und 2006 auf dem Pariser Flughafen Charles de Gaulle lebt. Das Buch inspiriert viele Jahre später Steven Spielberg zu dem Film „Terminal“, der erstmals im Jahr 2004 in den USA ausgestrahlt wurde.<sup>128</sup>

Das zweite Buch namens „Airport“ wurde von Alain de Botton, einem britisch-schweizerischen Schriftsteller und Fernsehproduzenten geschrieben und erschien 2011 in deutscher Fassung. Alain de Botton wurde eingeladen als Zeitzeuge vor Ort eine Woche die Geschehnisse und Eindrücke im Terminal zu sammeln und zu einem Roman zu verfassen. Es handelt sich dabei um eine Art Studie, bei der Alain de Botton sowohl Passagiere als auch Flughafenpersonal interviewte und somit ein kleiner Einblick hinter den Kulissen gewährt wurde.<sup>129</sup>

Das dritte Buch „Mr. Bingham sammelt Meilen“ erschien 2001, später wurde das Buch verfilmt und unter dem Namen „Up in the Air“ erstmals im Jahr 2010 in den deutschen Kinos gezeigt. Die Geschichte basiert auf einer fiktiven Geschichte eines Geschäftsmannes. In dem Buch wird vor allem die Zeit, die wir im Hotel, im Flugzeug oder am Flughafen verbringen, thematisiert und der Leben eines modernen Vielfliegers gezeigt.<sup>130</sup>

Auf Basis des zuvor erwähnten Buches von Marc Augé werden im folgenden Text die in den Büchern erwähnten Nicht-Orte beleuchtet.

---

<sup>128</sup> vgl. Sir Alfred, 2004 (gesamter Absatz)

<sup>129</sup> vgl. Alain de Botton, 2011 (gesamter Absatz)

<sup>130</sup> vgl. Walter Kirn, 2004 (gesamter Absatz)

## Sir Alfred Mehran, Der Terminal Mann, 16 Jahre als Staatenloser auf dem Pariser Flughafen



Abbildung 61: Sir Alfred (Mehran Karimi Nasseri) auf seiner roten Bank am Pariser Flughafen Charles de Gaulle

Sir Alfred, der mit bürgerlichen Namen Mehran Karimi Nasseri heißt und Iraner ist, lebte zwischen 1988 und 2006 unfreiwillig auf dem Pariser Flughafen Charles de Gaulle. Im Verlauf des Buches springt der Protagonist in seiner Erzählung zwischen der Vergangenheit und der Gegenwart mehrmals hin und her. Dabei bestreitet er bis zuletzt seine Herkunft, macht widersprüchliche Angaben, was es dem Leser schwer macht, seiner Geschichte zu folgen. Nach einem Studium der Psychologie in Teheran und seiner Teilnahme an politischen Protesten, wird Nasseri 1977 erstmals festgenommen und muss das Land verlassen. Er versucht mehrere Jahre in europäischen Ländern Asyl zu beantragen und schafft es nach einiger Zeit in Belgien den Flüchtlingsstatus zu erlangen. Nach einem kurzen Aufenthalt in Belgien beschließt Nasseri, eine Reise mit der Fähre nach England zu machen und schickt gutgläubig seine Dokumente nach Belgien zurück. Ohne Identitätsnachweis wird ihm allerdings die Einreise in London verwehrt und Nasseri versucht nach Paris weiterzureisen. Da er sich auch dort nicht ausweisen kann, wird ihm die freie Einreise in das Land verboten und so muss Nasseri am Flughafen Charles de Gaulle bleiben. Im Laufe seines langen Aufenthalts am Flughafen, wird er von mehreren Interessierten interviewt und erzählt seine Geschichte verfälscht weiter. Er spricht davon, dass er 1988 eine Reise nach Paris machte, mit dem Vorhaben, eine Weiterreise nach London anzutreten. Unglücklicherweise wurden seine Dokumente in Paris gestohlen, wodurch er sich nicht mehr ausweisen konnte und seine Einreise in London verweigert wurde. Er versuchte eine Rückreise nach Paris zu arrangieren, bei der er ohne nachweisliche Identität ebenfalls abgewiesen wurde und letztendlich am Flughafen Charles de Gaulle in Paris verweilen musste. Von nun an tritt der Protagonist unter dem Pseudonym Sir Alfred Mehran auf.

Er errichtet sich eine Behausung im Terminal 1 des Flughafens und nennt dies von nun an sein zu Hause. Seine außergewöhnliche Geschichte erhält mediale Aufmerksamkeit und so zieht es Reporter und Interessierte an den Flughafen, die ihn interviewen möchten. Seine ungewöhnliche Geschichte wird später Kernthema einiger Szenen in Hollywoodfilmen. Ein französischer Anwalt namens Christian Bourguet beschäftigt sich 1999 mit seinem Fall. Er spricht mit den belgischen und französischen Behörden. Brüssel weigert sich die Originaldokumente zu schicken, da Herr Nasserri sie persönlich abholen und unterzeichnen müsste, was ihm aus gegebenem Anlass nicht möglich ist. Der Anwalt schafft es schließlich, nach langen Verhandlungen, eine Einreise Nasserri zu erkämpfen, doch dieser tritt mittlerweile unter einer neuen Identität auf und weigert sich, die Einreisedokumente mit seinem Geburtsnamen zu unterzeichnen. Wo Sir Alfred Mehran oder sich Herr Nasserri heute befindet, ist ungewiss, doch Medienberichten zufolge zog er nach einem kurzen Klinikaufenthalt im Jahr 2007 in ein Obdachlosenheim. Die mit seiner Geschichte verbundenen Themen, wie etwa die Staatenlosigkeit oder die Problematik unserer modernen bürokratischen Politik, erwiesen sich als interessanter Stoff für Hollywood.<sup>131</sup> Die Geschichte von Nasserri, wurde bereits 1993 im Film „Die vom Himmel Gefallenen“ und in einer Dokumentation namens „Here to Where“ aufgegriffen. Steven Spielberg verfilmte seine Geschichte schließlich in der Komödie „Terminal“, bei der Tom Hanks die Hauptrolle spielte. Spielberg verlagerte die Geschichte in die USA, die seit den Anschlägen auf das World Trade Center, am 11. September 2001, den ausländischen Einwanderern misstrauisch gegenüberstanden. Viele Themen wurde angeschnitten, aber nicht tiefergehend behandelt.<sup>132</sup> Bei dem im Buch beschriebenen Nicht-Orte handelt es sich um Sir Alfreds Herberge, eine rote Couch, die seinen Platz im Terminal kennzeichnet. Sie dient ihm während seines Aufenthalts einerseits als Schlafplatz, andererseits auch als Wohnzimmer. Hinter der Bank versteckt er all seine Habseligkeiten. Die Post des Flughafens spielt ebenfalls eine wichtige Rolle, denn dort holt er regelmäßig seine Behördenbriefe ab. Für Sir Alfred ist der Flughafen unvorhergesehen und ungewollt zu seinem Lebensmittelpunkt geworden. Da Flughäfen als internationales Gebiet gelten und der Protagonist ohne gültige Papiere nicht ausreisen kann, ist er gezwungen wie eine Art Insasse im Gebäude zu bleiben. Er macht sich die öffentlichen Räumlichkeiten und Nicht-Orte zu seiner privaten Wohnstätte ohne dabei die Passagiere zu stören. Er sucht sich im Laufe der Jahre immer wieder ruhige Plätze und Ecken um sich dort niederzulassen, natürlich unter Berücksichtigung gewisser Vorschriften.<sup>133</sup> Nachdem die Geschichte von Sir Alfred Mehran durch etliche Zeitungsberichte bekannt wurde, kontaktierte Spielbergs Produktionsfirma Dreamworks Mehran Karimi Nasserri mit einem Angebot über das Telefon der Apotheke des Pariser Flughafens Charles de Gaulle. Um rund 275.000 Dollar verkaufte dieser schlussendlich die Rechte an seiner Lebensgeschichte. Die Filmgeschichte, des im Jahr 2004 in den USA erschienen Kinofilms „Terminal“, basiert nur teilweise auf der wahren Geschichte von Sir Alfred. Der Handlungsort wurde von Paris nach New York verlegt, die Herkunft des Protagonisten wurde vom Iraner zum Osteuropäer geändert. Spielberg machte aus der Handlung keine gesellschaftskritische Satire. Die Handlung wurde als Komödie verfilmt, bei der der Fokus nicht auf der Ein- und Ausreiseproblematik von Sir Alfred

<sup>131</sup> vgl. Sir Alfred, 2004 (gesamter Absatz)

<sup>132</sup> vgl. Sir Alfred, 2004 (gesamter Absatz)

vgl. Wikipedia „Mehran\_Karimi\_Nasserri“ (gesamter Absatz)

<sup>133</sup> vgl. Sir Alfred, 2004 (gesamter Absatz)

lag, der Protagonist wurde stattdessen als sympathischer Gutmensch dargestellt, der von allen gemocht wird.

### **Airport – Alain de Botton, Eine Woche in Heathrow**



Abbildung 62: Alain de Botton, am Flughafen London Heathrow

Der Autor und Philosoph Alain de Botton, der 1969 in der Schweiz geboren wurde, befasste sich nach seinem Studium der Geschichte und Philosophie mit Fragestellungen des alltäglichen Lebens. Im Sommer 2009 wurde der Autor von einem Mann, dessen Firma Flughäfen besitzt angerufen, mit der Bitte ein Buch über dem Flughafen London Heathrow zu schreiben. Im Jahr 2011 erschien das Buch erstmals in deutscher Fassung.<sup>134</sup>

In „Airport, eine Woche in Heathrow“, taucht der Autor für einen kurzen Augenblick in ein Leben am Flughafen ein, dass er in weiterer Folge in all seinen Facetten unter die Lupe nimmt und dabei interessante Eindrücke sammelt. Er wurde eingeladen, eine Woche im Terminal 5 als „Writer-in-Residence“, also als Schriftsteller vor Ort, seine Beobachtungen zu dokumentieren. Dabei beschreibt er Abschiedsszenen der Passagiere und interviewt das Personal, die von ihrer harten Arbeit hinter den Kulissen berichten. Tagsüber schreibt er über das rege Chaos im Terminal und über Szenen, die das Leben schreibt, abends gewinnt er von seinem Hotel aus indirekt Eindrücke über das nächtliche Fluggeschehen.<sup>135</sup>

Im Gegensatz zum herkömmlichen Passagier, der etwa auf Grund eines verspäteten Fluges unfreiwillig im Warteraum auf den Abflug wartet, begibt sich Alain de Botton bewusst auf Entdeckungstour hinter die Fassade des Flughafens London Heathrow. Bereits seit frühester Kindheit an begeistern Alain de Botton Flughäfen, da sie für ihn die Zentren der Moderne symbolisieren. Innovative Ideen unserer Zeit, die sich vor

<sup>134</sup> vgl. Alain de Botton, 2011 (gesamter Absatz)

<sup>135</sup> vgl. Alain de Botton, 2011 (gesamter Absatz)

allem mit der neuesten Technik, unserer Globalisierung, mit dem gegenwärtigen Konsumverhalten und Umwelthemen beschäftigen, werden auf Flughäfen zum Leben erweckt. Der Terminal ist ein Schauplatz, an dem der Zuschauer Teil des Lebens der anderen Passagiere wird, ohne ihre Namen oder ihre Geschichte zu kennen. Dieser Ort birgt einen enormen Stoff für etliche zukünftige Romane und Verfilmungen, die noch nicht geschrieben oder verfilmt wurden. Für viele Menschen beginnt am Flughafen eine neue Geschichte, ein neuer Lebensabschnitt. Meist handelt es sich um kurze Reisen von Geschäftsleuten, die zwischen den international angesiedelten Firmenstandorten pendeln. Doch oft handelt es sich um eine langersehnte Rückkehr in die Heimat, eine Reise in ein fernes Land, bei dem ein Wiedersehen nach Jahren mit der Familie stattfindet. Mitbringsel und Geschenke sind oft Teil des Gepäcks und dienen als Geschenke für die fern lebenden Familien, die selbst nicht die Möglichkeit hatten, ihr Land zu verlassen oder nach Europa zu reisen.

Der Flughafen ist auch ein Bereich, an dem der Individuelle ein Bedeutungsloser ist, der in der Menschenmasse und den großdimensionierten Räumlichkeiten des Areals als Einzelner untergeht. Tatsache ist, dass es dem Computer egal ist, ob man seine Dokumente zu Hause vergessen hat, er entscheidet über das Durchlassen am Check-in-Schalter anhand von vorgeschriebenen Richtlinien und ihm ist dabei die emotionale Gefühlslage oder die Geschichte des einzelnen Passagiers egal. Das Personal hat dabei die schwierige Aufgabe, emotional aufgeladene Passagiere zu beruhigen, die auf Grund fehlender Dokumente oder einer schlechten Wetterlage die Reise verspätet oder erst gar nicht antreten können. Die Gefahr, dass eine Reise vor der Ankunft am Wunschziel endet, ist immer gegeben.

Die Ikonen des Flughafens sind die modernen Flugzeuge, die dem Publikum einen eleganten Abflug oder eine spektakuläre Landung darbieten. Sie symbolisieren wie kein anderes Verkehrsmittel, die Möglichkeiten der modernen technischen Fortschritte unserer Zeit. Für den Durchschnittsbürger ist es normal geworden, zu fliegen. Wir vergessen dabei allzu oft, wie hart, mühsam und lange der Weg bis hierher war. Man sollte sich zu Gemüte führen, wie viele Jahrhunderte es gedauert und wie viele Strapazen, Experimente und Opfer es gefordert hat, bis wir zur heutigen Entwicklung und den gegenwärtigen Standards gelangt sind. Heute ist das Reisen mit dem Flugzeug zum Alltag geworden und es ist beinahe so normal geworden, wie einen Tomatensaft zu trinken; lediglich Kinder, die zum ersten Mal einen Flugplatz betreten oder auf Urlaub fliegen, sind fasziniert vom Geschehen vor Ort. Zurückgekehrt im eigenen Land, scheint die gewohnte Umgebung, die eigene Heimat, das Seltsamste aller Ziele zu sein. Das Licht, das Wetter und die Atmosphäre sind plötzlich ganz anders. Das zuvor Gewohnte wird für kurze Zeit etwas Fremdes, bis wir uns wieder an den Alltag gewöhnt haben und uns bis zum nächsten Urlaub träumerisch den Fotos der letzten Reise widmen.

In diesem Buch werden alle Bereiche im Terminal beleuchtet. Der Autor begibt sich immer wieder an Orte, an denen Kontrollen oder Begegnungen stattfinden. Abschieds- und Wiedersehenserlebnisse sind für ihn besonders spannend. Interessant ist auch, dass er sowohl Passagiere als auch Angestellte des Flughafens interviewt und dabei Einblick in den Arbeitsalltag des Flughafens gibt. Die im Buch beleuchteten Nicht-Orte sind etwa das Hotelzimmer, das für ihn eine Art Einsamkeit vermitteln oder die Sicherheitsbereiche, an denen jeder Passagier bis zum Beweis der Unschuld für

schuldig gehalten wird.<sup>136, 137</sup> Das Security Personal ist dabei ebenfalls unter ständigem Druck und muss die Passagiere ununterbrochen überwachen.<sup>138</sup> Auch die Duty-Free Shops stehen in der Zeit seines Aufenthalts unter seiner Beobachtung, er hat das Gefühl als würden die Leute Angst haben, hier ihren letzten Einkauf zu tätigen und deshalb oft unverhältnismäßig viel einzukaufen.<sup>139</sup> Er besucht interne Büros die sich hinter verschlossenen Wänden verstecken und kritisiert das Ungleichgewicht der enormen Aufmerksamkeit in den Bereichen der Reisenden im Vergleich zu den kleinen schlecht belichteten versteckten Hinterzimmer des Personals.<sup>140</sup>

## Up in the Air



Abbildung 63: Darstellung der Figuren des Buches Mr. Bingham sammelt Meilen

„Up in the Air“ ist eine Komödie, die vom Autor Walter Kirn ins Leben gerufen wurde. Im Jahr 2001 erschien sein Roman „Up in the Air“, der im deutschsprachigen Raum unter dem Titel „Mr. Bingham sammelt Meilen“ erschien. Das Buch wurde unter der Regie von Jason Reitman verfilmt und ab 2009 in den Kinos ausgestrahlt. Namhafter Schauspieler wie George Clooney spielten mit und verhalfen dem Film zum Kassenschlager.<sup>141</sup>

Der Protagonist der Handlung, Ryan Bingham, ist berufsbedingt ständig auf Reisen. Er ist ein Unternehmensberater dessen Aufgabe es ist, Mitarbeiter von großen Firmen zu entlassen. Während die Geschädigten ihre erste Traurigkeit verdauen, ist Bingham bereits am Weg zum nächsten Flug. Sein Zuhause sind die Flughäfen, Flugzeuge und Hotels dieser Welt. Bingham liebt die Ungebundenheit und die Anonymität, die mit seinem abwechslungsreichen Leben einhergeht. Der Geschäftsmann hat es sich zum Hobby gemacht, Meilen zu sammeln und wirkt zu Beginn wie besessen davon, das nächste Level, die Zehn-Millionen-Meilen-Grenze zu erreichen, die erst wenige

<sup>136</sup> vgl. Alain de Botton, 2011, S. 24

<sup>137</sup> vgl. Alain de Botton, 2011, S. 58

<sup>138</sup> vgl. Alain de Botton, 2011, S. 60

<sup>139</sup> vgl. Alain de Botton, 2011, S. 68

<sup>140</sup> vgl. Alain de Botton, 2011, S. 81

<sup>141</sup> vgl. wikipedia „Up\_in\_the\_Air“ (gesamter Absatz)  
vgl. Walter Kirn, 2004 (gesamter Absatz)

Menschen vor ihm erreicht haben. Fast zwangsneurotisch verfolgt er dieses Ziel. Der Protagonist trägt stets einen kleinen Koffer mit dem nötigsten Gepäck mit sich, einen Businessanzug und sein Markenzeichen, das smarte Lächeln. „Jede seiner Bewegungen ist darauf abgestimmt, dem Verhaltensmodell eines Flughafens reibungslos zu entsprechen. Wie er beim Check-In seine Meilenkarte vorlegt, wie er das Laufband nimmt, vor der Sicherheitsschleuse mit elegantem Griff seine Loafer [...] auszieht, sein Sakko in den Korb faltet.“<sup>142</sup> Eines Tages stellt ihm seine Firma eine frischgebackene Absolventin namens Natalie Keener zur Seite, die seine Arbeit und Lebenseinstellung hinterfragt und versucht ihn zu belehren, wodurch dem scheinbar unbezwingbaren Mann plötzlich ein Spiegel vor das Gesicht gehalten wird und er aufgefordert wird, sich mit sich selbst und seiner Haltung zu seinen Mitmenschen gegenüber zu beschäftigen. Aus Frau, Kinder oder Familie macht sich der Geschäftsmann bisweilen nichts, bis er eines Tages auf eine gleichgesinnte Frau namens Vera Farmiga trifft, die ein ähnlichen Leben führt und ihm nach und nach den Kopf verdreht. Er beginnt eine unverbindliche Affäre mit ihr. Im Laufe der Geschichte wendet sich das Blatt, die Haltung des Hauptdarstellers und die Handlung ändern sich von einer nüchternen Businessgeschichte zu einer emotionalen Komödie, bei der der kühle Geschäftsmann, seine harte Schale, Schicht für Schicht ablegt.<sup>143</sup>

Die im Buch beleuchteten Nicht-Orte befinden sich an den Stationen seiner Reise. Das Hotelzimmer stellt seine temporäre Wohnung dar, das Flugzeug fungiert als ein Verkehrsmittel und die Lounges der Flughäfen dienen ihm als Wohnzimmer.

Da der Geschäftsreisende Sonderstatus genießt, hat er das Privileg als Vielflieger schnell durch die Sicherheitskontrollen durchgelotst zu werden und verweilt während seiner Wartezeit in den Lounges der Flughäfen dieser Welt, die er als mobiles Büro nützt. In dieser Phase seines Lebens erfährt er eine Art Einsamkeit, die er auf Grund seines vollen Arbeitsalltages erst spät abends im Hotel erfährt.



Abbildung 64: Darstellung und Werbung der Hauptfiguren im Film Up in the Air

<sup>142</sup> vgl. Mangold „Der Überflieger“

<sup>143</sup> vgl. Walter Kirn, 2004 (gesamter Absatz)

### **3.3 Nicht-Orte am Standort Flughafen Wien-Schwechat**

Der Flughafen ist das Paradebeispiel für einen Transitort, in dessen Inneren sich ein Netzwerk aus Nicht-Orten befindet. Ihre Existenz ist für den Reisenden zunächst nicht klar räumlich definiert, da viele Bereiche vor Betreten nicht ersichtlich sind oder der Eintritt nur befugten Mitarbeitern vorbehalten ist. Die Orientierung erfolgt größtenteils durch Signale, wie Schilder oder wegweisenden Markierungen.

An keinem anderen Transitort sind Nicht-Orte so vielseitig vorhanden wie in den Flughafenterminals dieser Welt. Es fehlt ihnen an Identität, Einzigartigkeit, Persönlichkeit, Geschichte und Beständigkeit. Flächenmäßig betrachtet zählen wohl die Durchgänge und Wege um und im Inneren des Flughafens zu den größten Nicht-Orten. Jeder Reisende durchquert zwischen seiner Ankunft am Terminal bis zum Betreten des Flugzeugs eine vorgegebene Route mit festpositionierten Stationen von Kontrolleinrichtungen. Nach dem Vorweisen eines gültigen Tickets und dem Nachweis seiner Identität mittels eines gültigen Reisepasses oder Personalausweises, begibt sich der Passagier auf den Weg durch das Gebäude. Nach den ersten Stationen, wie etwa dem Check-In, gelangt der Reisende in ein Reich voller Duty-Free-Shops, um sich anschließend in die Sicherheitskontrolle zu begeben. Vor dem Abflug stehen dem Passagier unzählige Aufenthaltsoasen mit Sitzplätzen und etliche Imbiss- und Kaffeeeinrichtungen zur Verfügung, die sich verstreut über das ganze Gebäude positionieren und ihn einladen, zu verweilen. Doch wirklich zur Ruhe kommt hier niemand, da die Nervosität, der Lärm und der anstehende Abflug ständige Wegbegleiter sind.

Sogenannte „Non-Aviation Konzepte“ überfluten in den letzten Jahren die Flughäfen dieser Welt. Der Begriff „Non Aviation“ wurde bereits im Kapitel 2.2.3 definiert und beschreibt jene Bereiche des Flughafens, die Dienstleistungen und Waren anbieten, die nicht für den Lufttransport erforderlich sind. Das Parken, die Gastronomie und der Handel in den Duty-Free-Shops, ermöglichen den Flughafenbetreibern eine lukrative Einnahmequelle neben dem alltäglichen Fluggeschäft. Die Konkurrenz der Airlines wird immer stärker und das Fliegen dadurch immer günstiger. Die Fixkosten am Standort Flughafen steigen allerdings, da durch die steigende Anzahl der Passagiere auch die Kapazitäten erweitert und das Personal aufgestockt werden muss. Diese grauen Zonen, diese Funktionseinrichtungen und somit Nicht-Orte, werden zukünftig stark erweitert und ausgebaut und führen in weiterer Folge dazu, dass der Flughafen mehr einer Shopping Mall als einem Transitort gleicht.

Betrachten wir zunächst die Duty-Free-Shops. „Duty-free“ bedeutet ins Deutsche übersetzt abgabefrei oder zollfrei. Bereits in der Antike gab es an internationalen Häfen das Prinzip des zollfreien Handelns, das das Ziel verfolgte, den Export zu steigern. Die griechische Insel Delos wurde dabei zu einem Zentrum des Handels. Im Mittelalter wurde diese Idee stärker verfolgt und Hamburg, Genua oder Marseille stiegen dadurch zu wichtigen Handelsmächten auf. Bis zur Eröffnung des ersten Duty-Free-Shops, so wie wir ihn aus heutiger Zeit kennen, vergingen viele Jahrzehnte. Im Jahr 1946 wurde der erste Duty-Free-Shop in Irland am Flughafen Shannon eröffnet.

Die Idee des steuerfreien Handelns ist in internationalen Zonen wie Häfen oder Flughäfen möglich, seltener zu finden an Bahnhöfen wie etwa den Eurotunnel Terminals. In nationalen Zonen sind die Produkte hingegen mit einer Mehrwertsteuer versehen. Manche Geschäfte bieten ihren Käufern an, sich mittels eines Formulars von der Mehrwertsteuer befreien zu lassen. Für Nicht-EU Bürger ist dabei eine Ermäßigung möglich. Um den Missbrauch von steuerfreiem Handel regulieren zu können, gibt es bestimmte Regeln und Auflagen.

1999 beschloss die Europäische Union eine Aufhebung der Mehrwertsteuerbefreiung in den EU-Zonen. Die kanarischen Inseln und Andorra bilden dabei die Ausnahmen. Die Vorschriften für den steuerfreien Kauf auf einer Reise von einem Nicht-EU Land nach Europa, sehen wie folgt aus:

- Die Beschränkung der zollfreien Einkäufe auf dem Schiff oder Flugzeug sind auf 430 Euro pro Person und einem Zeitraum von 15 Jahre festgelegt.
- Für andere Beförderungsmittel beträgt die Grenze 300 Euro pro Person, dieselbe Grenze gilt auch für Kinder.
- Die jeweiligen Ausgaben beziehen sich auch auf die Produkte, somit kann ein Artikel mit einem bestimmten Wert nicht auf mehrere Personen aufgeteilt werden.
- Da man an der Kasse immer eine Bordkarte vorlegen muss, wird der Einkauf für eine bestimmte Person registriert. Missbräuche und Regelverstöße sollen somit verhindert werden.
- Es gibt eine bestimmte Menge an Artikel, die jeder erwerben darf, die genaue Stückzahl ist von den Vorschriften der jeweiligen Länder abhängig und gilt insbesondere für Alkohol.

Da durch den Verkauf der Produkte laufende Kosten wie eine Geschäftsmiete oder Personalkosten gedeckt werden, ist ein zollfreier Erwerb nicht immer automatisch günstiger. Parfums, Alkohol und Süßwaren können allerdings vergleichsweise günstiger sein als in herkömmlichen Geschäften.<sup>144</sup>

Die psychologische Wirkung und die Verführung zum Kauf in Supermärkten und Duty-Free-Shops ist den meisten von uns zwar bewusst, allerdings verlocken uns attraktiv gestaltete Werbeplakate und Angebote immer wieder zum Kauf. Am Flughafen wird der Reisende zusätzlich stark von seinem Unterbewusstsein geleitet, einerseits möchte man eventuell seine Nervosität mit einem Stück Schokolade oder einem Glas Alkohol stillen oder ein zollfreies Schnäppchen animiert den Passagier zum Kauf. Oft sind es Gastgeschenke und Mitbringsel die im letzten Geschäft vor dem Abflug, dem Duty-Free-Shop, erworben werden. Sehr viele Kaufentscheidungen werden emotional gefällt. Die Wirtschaft hat diese Verhaltensweise längst entdeckt und versucht den Konsumenten gezielt durch psychologische Tricks zu steuern. In Supermärkten werden zum Beispiel über Daten der Kameramitschnitte genaue Statistiken erstellt, die aufzeigen, wie lange eine Person ein bestimmtes Produkt betrachtet und ob er oder sie es schlussendlich zurücklegt oder kauft. Auf Grund dieser Erkenntnisse, werden in weiterer Folge Produkte gezielt positioniert und platziert, um es dem Käufer noch leichter zu machen, sich unterbewusst dafür zu entscheiden. Kreditkarten und Kundenkarten liefern zusätzliche Daten und machen den Menschen zunehmend

<sup>144</sup> vgl. Österreicher „Ist Duty-Free wirklich so gut für deinen Geldbeutel?“ (gesamter Absatz)

gläsern. Die Kreditwürdigkeit und das Kaufverhalten werden offengelegt und dem Produzenten regelrecht auf den Tisch gelegt. Der Passagier soll so lange wie möglich in der Duty-Free-Oase verweilen. Mit speziellen Methoden wird versucht, diesen Besuch so angenehm wie möglich zu gestalten. Das Licht, die Musik und der Duft, sowie ein aufmerksames und freundliches Personal sorgen für die passende Atmosphäre.<sup>145</sup>

Weitere Nicht-Orte sind die unzähligen Wartezonen, die sich clusterartig in Form von offenen Inseln und abgeschlossenen Räumlichkeiten quer über das gesamte Flughafengebäude verteilen. Meist sind sie logistisch gut eingebettet, sehen jedoch eher funktionell als einladend aus. Die Sitzplätze sind kalt, hart und unbequem, die Farben eher eintönig grau, die Klimatisierung im Raum ist ganzjährig gleich temperiert und auf den Durchschnittsbürger angepasst. Durch weitläufige Glasfronten wird dem Passagier ein scheinbarer Außenbezug vermittelt, die Jahreszeit und die Wetterlage lassen sich optisch erahnen, ohne dass der Mensch dabei die reale Außentemperatur spüren kann. In den Wartezonen gibt es kein Unterhaltungsprogramm, keine Ausstellung und nichts anzusehen, außer die selbst mitgebrachten Zeitschriften oder Bücher und das Geschehen am Standort. Es fehlt diesen Plätzen an Pflanzen, an Farbe, an Kunst, an Unterhaltung, an Mehrwert, der Identität schafft. Den privilegierten First- und Business-Class-Reisenden stehen neben den herkömmlichen Wartebereichen allerhand Lounges zur Verfügung. Am Standort Flughafen Wien-Schwechat finden sich unter anderem zwei SKY Lounges, eine JET Lounge, eine AIR Lounge und eine Austrian/Star Alliance-Lounge. Sie bieten dem Wartenden kostenloses WLAN, bequeme Sitzmöglichkeiten, eine feine Auswahl an kulinarischen Köstlichkeiten, Arbeitsplätze, Raucherbereiche und sogar Duschen. Durch einen Aufpreis können auch Economy-Class Kunden für ein paar Stunden eintreten.<sup>146</sup> Doch dieser Luxus ist zeitlich limitiert und nicht kostenlos für jedermann zugänglich.

Die Wege und Routen durch den Flughafen bilden den wohl größten Nicht-Ort. Räumlich sind sie schwer einzugrenzen, denn es handelt sich dabei eher um ein Dazwischen, als um fix verankerte Räumlichkeiten. Die charakteristischen Erschließungswege auf Flughäfen sind geprägt durch ein Wegenetz aus Gängen, Stiegen, Rolltreppen und Liften, die zu Kreuzungspunkten zusammenführen, wie etwa der Sicherheitskontrolle oder den Warteräumen. Die Passagiere bewegen sich am Weg durch das Gebäude ähnlich wie ferngesteuerte Roboter. Dabei durchqueren sie schleusenartige, kahle Routen, die sie nicht verlassen können. Es sind vorgegebene Strecken, die keine Flucht nach Außen zulassen, außer in einer Notsituation. Wären diese Hallen nicht großdimensioniert und weitläufig angelegt, würde man sich eingeeengt und gefangen fühlen, da kein realer Außenbezug existiert. Eine Schar hektischer Reisender folgt den vorgegebenen Wegen, ohne diese großartig zu hinterfragen und entwickelt dabei eine gewisse Eigendynamik bis zum Halt an der nächsten Station, bei der sie letztendlich kurz zum Stillstand gezwungen wird. Spätestens bei der nächsten Sicherheitskontrolle formt sie sich zu einer Schlange, wartet die Kontrolle ab und begibt sich anschließend auf die Weiterreise zum jeweiligen Gate, bei der sich die Masse über das Geschoss zerstreut.

Warum sind diese Erschließungswege rein funktionell gestaltet und warum findet man keine Kunst die den Aufenthalt angenehmer unter interessanter gestalten würde?

<sup>145</sup> vgl. Jüngling „Wie Supermärkte ihre Kunden manipulieren“ (gesamter Absatz)

<sup>146</sup> vgl. [viennaairport.com](http://viennaairport.com) „lounges“ (gesamter Absatz)

Warum gibt es keine Ruheoasen zwischen den Stationen, die zur Pause einladen? Warum sind viele Zonen künstlich belichtet und eintönig eingefärbt? Warum werden kaum Grünräume oder natürliche Belichtungen geschaffen? Es schließen sich hier nun viele Fragen an, die wohl nur vom Betreiber und den Architekten beantwortet werden können.<sup>147</sup>



Abbildung 65: Lange monotone Erschließungswege durch den Terminal ohne Stoppmöglichkeit

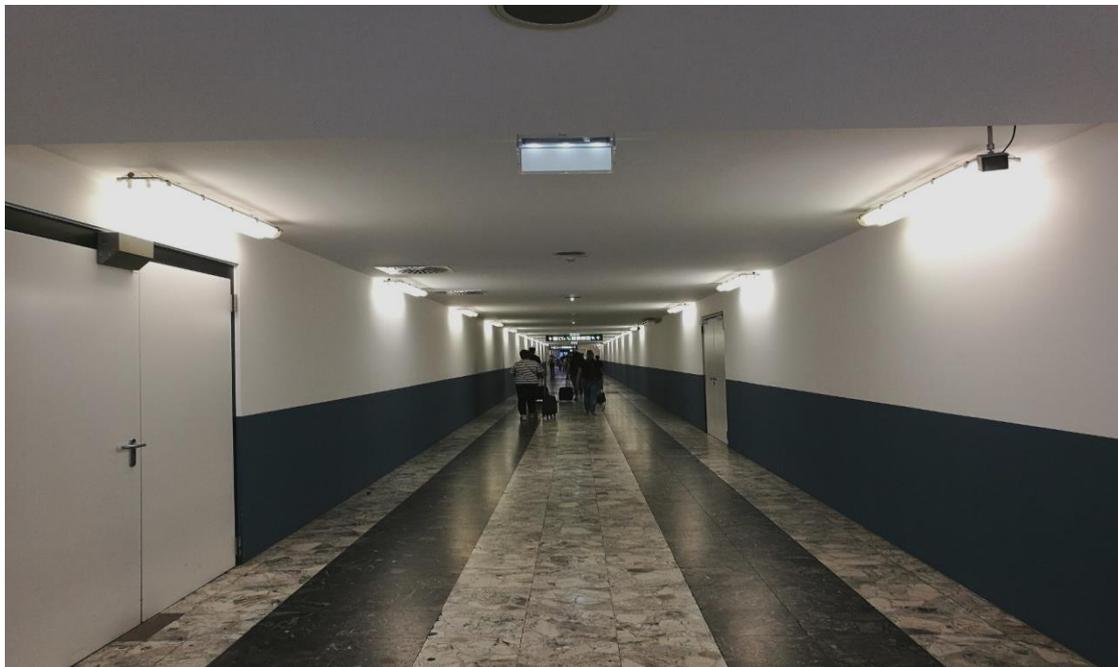


Abbildung 66: Mono-funktionale Fläche im Inneren des Terminals am Flughafen Wien-Schwechat

<sup>147</sup> vgl. Augé, 2014 (gesamter Absatz)

## **4.DIE ZUKUNFT DES FLUGHAFEN WIEN-SCHWECHAT**

### **4.1 Einleitung: Zwischen Innovation und Utopie - der Flughafen des 21. Jahrhunderts**

Der Alltag wird immer hektischer und stressiger, eine Reise soll daher vorwiegend der Erholung oder dem Erlebnis gelten. Wer es sich leisten kann, möchte fern des Massentourismus, neues Land entdecken und dort im puren Luxus oder Abenteuer schwelgen. Das moderne Reisen bedeutet Freiheit auf Zeit, ein Verlassen des realen Alltags, ein Aufbrechen in die Ferne verbunden mit dem kurzzeitigen Vergessen der heimischen Verpflichtungen. Mit wahrer Freiheit hat das moderne Reisen genauer betrachtet aber wenig zu tun. Es bedarf einer guten Vorbereitung, einem gewissen Budget und der Abhängigkeit der Fluglinien, Transitrouten und Hotelketten. Der Urlaub findet in Wahrheit eher in unseren Köpfen statt, der Versuch sie abzuschalten gelingt uns am besten an einem Ort, an dem uns niemand kennt, in einem fernen Land, so Valentin Groebner in einem Artikel in dem es um die Zukunft des Reisens geht.<sup>148</sup>

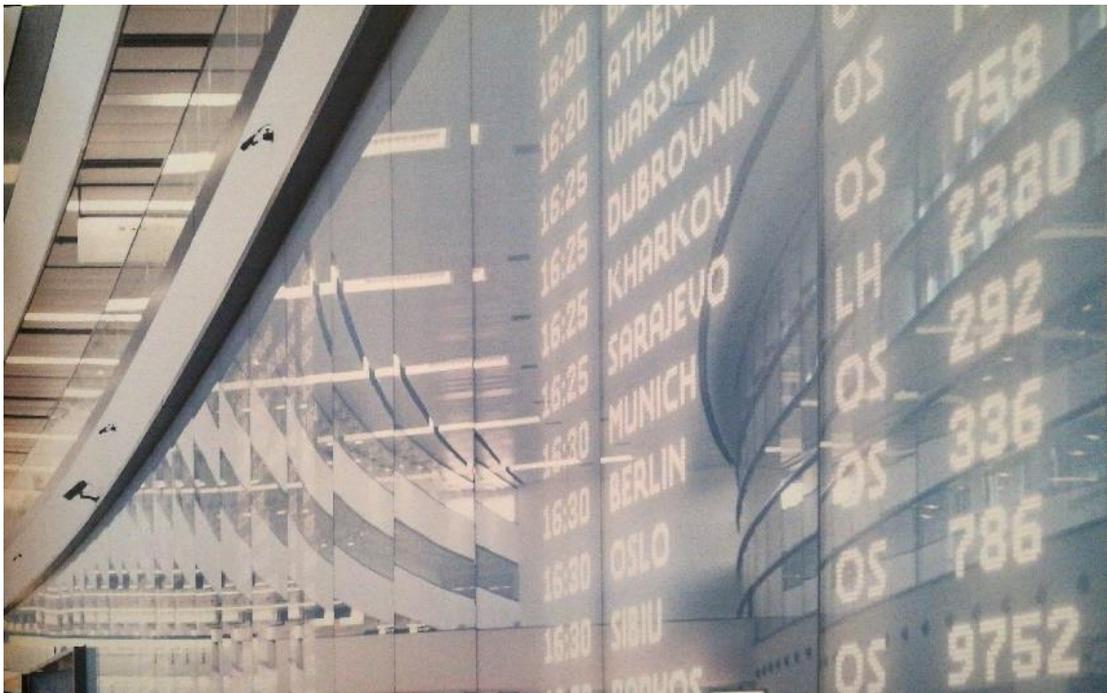


Abbildung 67: Digitale Anzeigentafel am Flughafen Wien-Schwechat

Über die Zukunft des Reisens und die Technologien des modernen Fliegens, gibt es viele Zukunftsvisionen. Wirtschaftlich bedeutende Länder, deren Flughäfen Kreuzungspunkt internationaler Strecken darstellen, investieren seit Jahrzehnten ein enormes Budget in die Forschung, Entwicklung und den Ausbau neuer Technologien. Ein Ziel ist klar erkennlich, es wird versucht Prozesse am Flughafen weitestgehend zu automatisieren und den Menschen dadurch beinahe gänzlich mit der Maschine zu ersetzen. Bereits in den nächsten Jahren soll die Abfertigung der Passagiere und die Gepäcksverladung auf diese Weise schneller, genauer und auf lange Sicht kostengünstiger abgewickelt werden.<sup>149</sup>

<sup>148</sup> vgl. Groebner „Die Zukunft des Reisens. Ist das Reisen noch zeitgemäß?“ (gesamter Absatz)

<sup>149</sup> vgl. Der Mobilitätsmanager „Smarte Airports von morgen“, S. 23 (gesamter Absatz)

In Zukunft sollen sogenannte „Single-Biometric -Token-Technologien“ auf den Markt kommen, die die Passkontrolle ersetzen. Eine biometrische Gesichtserkennung vergleicht in Zukunft das Gesicht mit dem Passfoto und erkennt eine Übereinstimmung oder eine Abweichung, zudem wird mit Hilfe des Fingerabdrucks die Identität geprüft. Sobald der Passagier grünes Licht bekommt, ist er befugt den nächsten Sektor zu betreten. Mit Hilfe von Robotern soll in Zukunft eine vereinfachte Orientierung der Parkplatzsuche von Reisenden gewährleistet werden, auch Flugzeuge werden auf eine ähnliche Weise an ihre vorgesehene Position gelotst. Momentan wird an einem mit Sensoren ausgestatteten Teppich geforscht, der Fremdkörper an Schuhen erkennt. Nach dieser Analyse wird entschieden, ob eine genauere Kontrolle des Passagiers notwendig ist oder nicht, eine Beschleunigung der Sicherheitskontrolle soll somit gewährleistet werden. Völlig ohne Menschen kann der Betrieb Flughafen allerdings auch in Zukunft nicht auskommen, da vor allem an der Sicherheitskontrolle und dem Zoll menschliches Know-how gefragt ist.<sup>150</sup>

---

<sup>150</sup> vgl. Der Mobilitätsmanager „Smarte Airports von morgen“, S. 23 (gesamter Absatz)

## **4.2 Zukünftige Planung am Flughafen Wien-Schwechat**

Der Flughafen Wien-Schwechat ist durch seine geografische Lage ein wichtiges Drehkreuz in der europäischen Luftfahrt. Da das Passagieraufkommen am Flughafen Wien Schwechat stetig wächst und sich die international normierten Standardvorschriften jährlich ändern, müssen die Kapazitäten aufgestockt und modernisiert werden. Die Technologien der Luftfahrt werden ständig weiterentwickelt, alljährlich werden technische Neuerungen durchzuführen, um der Sicherheit, dem Komfort und der Abfertigung der Passagiere und Gepäcksstücke, um nichts nachzustehen.<sup>151</sup>

Bis 2023 befindet sich der Flughafen Wien Schwechat in einer wichtigen Bauphase. Ein prognostiziertes Passagieraufkommen von bis zu 40 Millionen Reisenden soll durch eine bauliche Erweiterung möglich sein. Laut den Flughafenvorständen Günther Ofner und Julian Jäger ist außerdem ein Ausbau der Einkaufs- und Aufenthaltsflächen in Planung.<sup>152</sup>

Sowohl der Terminal 2 als auch der Pier Ost sollen modernisiert werden, zudem ist ein Neubau südlich des Terminals 3 geplant. In diesen Zubau soll sowohl eine zusätzliche zentrale Sicherheitskontrolle sowie weitere Gastronomie- und Einkaufseinrichtungen einen Platz finden. Mit der Realisierung einer zweiten zentralen Sicherheitseinrichtung, die sich im Terminal 2 und im Neubau befinden soll, würden die Sicherheitschecks an den Gates B, C und D entfernt werden, wodurch ein einfacherer Transfer zwischen den Terminals möglich wäre. Mit dem Ausbau der Konsumflächen von bestehenden 20.000 m<sup>2</sup> auf 30.000 m<sup>2</sup>, sollen die Ausgaben pro Besucher von zwei auf drei Euro steigen.<sup>153</sup>

Nahe dem Pier West sollen drei weitere Gepäcksausgabebänder errichtet werden, um die Abfertigung zu beschleunigen. Neue Aufenthalt- und Warteräume entstehen, die sich auf rund 4000 m<sup>2</sup> verteilen. Sitzmöglichkeiten, Lounges und Kinderspielflächen sind geplant. Das geplante zweistöckige Abfertigungsgebäude für den Airbus A380 muss bis auf weiteres warten, da die Kosten für die momentanen Um- und Zubauten bis zu 39 Millionen Euro beanspruchen.<sup>154</sup>

Der im Jahr 2012 eröffnete Skylink kostete das Unternehmen anstatt der maximal geplanten 400 Millionen Euro, 800 Millionen Euro. Aus diesem Grund wurde, laut dem Flughafenvorstand Günther Ofner, für die gegenwärtigen und zukünftigen Projekte eine neue Bauabteilung aufgestellt, die unter festgelegten Richtlinien arbeitet. Die ausgewählten Experten organisieren unter der Aufsicht eines Baubetriebs die anstehenden Projekte. Dabei soll nach der Planungsphase keine nachträgliche Änderung mehr stattfinden und es gäbe keine Ausschreibung bezüglich des architektonischen Entwurfs, da dies zu Zeitverzögerungen führen könnte.<sup>155</sup>

---

<sup>151</sup> vgl. viennaairport.com “Flughafen Wien von A bis Z” (gesamter Absatz)

<sup>152</sup> vgl. Bruckberger “Flughafen Wien investiert halbe Milliarde in Ausbau” (gesamter Absatz)

<sup>153</sup> vgl. ebd (gesamter Absatz)

<sup>154</sup> vgl. ebd (gesamter Absatz)

<sup>155</sup> vgl. ebd (gesamter Absatz)



Abbildung 68: Geplante Süderweiterung Terminal 3



Abbildung 69: Rendering zukünftige Pier Ost Sanierung

### **4.3 Trends und Entwicklungen in der europäischen Flughafenarchitektur**

Zu Beginn der Flug Ära war der Flughafen eine reine Funktionsanlage, die ihren technischen Zweck erfüllte. Heutzutage übernimmt sie viele Aufgaben und es wird stets versucht eine Brücke zwischen Ästhetik und Funktion zu spannen. Der Flughafen ist heutzutage ein Ort, der Modernität und Innovation symbolisiert. Der Flughafen der Neuzeit fügt sich meist in ein bestehendes historisches Gefüge ein und agiert dabei eigenständig wie eine moderne Kleinstadt, die sich technisch und architektonisch an international bedeutsamen Großflughäfen orientiert und dabei innovative Ideen adaptiert, seine unmittelbare Umgebung aber oftmals ignoriert.<sup>156</sup>

Die zeitgenössische Flughafenarchitektur möchte modern und innovativ auftreten. Neben skulpturhaften Prestigebauten namhafter Architekten, bemerkt man allerdings zunehmend den Trend zu einer modularen allgemeingültigen Bauweise. Diese wird vor allem durch weltweit standardisierte Sicherheitsvorschriften begünstigt.<sup>157</sup>

Flügel gelten seit jeher als Freiheitssymbol und sind dadurch ein beliebtes Motiv in der Flughafenarchitektur. Ein bekanntes Beispiel ist der berühmte Terminal der Trans World Airlines, der sich auf dem John F. Kennedy Airport in New York befindet. Es handelt sich dabei um ein vom Architekten Eero Saarinen errichtetes spektakuläres Bauwerk, das an einen Vogel mit ausgebreiteten Flügeln erinnert und im Jahr 1962 eröffnet wurde. Das Gebäude besticht durch seine Materialität. Beton und Glas lassen das Erscheinungsbild modern und zeitlos wirken. Das Gebäude zählt zu den Innovationen der Architektur des 20. Jahrhunderts. Es wurde unter Denkmalschutz gestellt und gilt seitdem als Ikone der Flughafenarchitektur. Heute wird das Symbol des Flügels, des Vogels und des Fliegens im Allgemeinen immer wieder aufgegriffen und baulich umgesetzt. So findet man das Motiv einer weißen Taube im Sondica-Flughafen in Bilbao wieder. Es wurde von Stararchitekten Santiago Calatrava entworfen und gilt als eines seiner bekanntesten Werke. Die Decke und Konstruktion der Abflughalle des Terminals F des Pariser Flughafens Charles de Gaulle erinnert an die Struktur eines fliegenden Insekts. Die Konstruktion wirkt leicht, das Glas fügt sich fließend in einen Metallbogen ein und benötigt keine Stütze, wodurch das Gebäude luftig und schwerelos wirkt. Der Architekt Paul Andreu wollte einen Übergang vom Bauwerk zum bevorstehenden Abflug schaffen und den Passagier somit auf den Flug vorbereiten.<sup>158</sup>

Moderne Flughäfen haben eine enorme Symbolkraft, dies beweisen vor allem die weltbekanntesten Flughäfen von Renzo Piano in Osaka, der Flughafen in Washington von Cesar Pelli und der von Rafael Moneo geplante Airport in Sevilla. Der wohl größte Pionier moderner Flughafenarchitektur ist der Stararchitekt Norman Foster. Er schafft es ein Spannungsfeld zwischen Innovation und zeitloser Ästhetik zu kreieren. Seine Bauten, die vorwiegend aus Stahl und Glas errichtet werden, wirken trotz ihrer beachtlichen Dimension leicht und schlicht. Der Architekt selbst ist Hobbypilot und weiß deshalb aus eigener Erfahrung auf was es zu achten gilt. Der von ihm entworfene

<sup>156</sup> vgl. Scheiber „Zum Abheben gebaut“ (gesamter Absatz)

<sup>157</sup> Vgl. ebd (gesamter Absatz)

<sup>158</sup> Vgl. art2architecture.co.uk „Most Impressive Architectural Masterpieces by Paul Andreu“ (gesamter Absatz)

Chek Lap Kok Airport in Hongkong gilt als eines der weltgrößten Flughafengelände. Trotz dieser Dimension schafft Foster es, die Architektur zu integrieren und räumlich übersichtlich zu organisieren. Der von ihm entworfene Flughafen London Stansted gilt durch seine Stilsicherheit und seine Innovationen ebenfalls als Prestigebau der europäischen Flughafenarchitektur.<sup>159</sup>

Der Trend zum skulpturhaften Bau ist stark spürbar. Da durch ein positives Raumerlebnis auch die Kaufkraft der Passagiere begünstigt wird, versucht man die Gebäude hell, freundlich und grün zu gestalten. Die Erholung und das Erlebnis stehen im Vordergrund. Der Passagier soll im Flughafen auf den bevorstehenden Urlaub vorbereitet werden und das Gebäude soll wie eine Visitenkarte das Land präsentieren.<sup>160</sup> Die Vision des modernen europäischen Flughafens sieht eine Art eigenständiges System vor, das neben dem alltäglichen Flugeschehen einen 24 Stunden Rundumbetrieb vorsieht. Die Idee einer unabhängigen selbst organisierten Stadt, die neben Kultur und Arbeitsplätzen auch Erholung und Bildung bietet, wird zunehmend Realität. Multifunktional gestaltete Räume, sollen in Zukunft flexibel bespielt werden können und somit eine schnelle Veränderung zulassen.<sup>161</sup>



Abbildung 70: Terminal der Trans World Airlines, JFK Airport, New York, Architekt: Eero Saarinen, 1960er Jahre

<sup>159</sup> vgl. Scheiber „Zum Abheben gebaut“ (gesamter Absatz)

<sup>160</sup> vgl. Scheiber „Zum Abheben gebaut“ (gesamter Absatz)

<sup>161</sup> vgl. ebd. (gesamter Absatz)



Abbildung 71: Foto Sondica-Flughafen in Bilbao, Architekt: Santiago Calatrava

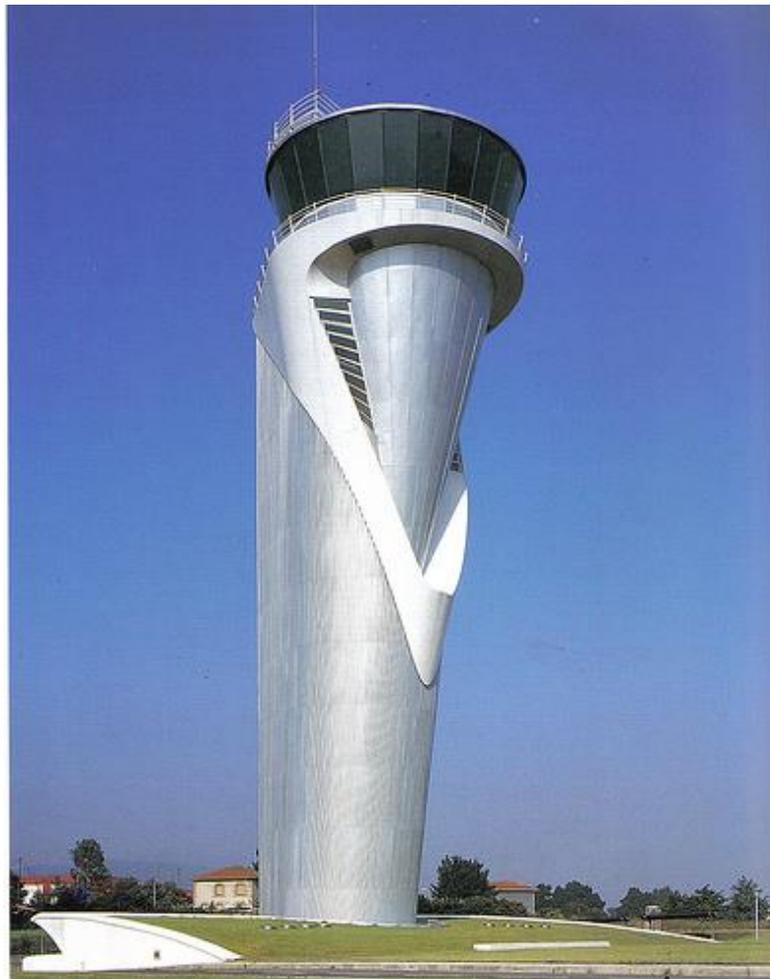


Abbildung 72: Foto Kontrollturm, Sondica-Flughafen in Bilbao



Abbildung 73: Foto vor dem Flughafen London Stansted, Architekt: Norman Foster



Abbildung 74: Luftaufnahme des Flughafens London Stansted

## CONCLUSIO

Die Luftfahrtgeschichte Wiens reicht bis zum 23. Oktober 1909 zurück. An diesem Tag fand die erste Flugshow Österreichs auf der Simmeringer Haide statt. Dieses Ereignis leitete das Zeitalter der heimischen Luftfahrtgeschichte ein. Nach dem Krieg erfuhr das Land einen wirtschaftlichen Aufschwung und die technischen Entwicklungen wuchsen rasant an. 1954 leitete ein Wettbewerb zur Neugestaltung des Flughafens Wien-Schwechat die Ära einer umfangreichen Metamorphose ein. In den folgenden Jahren unterlag der Flughafen einem ständigen Bauprozess. Abrisse, Neubauten und Umstrukturierungen waren bis ins 21. Jahrhundert ein ständiger Begleiter. Das steigende Passagieraufkommen, die notwendigen Kapazitäten und die internationalen Vorschriften waren Grund für diesen Prozess. Bedingt durch seine günstige geografische Lage, etablierte sich der Flughafen Wien-Schwechat im Laufe seiner Geschichte zu einem wichtigen Drehkreuz in der europäischen Luftfahrt. Modernisierungsmaßnahmen und international geforderte Standardisierungen, machten den einst geschichtsträchtigen Schauplatz des Verabschiedens und Wiederkehrens, zu einem Nicht-Ort an dem sich der Reisende identitätslos und anonym fühlt.<sup>162</sup> Der Flughafen befindet sich momentan und voraussichtlich bis ins Jahr 2023 in einer sehr wichtigen Bauphase. Das prognostizierte Passagieraufkommen soll in den nächsten Jahren die 40 Millionen Marke überschreiten und dazu ist der Ausbau von Aufenthaltsflächen dringend notwendig. Weltweit hat sich der Flugverkehr seit den 1990er Jahren vermehrfacht, das Fliegen ist so günstig wie noch nie und für jedermann leistbar.<sup>163</sup> Im Rahmen dieser Arbeit, habe ich versucht, den architektonischen Veränderungsprozess des Flughafens Wien-Schwechat zu dokumentieren. Anhand geschichtlicher und gegenwärtiger Fotografien konnte eine Gegenüberstellung von damals und heute aufgezeigt werden. Im Laufe der Recherche habe ich mich zunehmend mit dem Schlüsselbegriff des „Nicht-Ortes“ nach Marc Augé auseinandergesetzt und seine Interpretationen auf die Zustände am Flughafen Wien-Schwechat adaptiert. Ich habe versucht anhand von ausgewählter Literatur den Begriff des Nicht-Ortes anschaulich zu erklären.<sup>164</sup> Zu Beginn der Recherche habe ich mich intensiv mit literarischen Werken und Fachlektüre zum Thema Flughafen auseinandergesetzt. Es war mir anfänglich nicht bewusst, welche Tragweite dieser moderne Transitort auf unsere Gesellschaft hat. Obwohl der Flughafen als Paradebeispiel eines Nicht-Ortes gilt, reflektiert er wie keine andere öffentliche Einrichtung, Trends und Entwicklungen von Politik, Wirtschaft, Technologie und Gesellschaft. Als internationaler Verkehrsknotenpunkt gilt er als der wichtiger Treffpunkt einer globalisierten Gesellschaft und funktioniert zunehmend wie eine eigenständige Stadt.<sup>165</sup> Meine anfänglichen Bedenken, dass der zeitgenössische Flughafen eine reine Funktionseinrichtung sei, die nur als Durchgangsstation für Reisende gilt, wurden im Laufe der Arbeit teilweise widerlegt. Die Flughafenbetreiber sind in den letzten Jahren zunehmend bestrebt, Konzepte zu entwickeln, die dem veralteten Image des monotonen Nicht-Ortes entgegenwirken. Der Flughafen der Zukunft positioniert sich nicht mehr als monotone Transiteinrichtung, sondern bewusst als Raum der zum Verweilen einlädt und den Konsum der Passagiere anregt.<sup>166</sup> Im Hinblick auf die gewonnenen Erkenntnisse, wollte ich der Frage nachgehen,

---

<sup>162</sup> Vgl. Augé, 2014

<sup>163</sup> vgl. Bruckberger "Flughafen Wien investiert halbe Milliarde in Ausbau"

<sup>164</sup> Vgl. Augé, 2014

<sup>165</sup> vgl. JSK Dipl.Ing Architekten, 2001, S.6

<sup>166</sup> vgl. viennaairport.com „Shop & Eat“

inwieweit eine Aufwertung der Nicht-Orte am Standort Flughafen Wien-Schwechat möglich ist? Was kann die Architektur und der Planer dazu beitragen, diese monotonen Einrichtungen wieder zu Orten mit Mehrwert und Identitätscharakter zu verwandeln?<sup>167</sup> Im Laufe der kritischen Betrachtung habe ich versucht diese Fragen zu beantworten. Der öffentliche Raum des Flughafens soll zukünftig wieder bewusst als Ort wahrgenommen werden.

---

<sup>167</sup> Vgl. Augé, 2014

## LITERATUR-UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

## LITERATURVERZEICHNIS

### LITERATUR

#### **Augé Marc**

Nicht - Orte

Frankfurt am Main, S. Fischer Verlag, 1994, 4.Auflage 2014

#### **Augé Marc**

Orte und Nicht – Orte

Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit

Frankfurt am Main, Fischer Verlag, 1994

(die französische Originalausgabe „Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la: Introduction à une anthropologie de la surmodernité“ erschien im Jahr 1992 bei Éditions du Seuil in Paris)

#### **Bönsch Roman**

Die metamorphosis

Die Veränderung des Flughafens Wien 2004 – 2012

Wien, Springer-Verlag, 2013

#### **De Botton Alain**

Airport – Eine Woche in Heathrow

Frankfurt am Main, S.Fischer Verlag, 2011

#### **De Levita David J.**

Der Begriff der Identität

Frankfurt am Main, Suhrkamp Verlag, 2.Auflage 1976

#### **Erfurth Helmut**

Vom Original zum Modell: Junkers Ju 188

Bonn, Bernard & Graefe Verlag, 2002

#### **JSK Dipl.Ing Archtiekten**

AirPorts

Tübingen, Berlin, Ernst Wasmuth Verlag, 2001

#### **Kirn Walter**

Mr. Bingham sammelt Meilen

München, Piper Verlag, 2004

#### **Martin Silke, Steinborn Anke**

Orte. Nicht-Orte. Ab-Orte

Marburg, Schüren Verlag, 2015

#### **Pascoe David**

Airspaces

London, Reaktion Books, 2013

**Schlaack Johanna**

Flughafen und Airea  
Impulsgeber für Stadtregionen  
Berlin, DOM Publishers,2015

**Seelmann Dieter**

Fliegen Gestern, Heute, Morgen  
Köln, Buch und Zeit Verlagsgesellschaft, 1970

**Sir Mehran, Alfred**

**Donkin, Andrew**

Der Terminal-Mann – 16 Jahre als Staatenloser auf dem Pariser Flughafen  
Berlin, Ullstein Verlag, 2004

**Underhill Paco**

Warum kaufen wir? Die Psychologie des Konsums  
Berlin, Econ Verlag, 2000

**Virilio Paul**

Fluchtgeschwindigkeit  
München, Karl Hanser Verlag, 1996

**Virilio Paul**

Revolutionen der Geschwindigkeit  
Berlin, Merve Verlag; 1993

## INTERNET

**airport-city.at.** Airportcity Vienna.

(<https://www.airport-city.at/>); letzter Zugriff am 01.08.2019.

**ard.de.** Geschichte des Fliegens.

([http://www.ard.de/home/wissen/Die\\_Geschichte\\_des\\_Fliegens/782684/index.html](http://www.ard.de/home/wissen/Die_Geschichte_des_Fliegens/782684/index.html)); letzter Zugriff am 01.07.2019.

**art2architecture.co.uk.** Most Impressive Architectural Masterpieces by Paul Andreu. (<https://www.art2architecture.co.uk/most-impressive-architectural-masterpieces-by-paul-andreu.html>); letzter Zugriff am 16.06.2019.

**austrianairlines.ag.** Austrian Airlines - Mitglied der Star Alliance

(<https://www.austrianairlines.ag/Partner/OurPartners/StarAlliance.aspx>); letzter Zugriff am 06.09.2019.

**austriaviation.net.** Non-Aviation Business auf dem Vormarsch. 12.12.2013.

(<https://www.austriaviation.net/detail/non-aviation-business-auf-dem-vormarsch/>); letzter Zugriff am 16.06.2019

**austrianwings.info.** Fotoreportage 60 Jahre Flughafen Wien Schwechat. 2014.

(<https://www.austrianwings.info/2014/01/fotoreportage-60-jahre-flughafen-wien-schwechat/>); letzter Zugriff am 06.09.2019.

**Bräuer Alexander.** Die Entwicklung der Bedeutung des Non Aviation Bereiches im Angebotportfolio europäischer Hub Flughäfen. in grin.com. 2009.

(<https://www.grin.com/document/126626>); letzter Zugriff am 14.07.2019.

**Bruckberger Michaela.** Flughafen Wien investiert halbe Milliarde in Ausbau. In diepresse.com. 04.04.2016.

(<https://www.diepresse.com/4959831/flughafen-wien-investiert-halbe-milliarde-in-ausbau/>); Zugriff am 20.06.2019.

**Der Mobilitätsmanger.** Smarte Airports von morgen. in dmm.travel. 07.08.2019.

(<https://www.dmm.travel/magazin-online/201907/24/#zoom=z>); letzter Zugriff am 26.06.2019.

**Dudikova, Jabur, Klimes, Ristic, Rusak.** Historische Entwicklung Flughafen Wien-Schwechat. 2011.

([http://p2.iemar.tuwien.ac.at/p2\\_10\\_schwechat/downloads/Bestandsanalyse/R8\\_Reg\\_ws10\\_HISTORISCHE\\_ENTWICKLUNGDESFLUGHAFEN\\_WIEN\\_SCHWECHAT.pdf](http://p2.iemar.tuwien.ac.at/p2_10_schwechat/downloads/Bestandsanalyse/R8_Reg_ws10_HISTORISCHE_ENTWICKLUNGDESFLUGHAFEN_WIEN_SCHWECHAT.pdf)); letzter Zugriff am 01.07.2019.

**During Rainer.** Fluglärm schadet der Gesundheit aber... in tagesspiegel.de.

25.04.2017.

(<https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/studie-der-berliner-charite-fluglaerm-schadet-der-gesundheit-aber-/19717516.html>); letzter Zugriff am 15.08.2019.

**flugfeld-aspern.at.** Chronik.

(<http://www.flugfeld-aspern.at/geschichte/chronik.html>); letzter Zugriff am 06.06.2019.

**forschungsinformationssysteme.de.** Flughafen und Vorfeld. Erstellt am: 03.05.2018 | Stand des Wissens: 05.06.2019.

(<https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/483868/>);  
letzter Zugriff am 10.07.2019.

**Groebner** Valentin, Die Zukunft des Reisens. Ist das Reisen noch zeitgemäß, in faz.net. 22.11.2018.

(<https://www.faz.net/aktuell/stil/quarterly/ist-reisen-noch-zeitgemaess-ein-pro-und-contra-im-f-a-z-quarterly-15899672.html>); letzter Zugriff am 14.07.2019.

**heute.at.** 3.Piste fix: Grünes Licht sorgt für Jubel und Kritik. Ohne Verfasser. 28.03.2018.

(<https://www.heute.at/s/3-piste-fix-grunes-licht-sorgt-fur-jubel-und-kritik-41098414>); letzter Zugriff am 18.10.2019.

**Jüngling** Thomas. Wie Supermärkte ihre Kunden manipulieren. 06.06.2008.

(<https://www.welt.de/wirtschaft/article2073468/Wie-Supermaerkte-ihre-Kunden-manipulieren.html>); letzter Zugriff am 21.06.2019.

**Kaiser Gabriele.** Terminal 1A Flughafen Wien. In nextroom.at. 20. Februar 2006.

(<https://www.nextroom.at/building.php?id=19466>);letzter Zugriff am 01.07.2019.

**Mangold** Ioma. Der Überflieger. in zeit.de. 28.01.2010.

(<https://www.zeit.de/2010/05/Up-in-the-air>); letzter Zugriff am 19.07.2019.

**mauthausen-guides.at.** KZ Außenlager Schwechat Heidfeld.

(<https://www.mauthausen-guides.at/aussenlager/kz-aussenlager-schwechat-heidfeld>); letzter Zugriff am 01.07.2019.

**Nowack** Timo. Die Tricks der Flughafen – Planer. in aerotelegraph.com. 14.08.2017.

(<https://www.aerotelegraph.com/die-tricks-der-airport-planer>);  
letzter Zugriff am 10.09.2019.

**Österreicher** Johanna. Ist Duty-Free wirklich so gut für deinen Geldbeutel?. 11.06.2018.

(<https://mag-de.n26.com/ist-duty-free-wirklich-so-gut-für-deinen-geldbeutel-a49ce62233b8>); letzter Zugriff am 02.07.2019.

**porr-group.com.** VIP-GAC Empfangsgebäude und Hangar, Flughafen Wien.

(<https://porr-group.com/projekte/vip-gac-general-aviation-center-empfangsgebäude-und-hangar-flughafen-wien/>); letzter Zugriff am 01.08.2019.

**Scheiber.** Zum Abheben gebaut

(<https://www.ingenieur.de/technik/fachbereiche/luftfahrt/das-fliegende-v-soll-in-wenigen-monaten-abheben/>); letzter Zugriff am 11.05.2019.

**Scherl** Christian. Eine Stadt namens Flughafen. in diepresse.com. 23.03.2018.

(<https://www.diepresse.com/5394472/eine-stadt-namens-flughafen>); letzter Zugriff am 20.07.2019.

**sciencev2.orf.at.** Der Traum vom Fliegen im Internet. 2015.

(<https://sciencev2.orf.at/stories/1751890/index.html>); letzter Zugriff am 03.07.2019.

**spiegel.de.** Hotel in New Yorks historischem TWA-Terminal Retro-Schick am Rollfeld. 2019

(<https://www.spiegel.de/reise/staedte/twa-hotel-am-new-yorker-jfk-flughafen-eroeffnet-zeitreise-in-die-sechziger-a-1267849.html>); letzter Zugriff am 15.10.2019.

**Streitz Matthias.** Flughafen-Geschichte in Bildern: Von Lindbergh bis Bin Laden. 2005. (<https://www.spiegel.de/reise/staedte/flughafen-geschichte-in-bildern-von-lindbergh-bis-bin-laden-a-335604.html>); letzter Zugriff am 15.10.2019.

**Szigetvari Andras.** Höchstgericht gibt grünes Licht für dritte Piste am Flughafen. in der standard.at. 18.03.2019.

(<https://www.derstandard.at/story/2000099735193/vwgh-dritte-piste-am-flughafen-wien-darf-gebaut-werden>); letzter Zugriff am 25.10.2019.

**treusch.at.** Air Cargo und Handling Center Flughafen Wien.

(<https://www.treusch.at/index.php?inc=project&id=1723>); letzter Zugriff am 20.08.2019.

**umweltberatung.at.** Bodenversiegelung und Flächenverbrauch.

(<https://www.umweltberatung.at/bodenversiegelung-und-flaechenverbrauch>); letzter Zugriff am 03.07.2019.

**Umweltbundesamt.de.** Umweltbelastungen durch den Flugverkehr und Überblick über Minderungsmaßnahmen. 13.05.2008.

(<https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/dokumente/lehmann.pdf>); Zugriff am 13.08.2019.

**viennaairport.com.** Andachtsraum.

(<https://www.viennaairport.com/passagiere/flughafen/andachtsraum>); letzter Zugriff am 06.09.2019.

**viennaairport.com.** Bauprojekt 3.Piste.

([https://www.viennaairport.com/unternehmen/flughafen\\_wien\\_ag/3\\_piste/bauprojekt\\_3\\_piste](https://www.viennaairport.com/unternehmen/flughafen_wien_ag/3_piste/bauprojekt_3_piste)); letzter Zugriff am 25.10.2019.

**viennaairport.com.** Bequem shoppen am Flughafen Wien.

(<https://www.viennaairport.com/shops-restaurants>); letzter Zugriff am 01.06.2019.

**viennaairport.com.** Facts & Figures FWAG (Gruppe).

([https://www.viennaairport.com/unternehmen/flughafen\\_wien\\_ag/facts\\_figures\\_fwag\\_gruppe](https://www.viennaairport.com/unternehmen/flughafen_wien_ag/facts_figures_fwag_gruppe)); letzter Zugriff am 28.09.2019.

**viennaairport.com.** Faszination Besucherhafen: Besucherwelt.

(<https://www.viennaairport.com/besucherwelt>); letzter Zugriff am 17.10.2019.

**viennaairport.com.** Flughafen Wien von A bis Z.

([https://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/Konzern/VIE\\_AbisZ\\_de.pdf](https://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/Konzern/VIE_AbisZ_de.pdf)); letzter Zugriff am 14.07.2019.

**viennaairport.com.** Geschäftsberichte.

([https://www.viennaairport.com/unternehmen/investor\\_relations/publikationen\\_und\\_berichte/geschaeftsberichte](https://www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations/publikationen_und_berichte/geschaeftsberichte)); letzter Zugriff am 26.10.2019.

**viennaairport.com.** Lounges – Entspannt abheben.

(<https://www.viennaairport.com/lounges>); letzter Zugriff am 04.08.2019.

**viennaairport.com.** Mediationsverfahren.

([https://www.viennaairport.com/unternehmen/flughafen\\_wien\\_ag/3\\_piste/dialog\\_mit\\_umland](https://www.viennaairport.com/unternehmen/flughafen_wien_ag/3_piste/dialog_mit_umland)); letzter Zugriff am 25.10.2019.

**viennaairport.com.** Shop & Eat.

([https://www.viennaairport.com/passagiere/shop\\_\\_eat](https://www.viennaairport.com/passagiere/shop__eat));  
letzter Zugriff am 01.06.2019.

**viennaairport.com.** Umwelt & Nachhaltigkeit.

(<https://www.viennaairport.com/nachhaltigkeit>); letzter Zugriff am 04.09.2019.

**viennaairport.com.** Unternehmen.

(<https://www.viennaairport.com/unternehmen>); letzter Zugriff am 07.08.2019.

**viennaairport.com.** Wirtschaftsfaktor Flughafen Wien.

([https://www.viennaairport.com/unternehmen/flughafen\\_wien\\_ag/wirtschaftsfaktor\\_flughafen\\_wien](https://www.viennaairport.com/unternehmen/flughafen_wien_ag/wirtschaftsfaktor_flughafen_wien)); letzter Zugriff 03.09.2019.

**viennaairport.com.** Zukunft Flughafen Wien 3.Piste.

([https://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/Konzern/projektinfo\\_piste3\\_de.pdf](https://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/Konzern/projektinfo_piste3_de.pdf)); letzter Zugriff am 25.10.2019.

**visitaustrian.com.** Besucherterrasse.

([https://www.visitaustrian.com/Events%20und%20Seminare/Flughafenbesuche/Besucherterrasse.aspx?sc\\_lang=de](https://www.visitaustrian.com/Events%20und%20Seminare/Flughafenbesuche/Besucherterrasse.aspx?sc_lang=de)); letzter Zugriff am 11.09.2019.

**wien.gv.at.** Lebensqualität-Wien ist und bleibt Nummer eins. Ohne Verfasser. 2019.

(<https://www.wien.gv.at/politik/international/vergleich/mercerstudie.html>);  
letzter Zugriff am 12.10.2019.

**wienerzeitung.at.** Anflug darf nicht über Wien erfolgen. 23.03.2019.

(<https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/chronik/wien/2002205-Anflug-darf-nicht-ueber-Wien-erfolgen.html>);  
letzter Zugriff am 10.10.2019.

**wikipedia.org.** Flächenversiegelung.

(<https://de.wikipedia.org/wiki/Flächenversiegelung>);  
letzter Zugriff am 15.08.2019.

**wikipedia.org.** Flughafen.

([https://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen#Geschichte\\_der\\_Flughäfen](https://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen#Geschichte_der_Flughäfen));  
letzter Zugriff am 10.10.2019.

**wikipedia.org.** Flughafen Wien-Schwechat.

([https://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen\\_Wien-Schwechat](https://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Wien-Schwechat));  
letzter Zugriff am 03.06.2019.

**wikipedia.org.** Internationale\_Zivilluftfahrtorganisation.

([https://de.wikipedia.org/wiki/Internationale\\_Zivilluftfahrtorganisation](https://de.wikipedia.org/wiki/Internationale_Zivilluftfahrtorganisation));  
letzter Zugriff am 02.08.2019.

**wikipedia.org.** Kerosinsteuer.  
(<https://de.wikipedia.org/wiki/Kerosinsteuer>);  
letzter Zugriff am 01.08.2019.

**wikipedia.org.** Mehran\_Karimi\_Nasseri.  
([https://de.wikipedia.org/wiki/Mehran\\_Karimi\\_Nasseri](https://de.wikipedia.org/wiki/Mehran_Karimi_Nasseri));  
letzter Zugriff am 20.07.2019.

**wikipedia.org.** Umweltauswirkungen\_des\_Luftverkehrs.  
([https://de.wikipedia.org/wiki/Umweltauswirkungen\\_des\\_Luftverkehrs](https://de.wikipedia.org/wiki/Umweltauswirkungen_des_Luftverkehrs));  
Letzter Zugriff am 04.09.2019.

**wikipedia.org.** Up\_in\_the\_Air.  
([https://de.wikipedia.org/wiki/Up\\_in\\_the\\_Air](https://de.wikipedia.org/wiki/Up_in_the_Air));  
letzter Zugriff am 17.07.2019

**zoll.de.** Reisefreimengen.  
([https://www.zoll.de/DE/Privatpersonen/Reisen/Rueckkehr-aus-einem-Nicht-EU-Staat/Zoll-und-Steuer/Reisefreimengen/reisefreimengen\\_node.html](https://www.zoll.de/DE/Privatpersonen/Reisen/Rueckkehr-aus-einem-Nicht-EU-Staat/Zoll-und-Steuer/Reisefreimengen/reisefreimengen_node.html));  
letzter Zugriff am 25.07.2019.

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- 1 Flughafen Wien Schwechat**  
eigene Aufnahme
- 2 Der Sturz des Ikarus, Carlo Saraceni (1585 – 1620)**  
<https://antikemythensose2017.wordpress.com/2017/07/10/ikarus-i/>
- 3 Moderner Nachbau eines Ornithopter nach Leonardo da Vinci (1452-1519)**  
[http://www.ard.de/home/wissen/Die\\_Geschichte\\_des\\_Fliegens/782684/index.html](http://www.ard.de/home/wissen/Die_Geschichte_des_Fliegens/782684/index.html)
- 4 Aufstieg Heißluftballon der Gebrüder Montgolfier am 19. Oktober 1783**  
[https://www.wikiwand.com/de/Gebr%C3%BCder\\_Montgolfier](https://www.wikiwand.com/de/Gebr%C3%BCder_Montgolfier)
- 5 Moderner Nachbau eines Gleiters nach Entwurf von Otto Lilienthal**  
[http://www.ard.de/home/wissen/Die\\_Geschichte\\_des\\_Fliegens/782684/index.html](http://www.ard.de/home/wissen/Die_Geschichte_des_Fliegens/782684/index.html)
- 6 Foto Unglück Zeppelins „Hindenburg“ im Jahr 1937**  
[http://www.ard.de/home/wissen/Die\\_Geschichte\\_des\\_Fliegens/782684/index.html](http://www.ard.de/home/wissen/Die_Geschichte_des_Fliegens/782684/index.html)
- 7 Erster erfolgreicher Flug der Gebrüder Wright, am 17. Dezember 1903**  
[http://www.ard.de/home/wissen/Die\\_Geschichte\\_des\\_Fliegens/782684/index.html](http://www.ard.de/home/wissen/Die_Geschichte_des_Fliegens/782684/index.html)
- 8 Nachbau Flugzeug "Blériot XI" im Dresdner Verkehrsmuseum (oben); Louis Blériot bei Landung in Dover (unten)**  
[http://www.ard.de/home/wissen/Die\\_Geschichte\\_des\\_Fliegens/782684/index.html](http://www.ard.de/home/wissen/Die_Geschichte_des_Fliegens/782684/index.html)
- 9 Henri Farman am Steuer seines Flugzeugs**  
[http://www.ard.de/home/wissen/Die\\_Geschichte\\_des\\_Fliegens/782684/index.html](http://www.ard.de/home/wissen/Die_Geschichte_des_Fliegens/782684/index.html)
- 10 Kaiserliche Familie auf dem Flugfeld Aspern im Jahr 1918**  
<http://www.kulturpool.at/plugins/kulturpool/showitem.action?itemId=124554455047&kupoContext=smartworkDetail>
- 11 Alte Ansichtskarte vom Flugfeld Aspern**  
[https://www.meinbezirk.at/donaustadt/c-lokales/von-flugzeugen-und-rennautos\\_a2999745](https://www.meinbezirk.at/donaustadt/c-lokales/von-flugzeugen-und-rennautos_a2999745)
- 12 Gedenkstein am Flughafen Wien**  
<https://www.mauthausen-guides.at/aussenlager/kz-aussenlager-schwechatheidfeld#image-79>
- 13 Fotografie von Lucca Chmel, Ankunftshalle Flughafen Wien-Schwechat, 1960**  
<https://www.dorotheum.com/de/l/5230442/>

- 14 Die alte Abflughalle, später Terminal 2 / Check-In 2 des Flughafens Wien-Schwechat um 1960**  
<https://www.austrianwings.info/2014/01/fotoreportage-60-jahre-flughafen-wien-schwechat/>
- 15 Foto von Andy Warhol**  
<https://www.bbc.co.uk/programmes/w3csyp53>
- 16 Umbauten und Zubauten am Flughafenareal Bönsch Roman**  
vie metamorphosis, 2013, S. 262
- 17 Flughafen Wien Schwechat mit Kontrollturm**  
<https://www.noen.at/freizeit/ausflug-reise/wien-schwechat-viele-neue-flugdestinationen-am-flughafen-ab-ende-maerz-wien-flughafen-wien-austrian-airlines-langstreckenflug-141432904>
- 18 Luftaufnahme des Flughafens Wien-Schwechat**  
<https://www.pcd-zt.at/projekte/hoch-und-industriebau/vie-terminalerweiterung/>
- 19 Darstellung der Terminalerweiterung am Flughafens Wien-Schwechat**  
<https://www.pcd-zt.at/projekte/hoch-und-industriebau/vie-terminalerweiterung/>
- 20 Übersichtsplan Flughafen Wien Schwechat**  
<https://stadtplanwien360.at/flughafen-plan-wien#.XcDlwJpKg2w>
- 21 Luftbild des Areals Flughafen Wien-Schwechat**  
[http://10110.org/index.php?id=2004\\_02](http://10110.org/index.php?id=2004_02)
- 22 Übersichtsplan Terminals des Flughafens Wien-Schwechat**  
<https://www.austriaviation.net/detail/flughafen-wien-lounges-statt-panorama-restaurant/>
- 23 Ansicht Kontrollturm (links), Eingang Terminal 1A (rechts)**  
Eigene Aufnahme
- 24 Foto Terminal 2 im Umbau**  
[https://www.google.com/url?sa=i&source=images&cd=&ved=2ahUKEwjE6OqQi9LIAhUF16QKHfn6D5UQjRx6BAGBEAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.vienna.at%2Fflughafen-wien-terminal-2-und-pier-ost-werden-modernisiert%2F6281299&psig=AOvVawon6jamVpVuT\\_G\\_9ZlQfTy&ust=1573009488647772](https://www.google.com/url?sa=i&source=images&cd=&ved=2ahUKEwjE6OqQi9LIAhUF16QKHfn6D5UQjRx6BAGBEAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.vienna.at%2Fflughafen-wien-terminal-2-und-pier-ost-werden-modernisiert%2F6281299&psig=AOvVawon6jamVpVuT_G_9ZlQfTy&ust=1573009488647772)
- 25 Terminal 3, Innenansicht**  
Eigene Aufnahme

- 26 Pier West, Zentralraum**  
vie metamorphosis, 2013, S. 101
- 27 Pier Ost, Zentralraum**  
vie metamorphosis, 2013, S. 100
- 28 Sky Lounge**  
vie metamorphosis, 2013, S. 95
- 29 Foto vom Andachtsraum im Terminal 3**  
Eigene Aufnahme
- 30 Foto vom Andachtsraum im Terminal 3**  
Eigene Aufnahme
- 31 Duty-Free Bereich am Flughafen Wien Schwechat**  
vie metamorphosis, 2013, S. 98
- 32 Duty-Free Bereich am Flughafen Wien Schwechat**  
<https://www.aero.de/news-10938/Duty-Free-am-Airport-Wien-bleibt-bei-Heinemann.html>
- 33 Gastronomie im Terminal**  
[https://www.viennaairport.com/unternehmen/presse\\_\\_news/presseaussendungen\\_\\_news\\_2?news\\_beitrag\\_id=1404457095953](https://www.viennaairport.com/unternehmen/presse__news/presseaussendungen__news_2?news_beitrag_id=1404457095953)
- 34 Besucherterrasse in den 1960**  
<https://www.austrianwings.info/2014/01/fotoreportage-60-jahre-flughafen-wien-schwechat/>
- 35 Besucherterrasse mit Blick auf das Vorfeld, 2019**  
Eigene Aufnahme
- 36 Empfang der Besucher im Besucherwelt Terminals des Flughafens Wien-Schwechat**  
Eigene Aufnahme
- 37 Foto Besucherwelt Flughafen Wien-Schwechat**  
Eigene Aufnahme
- 38 Virtuelles Cockpit im Erlebnisraum**  
Eigene Aufnahme
- 39 Der neue Kontrollturm des Flughafens Wien-Schwechat**  
vie metamorphosis, 2013, S. 206
- 40 Handling Center West**  
vie metamorphosis, 2013, S. 185

- 41 General Aviation Center bei Nacht**  
<https://www.flughafenfreunde.at/news/10-jahre-gac-jubilaem/>
- 42 Foyer des General Aviation Center**  
vie metamorphosis, 2013, S. 221
- 43 Der Weg des Reisekoffers durch die Gepäckslogistik**  
vie metamorphosis, 2013, S. 157
- 44 Die Koffer der Reisenden in der Abfertigung**  
vie metamorphosis, 2013, S. 152
- 45 Vorfeld mit Flugzeug**  
Eigene Aufnahme
- 46 Vorfeld mit Treppen und Geräten zum Verladen**  
Eigene Aufnahme
- 47 Vorfeld mit Fracht und Anhängern**  
Eigene Aufnahme
- 48 Vorfeld mit Flugzeug**  
Eigene Aufnahme
- 49 Vorfeld mit startendem Flugzeug**  
Eigene Aufnahme
- 50 Vorfeld mit Flugzeug**  
Eigene Aufnahme
- 51 CAT Zug Richtung Flughafen Wien-Schwechat**  
<http://www.korompay.at/portfolios/cat-city-airport-train/>
- 52 CAT Zug Verbindung zum Flughafen Wien-Schwechat**  
<https://www.cityairporttrain.com/de/home>
- 53 Bahnhof Flughafen Wien-Schwechat**  
[https://www.viennaairport.com/passagiere/anreise\\_\\_parken/s-bahn](https://www.viennaairport.com/passagiere/anreise__parken/s-bahn)
- 54 Abriss und Neubau am Flughafen Wien-Schwechat**  
vie metamorphosis, 2013, S. 268
- 55 Immobilienentwicklung rund um den Flughafen Wien-Schwechat**  
vie metamorphosis, 2013, S. 263
- 56 Die beiden bestehenden Pisten und die Lage der geplanten 3.Piste**  
<https://stadtfruchtwien.wordpress.com/tag/katharinenhof-schwechat/>
- 57 Werbung von Austrian Airlines im Terminal 3**  
Eigene Aufnahme

- 58 Flughafen Wien-Schwechat**  
Eigene Aufnahme
- 59 Portrait des Autors Marc Augé**  
<https://medicoanthropologist.blogspot.com/2015/02/marc-auge-and-multiindividualism-and.html>
- 60 Einband des Buches Nicht-Orte von Marc Augé**  
[https://www.thalia.at/shop/home/artikeldetails/ID39183774.html?ProvID=11010473&gclid=EAIaIQobChMIxO\\_ukJTS5QIVSYjVCh2HlATpEAQYBiABEgIO7fD\\_BwE](https://www.thalia.at/shop/home/artikeldetails/ID39183774.html?ProvID=11010473&gclid=EAIaIQobChMIxO_ukJTS5QIVSYjVCh2HlATpEAQYBiABEgIO7fD_BwE)
- 61 Sir Alfred (Mehran Karimi Nasser) auf seiner roten Bank am Pariser Flughafen Charles de Gaulle**  
<https://booksavants.wordpress.com/2012/03/12/the-terminal-man-sir-alfred-mehran/>
- 62 Alain de Botton, am Flughafen London Heathrow**  
<https://www.nytimes.com/2009/08/19/business/global/19adco.html>
- 63 Darstellung der Figuren des Buches Mr. Bingham sammelt Meilen**  
<https://www.sbs.com.au/movies/review/air-review>
- 64 Darstellung und Werbung der Hauptfiguren im Film Up in the Air**  
<https://musikradar.de/soundtrack-up-in-the-air/>
- 65 Lange monotone Erschließungswege durch den Terminal ohne Stoppmöglichkeit**  
vie metamorphosis, 2013, S. 105
- 66 Mono-funktionale Fläche im Inneren des Terminals am Flughafen Wien-Schwechat**  
Eigene Aufnahme
- 67 Digitale Anzeigentafel am Flughafen Wien-Schwechat**  
vie metamorphosis, 2013, S. 75
- 68 Geplante Süderweiterung Terminal 3**  
<https://kurier.at/chronik/oesterreich/modernes-terminal-500-millionen-euro-fuer-flughafen-ausbau/400549214>
- 69 Rendering zukünftige Pier Ost**  
Sanierung [https://www.viennaairport.com/business\\_\\_partner/zentraler\\_einkauf/aktuelle\\_ausschreibungen](https://www.viennaairport.com/business__partner/zentraler_einkauf/aktuelle_ausschreibungen)
- 70 Terminal der Trans World Airlines, JFK Airport, New York, Architekt: Eero Saarinen, 1960er Jahre**  
<https://www.archdaily.com/788012/ad-classics-twa-flight-center-eero-saarinen>

- 71 **Foto Sondica-Flughafen in Bilbao, Architekt: Santiago Calatrava**  
<https://designtheorykje.wordpress.com/santiago-calatrava/notable-projects/sondica-airport-station-and-control-tower/>
- 72 **Foto Kontrollturm, Sondica-Flughafen in Bilbao**  
<https://designtheorykje.wordpress.com/santiago-calatrava/notable-projects/sondica-airport-station-and-control-tower/>
- 73 **Foto vor dem Flughafen London Stansted, Architekt: Norman Foster**  
[https://de.wikivoyage.org/wiki/Flughafen\\_London\\_Stansted#/media/Datei:London\\_Stansted\\_Airport.jpg](https://de.wikivoyage.org/wiki/Flughafen_London_Stansted#/media/Datei:London_Stansted_Airport.jpg)
- 74 **Luftaufnahme des Flughafens London Stansted**  
<https://www.londonseite.de/von-london-stansted-in-die-city/>