



vie metamorphosis

Die Veränderung des Flughafen Wien
The Extension and Transformation of Vienna Airport

2004–2012

Roman Bönsch

Herausgeber und Fotografie | Editor and Photography

Robert Gruber, Larry R. Williams

Ergänzende Fotografie | Additional Photography

**Roman Bönsch, Karin Finan, Romana Hasler,
Sebastian Illichmann, Robert Keiser, Peter Kleemann,
Ralph Knickmeier, Peter Mayerhofer, Norbert Steiner,
Thomas D. Trummer**

Texte | Texts

Springer Wien New York

IMPRESSUM | IMPRINT

Herausgeber | Editor: Roman Bönsch, A-1040 Wien/Vienna, romanboensch.at

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt.

Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Funksendung, der Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.

This work is subject to copyright.

All rights are reserved, whether the whole or part of the material is concerned, specifically those of translation, reprinting, re-use of illustrations, broadcasting, reproduction by photocopying machines or similar means, and storage in data banks.

© 2013 Springer-Verlag/Wien

Printed in Austria

Springer Wien New York is a part of Springer Science + Business Media
springer.at

Verlag und Herausgeber bitten um Verständnis dafür, dass in Einzelfällen ihre Bemühungen um die Abklärung der Urheberrechte und Textzitate ohne Erfolg geblieben sind.

The publisher and editor kindly wish to inform you that in some cases, despite efforts to do so, the obtaining of copyright permissions and usage of excerpts of text is not always successful.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Buch berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürfen.

Product liability: The publisher can give no guarantee for the information contained in this book. The use of registered names, trademarks, etc. in this publication does not imply, even in the absence of a specific statement, that such names are exempt from the relevant protective laws and regulations and are therefore free for general use.

Layout, Cover Design: Roman Bönsch, Wien/Vienna, romanboensch.at

Typografie, grafische Beratung | Typography, Graphic Consultant: Mihai M. Mitrea, Wien/Vienna, sketodesign.eu

CMYK Separation: Manfred Kostal, Wien/Vienna, pixelstorm.at

Redaktion, deutsche Texte | German Copywriter: Karin Finan, München/Munich, karinfinan.de

Technische Beratung | Technical Adviser: Robert Keiser, airside.ch

Korrektur, deutsche Texte | German Proof Reading: Michael Walch, Wien/Vienna

Übersetzung | Translation: Christine Schöffler, Peter Blakeney, Wien/Vienna, whysociety.org

Druck | Printing: Holzhausen Druck GmbH, Wien/Vienna, holzhausen.at

Gedruckt auf säurefreiem, chlorfrei gebleichtem Papier – TCF | Printed on acid-free and chlorine-free bleached paper

SPIN: 86150553

Mit 280 (größtenteils farbigen) Abbildungen | With 280 (mainly coloured) illustrations

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <<http://dnb.ddb.de>> abrufbar.

ISBN 978-3-7091-1384-4 Springer Wien New York

VORWORT

Roman Bönsch

„vie metamorphosis“ dokumentiert die Veränderungen des Flughafens Wien im Zeitraum 2004 bis 2012. Neben dem zentralen Projekt der Terminalerweiterung „Check-in 3“ wurden die Bereiche Tower, Vorfeld, Air Cargo Center, Handling Center und Airport City mit Vorplatz, Bahnhof, Bürogebäuden und Parkhäusern erweitert, abgetragen oder neu gebaut. Der Flughafen Wien ist ein identitätsstiftendes Tor Österreichs zur Welt, dessen Umgestaltung mit „vie metamorphosis“ eine künstlerisch-fotografische Auseinandersetzung gewidmet ist.

Von 2001 bis 2006 arbeitete ich an der Planung der Terminalerweiterung bei der Architekten-Arbeitsgemeinschaft IttenBrechtbühl / Baumschlager Eberle mit. Dadurch wurde ich früh auf die Dimension der bevorstehenden Veränderungen aufmerksam. Unterstützt von der Flughafen Wien AG, rief ich gemeinsam mit Robert Gruber und Larry R. Williams das künstlerische Monitoring „vie metamorphosis“ ins Leben. Die Flughafen Bauwerke wurden durch die Phasen Bestand, Abriss, Bauzustand und Neuzustand begleitet. Unser Blick richtete sich auch auf den menschlichen Aspekt, auf MitarbeiterInnen an ihren Arbeitsplätzen im Wandel.

In den vergangenen 60 Jahren entstanden am Flughafen Wien Gebäude und Interieurs, die in ihrer Vielfalt und ihren räumlichen Stimmungen kaum mehr Beachtung fanden. Die künstlerische Auseinandersetzung liefert ein anderes Bild des Selbstverständlich-Gewordenen. Sie führt vor Augen, dass jeder öffentlich zugängliche Raum als Ausdruck der Gesellschaft seiner Zeit einzigartig ist. Im Prozess von Abriss und Neubau zeigt jede Momentaufnahme die unwiederbringliche Ästhetik von temporärer Architektur, bevor mit den neuen Gebäuden eine neue Ära des Flughafens Wien eröffnet wird. Der Erfolg der Terminalerweiterung, von den Komplikationen der Baugeschichte abgesehen, liegt in ihrer räumlichen und funktionalen Konzeption. Sie manifestiert Architektur von internationalem Format und schließt an die räumlichen Qualitäten der Architektur des Flughafens Wien aus den 1950er Jahren an.

In diesem Sinne widme ich dieses Buch über die Veränderung des Flughafens Wien allen, die eines mit dem Ort verbindet: die Faszination am Fliegen. Ich danke allen, die zu diesem Buch beigetragen oder es ermöglicht haben (siehe Seite 289).

VORWORT

Die einzige Konstante ist der Wandel

Fliegen hat in den letzten Jahrzehnten einen Aufschwung erlebt wie kaum eine andere Verkehrsart. Allein am Flughafen Wien hat sich das Passagieraufkommen in den letzten zehn Jahren verdoppelt – von elf Millionen Passagieren im Jahr 2001 auf über 21 Millionen Passagiere im Jahr 2011. Daran haben auch Ereignisse wie der Verkehrseinbruch nach 9/11, die rückläufige Verkehrsentwicklung im Jahr 2009 und die Aschewolke im Jahr 2011 nichts grundlegend geändert. Jährlich ist das Passagieraufkommen am Flughafen Wien regelmäßig über dem EU-Durchschnitt gewachsen und bis zum Jahr 2020 rechnen wir mit einer weiteren Zunahme um etwa vier Prozent pro Jahr. Dann werden über 30 Millionen Passagiere den Flughafen Wien frequentieren.

Um die steigende Verkehrsentwicklung bewältigen und Reisenden wie Fluglinien eine nachhaltig hohe Servicequalität bieten zu können, muss die Infrastruktur am Flughafen mitwachsen. Mit der Fertigstellung des Pier Ost im Jahr 1988 lag die damals geplante Kapazität bei 14 bis 16 Millionen Passagieren. Seit dieser Zeit entwickelte sich der Flughafen Wien zu einem führenden Drehkreuz nach Osteuropa und zu einem Hub im Star-Alliance-Verbund. Über ein Drittel der jährlich abgefertigten Reisenden sind Transferpassagiere, die über Wien in die Länder Zentral- und Osteuropas reisen. Heute ist der Flughafen Wien eine unverzichtbare Verkehrsschnittstelle für mehr als 300 Unternehmen, die über ihre regionalen Zentren in Österreich ihre Märkte in der CEE-Region betreuen, sowie einer der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren und größten Arbeitgeber der Region Ostösterreich: Rund 20.000 Menschen in über 230 Unternehmen arbeiten heute am Standort Flughafen Wien.

Als Touristen besuchen jährlich etwa fünf Millionen Besucher die Bundeshauptstadt, die Hälfte davon reist per Flugzeug. Sie alle brauchen eine zeitgemäße und leistungsfähige Verkehrsanbindung. Flughäfen und ihre Architektur müssen den Passagieren und ihren Bedürfnissen folgen.

Die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Terminalerweiterung Check-in 3 führt den Flughafen Wien in eine neue Ära. Auf über 150.000 Quadratmetern zusätzlicher Terminalfläche werden den Passagieren eine moderne und lichtdurchflutete Architektur, weitläufige Gate-Bereiche mit innovativen und komfortablen Sitzmöbeln, Family Lounges und ein umfang-

reiches und vielfältiges Shopping- und Gastronomieangebot geboten. Und dabei wissen die Reisenden immer, wo sie sind: durch den allgegenwärtigen Blick auf das Vorfeld, auf die Flugzeuge und die Umgebung mit weitreichenden Landschaften. Modernste Abfertigungstechnologien wie Self Boarding Gates zum Boarden mit dem eigenen Mobiltelefon und flächendeckendes WLAN sind im neuen Terminal eingerichtet. Damit können wir unseren Kunden – den Airlines und ihren Passagieren – eine neue und verbesserte Servicequalität bieten. Seit 5. Juni 2012 ist Check-in 3 erfolgreich und weitgehend störungsfrei in Betrieb. Zwischen 30.000 und 40.000 Passagiere werden hier täglich abgefertigt.

Und die Veränderung, die Metamorphose des Standortes, geht weiter. Die erfolgreiche Inbetriebnahme von Check-in 3 setzt hier einen wichtigen Impuls. Durch die teilweise Verlagerung des Passagierbetriebs in den neuen Terminal ist es nun möglich, die Modernisierung der älteren Infrastruktur in Angriff zu nehmen und neue zeitgemäße Attribute wie zentrale Sicherheitskontrollen und eine vielseitigere Shopping- und Gastronomielandschaft für die bestehenden Terminals zu entwickeln. Langfristig wird sich der gesamte Flughafenstandort verändern. Der neue Terminal Check-in 3 ist dafür ein wichtiger Meilenstein.



Mag. Julian Jäger
Mitglied des Vorstands, COO
Flughafen Wien AG



Dr. Günther Ofner
Mitglied des Vorstands, CFO
Flughafen Wien AG



PREFACE

Roman Bönsch

“vie metamorphosis” documents the transformations of Vienna Airport in the period between 2004 and 2012. In addition to the flagship project, the terminal extension “Check-in 3”, areas such as the tower, apron, Air Cargo Center, Handling Center, and Airport City have either been demolished, newly constructed, or expanded with a forecourt, a railway station, office buildings, and parking garages. The changes at Vienna Airport – Austria’s gateway to the world and as such also a key factor in the shaping of identity – motivated an artistic-photographic exploration dedicated to these processes.

From 2001 to 2006, I worked together with the architectural working group IttenBrechtbühl / Baumschlager Eberle on the planning of the terminal extension. Hence, I became aware of the dimension of the impending changes at an early stage. With the support of Flughafen Wien AG, I initiated the artistic monitoring project “vie metamorphosis” together with Robert Gruber and Larry R. Williams. We accompanied the airport buildings through the phases of existing situation, demolition, under construction, and completion. Another focus was to capture the human aspect – the many employees at their workplaces in transformation.

In the past 60 years, buildings and interiors have come into being at Vienna Airport whose diversity and spatial atmospheres often went unnoticed in everyday usage. This artistic examination presents a different picture of what has been taken for granted. It reveals that every publicly accessible space is a unique expression of a society at a certain point in time. In the process between demolition and new construction, each snapshot shows the irretrievable aesthetic of temporary architecture before the new buildings herald a new era at Vienna Airport. The success of the terminal extension, apart from the complications during the construction process, resides in its spatial and functional concept. It is a manifestation of architecture with international appeal that also complements the spatial qualities of Vienna Airport’s original architecture from the 1950s.

With this in mind, I dedicate this book about the metamorphosis of Vienna Airport to all of those who are connected to the place by one thing: the fascination of flying. I want to thank everybody who contributed to this book or made it possible (see page 289).

PREFACE

Change Is The Only Constant

In the last decades, flying has undergone an upswing like no other mode of transport. At Vienna Airport alone, passenger traffic has doubled over the last ten years – from 11 million passengers in the year 2001 to 21 million in 2011. Even events such as the collapse of traffic volume after 9/11, the decline in traffic development in 2009, and the ash cloud in the year 2011 have not fundamentally changed this tendency. The annual passenger traffic at Vienna Airport has consistently grown at a pace above the EU average, and we expect a further increase by four per cent until the year 2020. At this point, over 30 million passengers will frequent Vienna Airport.

In order to be able to handle this increasing traffic while offering both travellers and airlines a consistently high quality of service, infrastructures at the airport must grow in equal measure. Upon completion of Pier East in 1988, the capacity estimated at the time was 14 to 16 million passengers. Since this point, Vienna Airport has risen to become a leading junction to Eastern Europe and a major hub in the Star Alliance network. More than a third of the handled travellers are transfer passengers who are travelling to Central and Eastern European countries via Vienna. Today, Vienna Airport is an indispensable traffic port for more than 300 companies, who serve their markets in the CEE region from their regional headquarters in Austria, and one of the most important economic factors and employers in the Eastern Austrian region: Approximately 20,000 people in more 230 companies work at the airport.

Around five million tourists visit the federal capital annually; half of them travel by plane. They need a modern and efficient transport connection. Airports and their architecture must cater to the passengers and their requirements.

The completion and start of operations at the terminal extension Check-in 3 leads Vienna Airport into a new era. The more than 150,000 m² of new terminal surface area offers passengers a modern and light-flooded architecture, spacious gate areas with innovative and comfortable seating furniture, family lounges, as well as an extensive and diverse range of shopping and gastronomy facilities. At the same time, travellers always know where they are – because of the omnipresent view to the apron, to the planes, and to the surrounding vast landscapes.

The new terminal is equipped with cutting-edge check-in technology such as self-boarding gates operated with one’s own cell phone and an all-encompassing WLAN network. This ensures an unprecedented and improved service quality for our clients – airlines and their passengers alike. Since June 5, 2012, Check-in 3 has been operating smoothly and largely without any troubles. Between 30,000 and 40,000 passengers are processed here each day.

And the transformation, the metamorphosis of the location continues. The successful start-up of Check-in 3 was only a first important impulse. Through the partial rerouting of the passenger flow to the new terminal it is now possible to proceed with the modernisation of the older infrastructure and to enhance the existing terminals with new contemporary features such as central security checks and a more diverse shopping and gastronomy landscape. The entire airport location will change significantly on the long term. The new Check-in 3 terminal represents an important milestone in this process.



Mag. Julian Jäger
Member of the
Management Board, COO
Flughafen Wien AG



Dr. Günther Ofner
Member of the
Management Board, CFO
Flughafen Wien AG



VIE METAMORPHOSIS

Thomas D. Trummer

Die ersten fotografischen Bilder der Geschichte zeigten Gebäude. Die früheste bekannte fotografische Aufnahme ist ein Ausblick aus einem Pariser Atelier. Auf körniger Oberfläche ist eine ruhige Dächerlandschaft zu sehen. Davor waren apparative Bilder nicht lichtbeständig gewesen. Sie verblassten nach kurzer Zeit. Dann jedoch übernahm die Fotografie die Konservierung der Zeit und des Sichtbaren. Architekturprospekte eigneten sich wegen der damals nötigen langen Belichtungszeiten für das fotografische Bild. Neben Gebäuden waren auch Stillleben, Ruinen und Grabstätten beliebte Motive, welche ihrerseits Dauer und Vergehen zum Inhalt hatten. Bildinhalt und Bildmedium, Motiv und Apparat verschwisterten sich in der Abbildung von Raum und Vergehen.

Die Fotoserien von Roman Bönsch verpflichten sich einer ähnlich doppeldeutigen Sinngebung. Auch in seinen Arbeiten verzahnt sich die Zeit im Bild mit der Zeit des Bildes. Was sich im Abbild zeigt, ist ein Zustand, der im Moment des Betrachtens schon nicht mehr ist. Jedes fotografische Bild verweist auf ein Gewesenes, das im Bild gefasst für uns vergegenwärtigt wird.

Bönsch fotografiert Architektur und die Veränderung des Raumes durch Großbaustellen. Nach einer Bildserie mit begleitender Publikation über den Wiener Südbahnhof folgt mit „vie metamorphosis“ die Publikation zu einem zweiten mehrjährigen Projekt. Bönsch fotografierte die Bauphasen des Flughafens Wien in den Jahren 2004 bis 2012, Zustände vor dem Abriss bis zur Inbetriebnahme. Ausgewählte Bilder aus „vie metamorphosis“ sind seit 2005 im Sinne eines künstlerischen Monitorings in Fotoausstellungen am Flughafen Wien „in situ“ und in Bildergalerien auf viennaairport.com „ex situ“ zu sehen. Larry R. Williams rundet das Fotoprojekt mit sensiblen Portraits von Akteuren der Veränderung ab. Das Projektschema ist einfach und einleuchtend. Einem früheren Bauzustand steht ein Bild der Gegenwart oder jüngeren Vergangenheit gegenüber. Wir sehen die Bauteile der 1950er und 70er Jahre sowie die Neueinrichtungen der Gegenwart. Vielfach im noch unberührten Zustand, zum Teil aber auch noch unfertig, deuten die fotografischen Ansichten eine Zeitlichkeit an, in der nicht nur Gewesenes festgehalten, sondern auch Zukünftiges imaginiert wird. Es sei, als würden diese Bilder warten, bemerkt Bönsch dazu treffend. Das Abgebil-

dete jedenfalls wartet auf seine Benutzung und Abnutzung, auf Verlebendigung und die Geschichte dieser Lebendigkeit. Bönsch weist mich im Gespräch darauf hin, dass die eigentümliche Verspannung der Zeitenfolge, die durch die Fotovergleiche provoziert wird, im Bauen selbst eine entscheidende Grundlage besitzt. Nicht nur das Bild bezeuge Zeitlichkeit, sondern auch die Funktion des Abgebildeten. Flughäfen seien Infrastrukturanlagen, die flexibel errichtet werden müssen. Dies führt dazu, dass das Gebäude in seinem fertigen Zustand bereits die potenzielle Aufhebung seines Ist-Zustandes enthält. So wird die Bausubstanz ihrerseits nicht als feststehende, sondern als wachsende konzipiert. An diesem Punkt treten Architektur und Fotografie auseinander. Denn im Unterschied zum fotografischen Bild wird der Baubestand als veränderlich gedacht. Das Bauen birgt ein Werden, während das Bild sich mit dem Sosein begnügen muss, die Veränderung aber als Bilderserie wiedergeben kann.

Die Bilder sind reich, reich an Licht, faszinierenden Fluchten und großräumigen Perspektiven. Bönsch sucht grundsätzlich neutrale Lichtsituationen, um die Vergleichbarkeit der Sujets zu stärken, scheut dramatisierende Effekte aber nicht, wie starke Kontraste, funkelnde Nachtstudien oder dynamische Wolkenbewegungen. „Ich möchte auch zeigen, was das Licht über das Grau hinaus zu bieten hat.“ Für seine Gegenüberstellungen sucht Bönsch, wenn möglich, identische Augenpunkte, Horizonte und Wetterbedingungen auf. Im Unterschied zu anderen ArchitekturfotografInnen war Bönsch in den Planungsprozess des Flughafens involviert und wählt Standpunkte und Bildebenen aus dieser Kenntnis. Schon in der Frühphase des Projektes wurden Blickachsen gewählt, denen sich später neue Gebäude in den Weg stellen oder Räume eröffnen sollten. Gerade in den noch unbenutzten Gebäuden kann Bönsch seine Suche nach „Geistern, die noch nicht da sind“ fotografisch verfolgen. Dazu benutzt der in digitaler wie in analoger Technik geschulte Bönsch eine Plattenkamera oder digitale Aufnahmetechnik in einem hohen Bildschärfegrad. Detailbewusstsein, Darstellungsgenauigkeit und rigide Aufnahmetechnik dominieren. Dazu gehören auch die entzerrten Linien, die das Sehen der Kamera auf die menschliche Wahrnehmung hin korrigieren. Jedes Bild ist Träger des Raumes, sagt Bönsch und meint damit die Anreicherung

des Gesehenen im Vollzug des Sehens. Erst die Betrachter vervollständigen die Bilder in ihrer räumlich-zeitlichen Imagination, denn im Foto selbst erscheint der Raum verzerrt in zweidimensionaler Fläche. Um die Effekte der Imagination zu steigern, setzt Bönsch zuweilen größere Aufnahmen zwischen Bildpaare. Dazu rückt er den Augenpunkt drastisch aus der Mitte. Es entstehen spannungsreiche Leeren. Denn das Vorher und Nachher der Bildpaare wird zugunsten einer räumlichen Zweiwertigkeit ersetzt. So erscheinen Nahes und extrem Fernes gleichzeitig im Bild, zum Beispiel wenn rechts eine flache Raumbühne zu sehen ist, während die linke Bildhälfte in gewagter Verkürzung auf einen entfernten Punkt zustürzt.

Das ungewöhnliche queroblonge Format hat aber noch andere Gründe. Flughäfen breiten sich horizontal aus. Eigentlich gegen ihre Bestimmung, ein Brückenkopf für Aufstieg und Lufteroberung zu sein, erstrecken sich sowohl land- als auch luftseitige Gebäude in der Fläche. Das einzige Vertikalobjekt ist der Tower. Er ist bekanntlich Kern der Organisation und zentrales Überwachungsorgan für die Geschehnisse im Luftverkehr. Im Grunde wäre er der bevorzugte Ort für ein panoramatisches Kameraauge, welches Übersicht anstrebt. Von hier hätte der Fotograf einen idealen Blick auf Pier, anliegende Gebäude und Flugfeld. Doch auf diesen Blick, den alles überragenden, verzichtet Bönsch weitgehend. Er nähert sich den Objekten und Gebäuden, betritt den Raum, der sie umgibt und den sie einschließen. An die Stelle einer omnipotenten Aussicht treten Raumeindrücke und Ausschnitte bis hin zu einfachen Inneneinrichtungen. Wir sehen die Arbeitsplätze des Personals im Vorher und Nachher. Zum alten Towerinventar gehörten noch ein Klappbett, eine kleine Uhr und eine Antenne, die mit einem Klebeband behelfsmäßig an der Decke befestigt sind. Diese beiden Details, die erst bei näherem Hinsehen kenntlich werden, sind dennoch zentral für das Verstehen der Aufnahmen. Uhr und Kamera erinnern an die zeitliche Bedingtheit der Bildverfertigung, nicht nur an die Notwendigkeit einer Stellung und Stellungnahme, sondern auch an die punktuelle Zeitlichkeit, die apparativ festgehalten wird. Die Kamera hält das Geschehen fest und zeichnet unsere Ansichten dauerhaft auf. Die Uhr schreitet fort. Die eine zeigt uns die Zeit, die andere bewahrt uns Geschichte.



25.11.2008 Terminalerweiterung Check-in 3 Landseite | Terminal extension Check-in 3 landside

VIE METAMORPHOSIS

Thomas D. Trummer

The first photographic images in history depicted buildings. The earliest known photographic record shows a view from a studio in Paris. On its grainy surface one can make out a quiet landscape of roofs. Before this, machine-made images were not light resistant and faded away after a short while. But then photography became the conservator of time and the visible. Given the long exposure time required at this point, architectural settings were well-suited motifs for the photographic view. Besides buildings also still lifes, ruins, and graveyards were popular subjects, which in turn conveyed notions of time, duration, and transience. The content and medium of the image, the motif, and the apparatus merged in the depiction of space and the passing of time.

In his photographic series, Roman Bönsch strives for a similarly ambiguous interpretation. Here, the time captured in the image interleaves with the time of the image. What appears in the picture is a condition that already no longer exists in the very moment of looking at it. Each photograph refers to a past, which becomes present for us in the frame of a picture.

Roman Bönsch visualises architecture and the transformation of space through photographs of large-scale construction sites. Following an image series and accompanying publication on Vienna South Station in the framework of his documentation about the development of the new Vienna Main Station, the book “vie metamorphosis” is the second publication on several years of his project work. Bönsch captured the building phases of Vienna Airport between 2004 and 2012, situations before demolition up to the commencement of operations. Since 2005, select images from “vie metamorphosis” have been exhibited in large-scale formats “in situ” at Vienna Airport as artistic monitoring and “ex situ” in photo galleries on viennaairport.com. Larry R. Williams enhanced the photo project with sensitive portraits of the protagonists of this transformation. The concept is clear and simple: An earlier state of construction is juxtaposed with an image of the present or recent past. We see the building components from the 1950s and 70s as well as the newly-built facilities. Often untouched, still unused conditions, and in part still incomplete, the photographic views insinuate a temporality that speaks not only of what was but also imagines the future.

It is as if these images were waiting, Roman Bönsch remarks poignantly. In any case, the depicted awaits usage and wear, coming alive and the story of this life. In conversation Bönsch points out that the peculiar tension of temporal sequences provoked by photographic juxtapositions is intrinsically rooted in the building process itself. Not only the image reflects temporality but also the function of the depicted. Airports are infrastructures, which must be designed for flexibility. This implies that the completed building already contains the potential dissolution of its present state. Hence, the building substance itself is conceived as growing rather than static. This is the point where architecture and photography diverge. In contrast to the photograph, the built fabric is imagined as something that can be altered. Building is already endowed with becoming, whereas the image must settle with the status quo. Yet it can represent transformations like “vie metamorphosis” as a sequence of images.

The images are rich, full of light, with fascinating alignments and boundless perspectives. Bönsch principally seeks neutral light situations that enhance the comparability of the motifs, but he doesn't shy away from dramatic effects such as strong contrasts, sparkling night shots, or dynamic cloud movements. “I also want to show what light has to offer beyond the grey.” For his juxtapositions, Bönsch looks for identical viewpoints, horizons, and weather conditions. Unlike other architectural photographers Bönsch was involved in the planning process, and this knowledge underpins his choice of positions and image planes. Already at an early stage in the project he chose sight axes that would later either be blocked by new buildings or where new spaces would open up. Precisely in still unused buildings is where Bönsch pursues “ghosts who aren't there yet” through photography. To this end, Bönsch – who is trained in both digital and analogue techniques – uses either a plate camera or digital devices that deliver high image definition. The rough grain, a technical limitation at the beginning of photography, which Joseph Nicéphore Niépce turned into an artistic virtue, is here long replaced by the sharp eye of an engineer. Awareness for detail, precise representation, and a rigid photographic technique dominate. This also includes the equalised lines that correct the camera view to human perception. Each image is

a carrier of the space, says Bönsch, referring to the enhancement of the seen in the process of seeing. The pictures are only completed in the spatio-temporal imagination of the observer because space appears distorted into a two-dimensional surface in the photo itself. In order to augment the effects of imagination, Bönsch sometimes places larger shots between a pair of images. Thereto, he drastically shifts the eye point off centre. Dense voids emerge. In this way, the near and extremely distant appear in the picture simultaneously: For example, a flat backdrop of a space shown to the right is countered on the left with an image plummeting towards a remote point with daring distortion.

The choice of the unusual horizontal format also has other reasons. Airports expand horizontally. In fact contrary to their purpose – to be a bridgehead for rising up and conquering the skies – both land- and airside buildings sprawl out on the ground. The only vertical object is the tower. It is generally known as the heart of the organisation and the central control facility for air traffic operations. It naturally would be the place of choice for a panorama camera eye that seeks an overview. From here, the photographer would have an ideal view of the pier, the adjacent buildings, and the apron. However, Bönsch widely refrains from this seductive viewpoint that surmounts everything. He comes close to the objects and buildings, entering the space they enclose and that surrounds them. Spatial impressions and sections or even simple interiors take the place of this omnipotent perspective. We see the staff work places before and after. The old tower inventory list still included a folding bed, a small clock, and an antenna taped provisionally to the ceiling. However, there are two aspects, which one only recognises upon second glance, that are central in understanding the photographs. The clock and the camera remind us of the temporal nature of image production, not only of the need for a position and a statement but also of the fleeting temporality captured with an apparatus. The camera documents the happenings and permanently records our views. The clock continues. One shows us time, the other preserves history.



23.04.2012 Terminalerweiterung Check-in 3 Luftseite | Terminal extension Check-in 3 airside



17

18

14

15

5

16

9

9

7

10

9

8

0

1

2

3

6

13

4

11

12

13

20

EINLEITUNG

Sebastian Illichmann

Die erste Dekade des 21. Jahrhunderts brachte dem Flughafen Wien-Schwechat die umfangreichsten Umstrukturierungen in seiner Geschichte. Vielfältige Umbauten, Sanierungen und Neubauten haben nicht nur zu einer neuen Struktur und Funktionsweise, sondern auch zu einem gänzlich neuen Erscheinungsbild des Flughafens geführt. Die umfassenden Adaptierungen und Erweiterungen waren aufgrund des stetig steigenden Passagieraufkommens unabdingbar geworden. Mit der Eröffnung des neuen Flughafes 1960, ein „Spätstarter“ unter den Flughäfen Europas, hat Wien-Schwechat eine Geschichte des anhaltenden Wachstums hinter sich.

Die Phase von der Eröffnung bis ca. 1980 war durch bauliche und organisatorische Änderungen innerhalb der ursprünglichen Gebäude geprägt. Zwischen 1980 und 2000 wurden vor allem im Süden des Terminals, also auf dem Vorfeld, und im Westen großvolumige Neubauten errichtet. Die großen Veränderungen in der Zeit von 2000 bis 2012 erfolgten dann im Bereich des Betriebsgeländes, im Norden und Osten des Terminals, in Form einer sichelförmigen Terminalerweiterung Check-in 3 (vormals „Skylink“) und eines langgestreckten Piers. Veränderung, Anpassung, Umstrukturierung und die Planung weit vorausblickender Konzepte wurden in der Geschichte des Flughafens zu Konstanten. Parallel zu den baulichen und strukturellen Metamorphosen wuchs auch die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens in rasantem Tempo.

Er entwickelte sich zu einem kraftvollen Wachstumsmotor und zu einem der wichtigsten Arbeitgeber in der Region. Eine wirtschaftliche Wachstumsregion, welche im Hinblick auf die Historie des 20. Jahrhunderts lange Zeit in „Randlage“ war. Aber genau diese Lage am einstigen „Eisernen Vorhang“, an der Schnittstelle von „Ost“ und „West“, macht heute die Stärke des Wiener Flughafens aus. Er hat sich zu der Drehscheibe zwischen Ost- und Westeuropa, aber auch von und nach Asien und dem Mittleren Osten entwickelt. Die Prognosen für die weitere Entwicklung lassen eine Stärkung dieser Funktion und eine weitere Steigerung der Kapazitäten erwarten, welche durch eine permanente Bestandsmodernisierung abgedeckt werden sollen. Damit wird auch klar, dass das vorliegende Buch nicht eine abgeschlossene Periode mit Endzustand, sondern einen Veränderungsprozess dokumentiert, dem naturgemäß der nächste folgen wird.

INTRODUCTION

Sebastian Illichmann

The first decade of the twenty-first century marked the most extensive restructuring of Vienna Airport in its history. Numerous conversions, renovations, and new constructions not only led to a new structure and functionality, it also gave the airport a whole new appearance. The wide range of adaptations and extensions had become absolutely essential due to the constant increase in passengers.

With the opening of the new airport in 1960, a “late-starter” amongst airports in Europe, Vienna Airport has a history of sustained growth behind it.

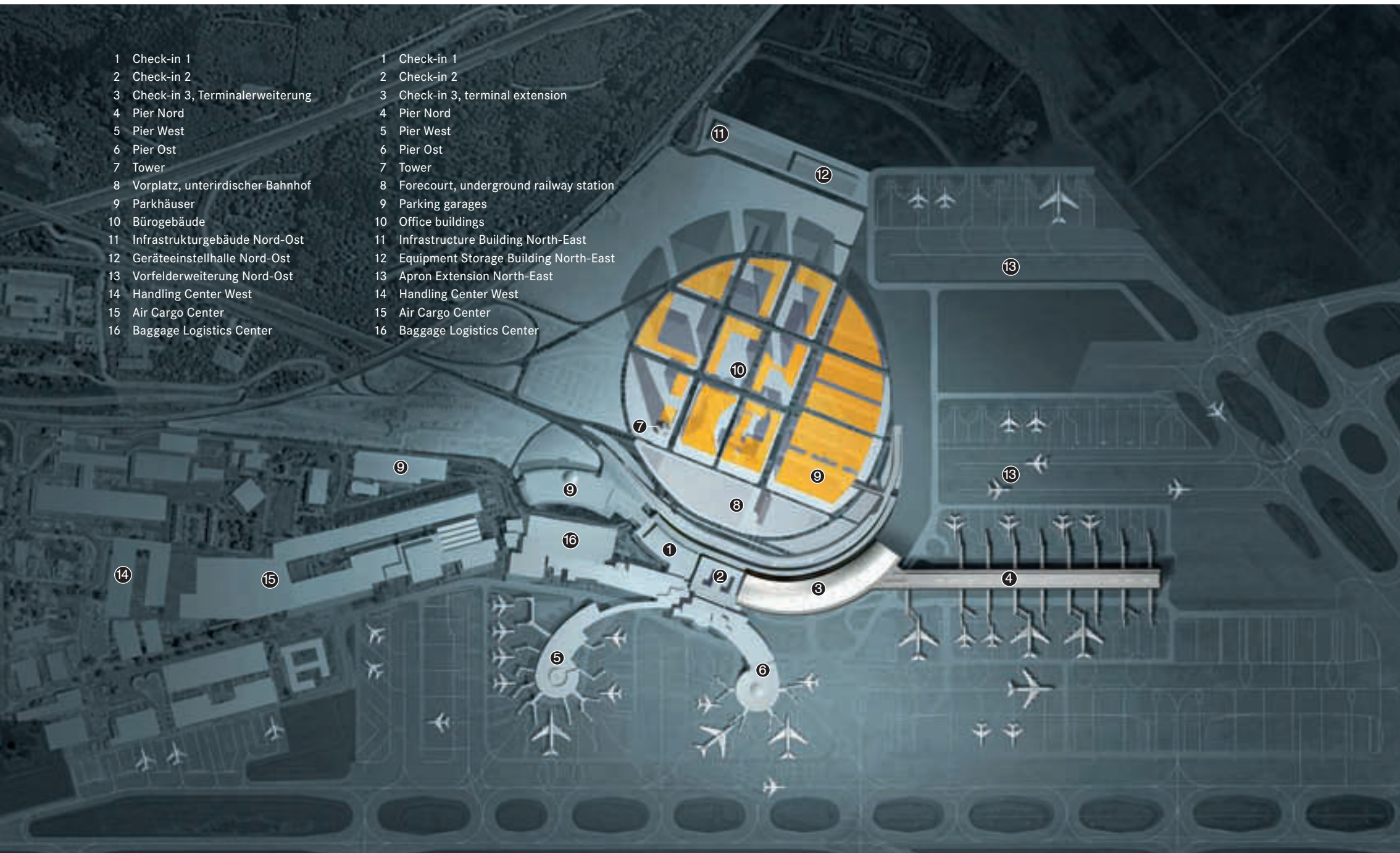
The phase between the opening and approximately 1980 was characterised by structural and organisational changes within the original building. Between 1980 and 2000, large voluminous buildings were newly constructed primarily to the south of the terminal – on the apron – and to the west. The major changes in the time between 2000 and 2012 then took place in the airfield area to the north and east of the terminal in the form of the crescent-shaped terminal extension Check-in 3 (formerly “Skylink”) and an elongated pier. Change, adaptation, restructuring, and the planning of future-oriented concepts have been constants in the history of the airport. Parallel to the architectural and structural metamorphoses, also the economic importance of the airport grew at a rapid tempo.

It developed into a powerful growth engine and into one of the most important employers in the region – in light of the history of the twentieth century, an economic growth region that was on the “periphery” for the longest time. But it is precisely this location on the former “Iron Curtain”, at the intersection between “East” and “West”, that today represents the strength of Vienna Airport. It has developed into the hub between Eastern and Western Europe but also to and from Asia and the Middle East. The prognoses for the future foresee a strengthening of this function and further increases in capacities, which must be facilitated by continuous modernisation of the existing buildings. Having said that, it is quite clear that the book before you does not document the final results of a completed period but a process of change that will naturally breed its sequels.

Plangrundlagen: Städtebaulicher Wettbewerb 1999,
Terminalplanung 2003, Luftbild der Flughafen Wien AG

Map sources: Urban Design Competition 1999
Plans for the terminal 2003, Aerial photo by Flughafen Wien AG

- | | |
|------------------------------------|--|
| 1 Check-in 1 | 1 Check-in 1 |
| 2 Check-in 2 | 2 Check-in 2 |
| 3 Check-in 3, Terminalerweiterung | 3 Check-in 3, terminal extension |
| 4 Pier Nord | 4 Pier Nord |
| 5 Pier West | 5 Pier West |
| 6 Pier Ost | 6 Pier Ost |
| 7 Tower | 7 Tower |
| 8 Vorplatz, unterirdischer Bahnhof | 8 Forecourt, underground railway station |
| 9 Parkhäuser | 9 Parking garages |
| 10 Bürogebäude | 10 Office buildings |
| 11 Infrastrukturgebäude Nord-Ost | 11 Infrastructure Building North-East |
| 12 Geräteeinstellhalle Nord-Ost | 12 Equipment Storage Building North-East |
| 13 Vorfelderweiterung Nord-Ost | 13 Apron Extension North-East |
| 14 Handling Center West | 14 Handling Center West |
| 15 Air Cargo Center | 15 Air Cargo Center |
| 16 Baggage Logistics Center | 16 Baggage Logistics Center |





Der Flughafen von 1960 The airport in 1960





01.06.2006



09.08.2012

Blick in die Ankunftshalle
Links: Während des Rohbaus

View into the arrival hall
Left: During the shell work



27.05.2006



29.11.2011

Gate Wartebereich „Fox 21“ im Pier Nord
Oben: Kurz vor der Fertigstellung
Links: Im Rohbau

Gate “Fox 21” waiting area in Pier North
Above: Shortly before completion
Left: During shell work

Ci3

Terminalerweiterung | Terminal Extension Check-in 3



20.09.2012

Gate Wartebereich „Charlie 37“ im Pier West Gate waiting area “Charlie 37” in Pier West



29.11.2011

Soft Table im Gate Wartebereich des Pier Nord Soft table in the gate waiting area of Pier North



26.05.2012

„Catch a Plane“ Installation der Ars Electronica
in der Kid’s Corner

“Catch a Plane” installation by Ars Electronica
in the Kid’s Corner



18.05.2012

Blick aus der Ankunftsebene E2 in den Lichthof über
der Schengen-Abflugebene E1
Getönte Glaswände, gestaltet von Susanna Fritscher
(siehe auch Seiten: 112, 113, 116, 117)

View from arrival level E2 into the atrium above
Schengen departure level E1
Tinted glass walls, designed by Susanna Fritscher
(see also pages: 112, 113, 116, 117)



08.06.2012

Airbus A320-214 OE-LBP der Austrian Airlines
im Retro-Design auf der Position „Fox 03“

Airbus A320-214 OE-LBP of Austrian Airlines
with retro design on the position “Fox 03”

Ci3

Terminalerweiterung | Terminal Extension Check-in 3

Gepäcklogistik

Die Gepäckförder- und -sortieranlage gehört zu jenen Bestandteilen eines Flughafens, welche für den Passagier größtenteils nicht sichtbar sind, ohne die aber der Betrieb so gut wie unmöglich wäre.

Schon der 1960 eröffnete Flughafen benötigte im Erdgeschoss große Flächen für die Gepäcksortierung. Um die Wege von Passagieren und Gepäck zu entflechten bzw. sinnvoll miteinander zu verbinden, wurde damals der Zwei-Ebenen-Betrieb (Ebene 1 Abflug, Ebene 0 Ankunft) konzipiert. Die Gepäcksortierung sowie die Rückgabe waren auf der Ebene des Vorfeldes, also auf E0, situiert. Dieses Grundprinzip wurde bis heute beibehalten und in der neuen Terminalerweiterung mit dem Check-in auf E1 weitergeführt. Dort erhält zunächst jedes Gepäckstück ein Label mit Barcode. Mit einem dazu übermittelten Datensatz kann es im System erfasst und gelesen werden. Förderbänder transportieren es weiter ins Untergeschoss. Mittels sogenannter Kippschalensorter wird das einem bestimmten Flugzeug zugeordnete Sortierziel im Pier Nord angesteuert. Auf dem Weg dorthin durchläuft jedes Gepäckstück die „mehrstufige Reisegepäckkontrollanlage“. Hier können Gepäckstücke, die bestimmte Gefahrenpotenzialmerkmale erkennen lassen, aussortiert und einer zusätzlichen Sicherheitsüberprüfung zugeführt werden. Beim jeweiligen Sortierziel werden die Daten per Handscanner abgeglichen und die Gepäckstücke auf die Gepäckwagen verladen, die sie zum Flugzeug bringen.

Ankommendes Gepäck wird vom Flieger abgeholt und auf E0 des Terminals luftseitig auf die Rückgabebänder entladen. Zur Einspeisung und Sortierung von Transfergepäck ins System stehen eigene Aufgabebänder zur Verfügung. So werden täglich mehrere zehntausend Gepäckstücke abgefertigt. Durch die Eröffnung der Terminalerweiterung Check-in 3 wurde dem bestehenden System eine zweite Gepäcksortieranlage zur Seite gestellt. Die neue Sortieranlage soll mit der bestehenden im Terminal 2 und dem Baggage Logistic Center (BLC) verbunden werden. Dadurch wird das Gesamtsystem an Flexibilität und Stabilität gewinnen. Sebastian Illichmann

Baggage Handling

The baggage handling system is one of those components of an airport that for the most part are invisible to the passenger but without which operations would be next to impossible.

The 1960 airport already required large areas on the ground floor for baggage handling. In order to disentangle the paths of passengers and baggage and likewise to connect them in a sensible manner, the concept of two-level operations (Level 1 Departures, Level 0 Arrivals) was employed at the time. Baggage handling as well as baggage reclaim were situated on the same level as the apron, Level 0. This basic principle still exists today and has been continued in the new terminal extension with the check-in on Level 1. There, each piece of baggage receives a baggage label with a barcode to begin with. The system can record and read it via a transmitted dataset. Baggage conveyor belts transport it further to the lower level. By means of so-called “tilt-tray sorters”, the baggage is directed to a sorting destination assigned to a particular aircraft in Pier North. On the way, the “multi-level hold-baggage screening” system processes each piece of baggage. Items that display certain signs of potential danger are sorted out and sent for an additional security control. At the respective sorting destination, the data is compared per hand scanner and then the baggage is loaded onto the baggage wagon that brings it to the aircraft.

Arriving baggage is picked up from the aircraft and unloaded onto baggage retrieval belts on Level 0 airside of the terminal. There are own conveyors for feeding and sorting transfer baggage into the system. In this way, tens of thousands of baggage items are processed on a daily basis. With the opening of the Check-in 3 terminal extension the existing system is complemented with a second baggage handling system. The new handling system will be connected with the existing one in Terminal 2 and the Baggage Logistic Center (BLC). The entire system will thereby profit with enhanced flexibility and stability.



Terminal 1A

Bei einem Umbau bzw. einem so großen Zubau wie der Terminalerweiterung Check-in 3 ist eine Vielzahl an baulichen und infrastrukturellen Maßnahmen notwendig. Neben umfangreichen Abbrucharbeiten und Neubauten werden zumeist auch Provisorien benötigt. Der Terminal 1A wurde einerseits als temporärer Check-in-Bereich zur Erhöhung der Abfertigungskapazitäten bis zur Eröffnung von Check-in 3 konzipiert. Andererseits soll er auch während der diversen Revitalisierungsphasen im Terminalbestand, die nach Inbetriebnahme des neuen Terminals geplant sind, die notwendigen Check-in-Kapazitäten sicherstellen.

Bei der Wahl des Standorts für das Bauwerk waren zwei Komponenten maßgeblich: zum einen die Wegeführungen für die Passagiere und zum anderen der Gepäcktransport. Als am besten geeigneter Platz stellte sich das Parkdeck K1 auf der Abflugebene heraus. Die Architekten-Arbeitsgemeinschaft IttenBrechtbühl / Baumschlager Eberle plante einen Stahlskelettbau, der dem Raster des Parkdecks folgt. Im ersten Halbjahr 2005 errichtete die Baufirma Porr mit Stahlbau-Unger in nur fünf Monaten auf der Abflugebene gegenüber dem Terminal 1 einen demontierbaren, wiederverwendbaren Leichtbau als „Gebäude vorübergehenden Bestandes“. Besondere Herausforderung hierbei war die durchgängige Aufrechterhaltung des Betriebes auf der Vorfahrtsrampe und dem Parkplatz K1. Das temporäre Gebäude ist ein rechtwinkliger, modularer Hallenbau mit einer klaren kubischen Formensprache. Einzig die Südseite mit dem Eingang ist „eingedrückt“. Diese simple asymmetrische Delle lässt eine dynamische und klar ablesbare Zonierung entstehen, zugleich bleibt der Gebäudkörper homogen. Seine stützenfreie Konstruktion verleiht dem Inneren des Behelfsterminals eine hohe Übersichtlichkeit. Mittels einer großflächigen Lichtdecke und einer transluzenten Gebäudehülle aus Polycarbonat-Stegplatten wurde eine helle und luftige Atmosphäre geschaffen. Auf 1400 m² Nutzfläche sind 20 Check-in-Schalter mit Anschluss an die automatische Gepäckförderanlage untergebracht, ferner ein Check-in-Schalter für Großgepäck, Ticket- und Infoschalter sowie Sanitäreinrichtungen und Nebenräume.

Sebastian Illichmann

Terminal 1A

Such a major adaptation and extension, as is the case with the new terminal Check-in 3, involves a wealth of structural and infrastructural measures. Parallel to demolition work and the construction of new buildings, often provisional facilities are needed. Terminal 1A was conceived, on the one hand, as a temporary check-in area to increase handling capacities up to the opening of Check-in 3. On the other hand, it should also guarantee the required check-in capacities during the diverse revitalisation phases of the existing terminals, which are planned after the new terminal commences operations.

Two factors were decisive in the selection of the site for the building: the routing of passengers and the transportation of baggage. The best suited location proved to be the multi-storey parking facility K1 on the departure level. The architectural working group IttenBrechtbühl / Baumschlager Eberle designed a steel skeleton that follows the structural grid of this parking garage. In the first half of 2005, the construction company Porr in collaboration with Unger Steel Group built a demountable, theoretically reusable light-weight construction on the departure level across from Terminal 1 in just five months – a building for the time being. A particular challenge was to maintain continuous operations on the main approach ramp and in the parking facility K1. The temporary building is a rectangular, modular hall with a clear cubic formal language. Only the entrance on the south side is “folded in”. This simple asymmetrical indentation creates a dynamic and distinctive entrance zone while the building volume remains homogenous. The column-free interior lends the provisional terminal a high level of clarity. The extensive luminous ceiling and the translucent building shell made of polycarbonate sheets create a bright and airy atmosphere. The 1400-m² surface area accommodates twenty check-in desks with a connection to the automatic baggage handling system, along with a check-in desk for oversize baggage, a ticket and information point, sanitary facilities, and ancillary rooms.





17.08.2005

Leitsystem von Ruedi Baur Guidance system by Ruedi Baur

T1A
Terminal 1A

Vorfeld

Die Bewegungsflächen zur Abwicklung des Flugverkehrs teilen sich in Pisten, Rollwege und das Vorfeld. Dieses umfasst Rollgassen, Flugzeugabstellpositionen, Straßen und Geräteabstellflächen. Von den 2,6 Mio. m² befestigten Flächen des Flughafens Wien zählen ca. 700.000 m² zum Vorfeld. Zum Vergleich: Die Größe der Wiener Innenstadt beträgt rund 3 Mio. m². Die statisch beanspruchten Flächen, also Abstellpositionen, sind mit einer Betonoberfläche, die dynamisch beanspruchten Flächen mit einer Asphaltoberfläche versehen. Hinsichtlich ihrer Belastbarkeit sind die Aufbauten auf den ungünstigsten anzunehmenden Fall ausgelegt. Dieser ist nicht unbedingt vom Gewicht eines Flug- oder Fahrzeugs abhängig, sondern von Fahrgestell, Geometrie und Anzahl der Räder. Gewährleistet wird die Stabilität durch eine 40 cm starke unbewehrte Betondecke, die mit Gerätschaften aus dem Autobahnbau ausgeführt wird. 25 m hohe Lichtmasten, deren Fundamente ein Volumen von jeweils 125 m³ haben, beleuchten das Vorfeld. Die für die Entwässerung des Vorfelds notwendigen Längs- und Querneigungen von 1% stellen eine komplexe Herausforderung dar. Zu berücksichtigen sind hierbei vor allem die Gefälle bestehender Flächen und die Gebäudeanschlüsse. Neben den Entwässerungskanälen sind in den Vorfeldflächen auch Strom- und Datenkabel, Wasserleitungen und ein Unterflurbetankungssystem verlegt. Letzteres liegt als Ringleitung in 3 bis 4 m Tiefe und ermöglicht an bestimmten Andockpunkten die Betankung der Flugzeuge.

Die wichtigsten Bautätigkeiten der letzten Jahre waren die Vorfelderweiterung Nord-Ost mit den Phasen 1–3, Vorfeld West Phase 3, Sanierung von Rollwegen sowie Vorfeldflächen und Rollwege im Bereich VIP/GAC. Beim Vorfeld handelt es sich um einen streng sicherheitskontrollierten Bereich, in dem die Abfertigung der Flugzeuge erfolgt. Dieses sogenannte Handling erbringt die Abteilung Abfertigungsdienste. Die Überwachung des gesamten Vorfeldes obliegt der Abteilung Flugplatzbetrieb. Diese ist außerdem für die Aufrechterhaltung eines sicheren und reibungslosen Flugplatzbetriebes verantwortlich und überwacht die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen.

Sebastian Illichmann

Apron

The movement areas for handling air traffic are divided into runways, taxiways, and the apron. The latter includes taxilanes, aircraft parking positions, streets, and parking places for equipment. The apron constitutes 700,000 m² of the 2.6 million m² of paved surfaces at Vienna Airport. As a comparison: The inner city of Vienna is approximately 3 million m². The static areas – in other words the aircraft parking positions – are furnished with a concrete layer, the dynamic surfaces with asphalt. With regard to their load-bearing capacity, the make-up is designed for the worst-case scenario. This is not necessarily dependent on the weight of an aircraft or a vehicle rather on the chassis, geometry, and number of wheels. Stability is guaranteed by a 40-cm-thick unreinforced concrete flooring, which is built with equipment used for the construction of motorways. 25-metre-high lighting masts with a 125-m³ foundation illuminate the apron. The one per cent lateral and longitudinal inclinations needed for water drainage on the apron pose a complex challenge. Above all, the slopes of existing surfaces and the connection with buildings have to be taken into consideration. In addition to drainage canals also electrical and data cables, water mains, and an underground refuelling system are laid in the apron. The latter is organised as a circular pipeline three to four metres under the surface, enabling docking stations at certain points for refuelling aircraft. The most important building activities in the last years were the apron extension North-East phases 1–3, Apron West phase 3, and restoration work on the taxiways as well as the apron surfaces and taxiways in the VIP/GAC area. The apron is a strictly controlled high security area in which the handling of aircraft takes place. The Ground Handling Division conducts these activities. The Airfield Operations Office is responsible for the supervision of the entire apron. This body also ensures safe and smooth airside operations and monitors compliance with legal provisions.



VOR



Handling Center / Air Cargo Center

Das Handling Center West ersetzt das seinerzeitige „Geräte Zentrum Ost“ als Hauptstützpunkt des Bereiches Handling. Es ist mit dem Air Cargo Center in einem gemeinsamen Gebäudekomplex am westlichen Ende des Flughafenbetriebsgeländes direkt bei den Fracht- und Speditionsgebäuden situiert. Ausschlaggebend für die Standortwahl waren die Lage an der Land-Luftseitengrenze, gute Zufahrtsmöglichkeiten, die Nähe zu den Frachteinrichtungen und der große Flächenbedarf. Organisatorisch sind die Bereiche Handling und Air Cargo in der Abteilung Abfertigungsdienste zusammengefasst. Dazu zählen Frachtdienste, Verkehrsabfertigung der Flugzeuge und die Vorfeldabfertigung. Mit durchschnittlich über 3000 Mitarbeitern im Jahr 2011 ist dies der größte Geschäftsbereich der Flughafen Wien AG. Die Mitarbeiterzahl und Größe der Abteilung waren in den letzten Jahren von zwei Faktoren maßgeblich beeinflusst: erstens dem wachsenden Passagier- und Frachtaufkommen und zweitens den räumlichen Veränderungen und Flächenmehrungen im Vorfeldbereich, welche unter anderem das Projekt Check-in 3 ausgelöst hatte. Da mit den Flächen die Distanzen gewachsen waren, wurde es notwendig, zusätzlich zum neuen Hauptstützpunkt HCW weitere Stützpunkte zu konzipieren. Das 2003 errichtete Gerätezentrum Nord-Ost mit Einstellhallen für Gerätschaften, Busabstellflächen und Aufenthaltsräumen für die Busfahrer ermöglicht ebenso eine dezentrale Abfertigung des in Zonen eingeteilten Vorfeldes wie der 2012 eröffnete neue Stützpunkt im Pier Süd. Dorthin wurde auch der Bereich Gepäck verlegt, welcher bis zu diesem Zeitpunkt im Erdgeschoss des Terminals 2 untergebracht war. Die Aufgaben der Abteilung Abfertigungsdienste umfassen u. a. Schleppen und Enteisen der Luftfahrzeuge, Passagiertransport, Gepäckabfertigung, Be- und Entladung der Flugzeuge, Kabinenreinigung, Cateringtransport, Sanitätservice, Ausstellung der Flugzeugdokumente, diverse Koordinations- und Steuerungsleistungen sowie die Abfertigung der Luftfracht. Dazu kommen die Bereitstellung und die Bedienung spezieller Abfertigungsgeräte wie Passagiertreppen, Hubbühnen, Förderbänder und mobiler Stromversorgungen der Luftfahrzeuge.

Sebastian Illichmann

Handling Center / Air Cargo Center

Handling Center West replaced the former Handling Center East as the main base for Vienna Airport Handling. It shares a building complex with the Air Cargo Center situated at the west end of the airfield directly beside the cargo and cargo agent buildings. Decisive factors for the selection of this site were the location on the land- and airside border, good accessibility, the proximity to the cargo facilities, and the required large surface area. Vienna Airport Handling and Air Cargo are grouped together organisationally into the Ground Handling Division. It includes cargo services, aircraft traffic handling, and apron handling services. With an average of more than 3000 employees in 2011, it represents the largest business sector of Flughafen Wien AG. The number of employees and the size of the division were influenced significantly by two factors in the last years: first, the increase in passengers and cargo, and second, the spatial transformations and the expanded surface area around the apron, which have been triggered by the project Check-in 3. As distances had also grown along with the surface area, it became necessary to come up with an idea for other bases in addition to the main HCW base. The Handling Center North-East, built in 2003 with storage buildings for ground handling equipment, bus parking places, and common rooms for the bus drivers, facilitates decentralised handling on the different zones of the apron as does the new base in Pier South, which opened in 2012. The baggage area was also relocated there, which up to this point had been situated on the ground level of Terminal 2. The tasks of the Ground Handling Division include the towing and de-icing of aircraft, passenger transport, baggage handling, loading and unloading aircraft, cabin cleaning, catering transport, sanitary services, issuing aircraft documents, diverse coordination and piloting functions, and handling air cargo. Furthermore, it is also responsible for the preparation and operation of special handling equipment such as passenger stairs, lifting platforms, conveyor belts, and mobile power supply for aircraft.





10.03.2004

Neuer Tower von Zechner & Zechner und
Objekt 645 von IttenBrechtbühl / Baumschlagler Eberle

The new tower by Zechner & Zechner and
Object 645 by IttenBrechtbühl / Baumschlagler Eberle

TOW
Kontrollturm | Tower



28.06.2005

Der neue Tower (Object 120) The new tower (Object 120)



11.11.2005

Alter Tower (Objekt 100) und C-Trakt (Objekt 101) The old tower (Object 100) and the C tract (Object 101)



10.11.2005

Movement Control
Oben: Nach der Übersiedlung in den neuen Tower
Links: In Betrieb bis Juni 2005

Movement Control
Above: After moving into the new tower
Left: In commission until June 2005



02.03.2006

Die Auffahrtsrampe des Parkhauses 5 The access ramp in parking garage 5



IMO

IMO

Immobilienentwicklung | Real Estate Development



11.11.2005

Die Südfassade des C-Traktes bildete die Grenze zwischen Luftseite und Landseite.

The south façade of the C tract formed the landside-airside border.



07.11.2006

Die Baustelle des Office Park 2 The Office Park 2 construction site



07.10.2006

Office Park 1 Office Park 1

FLUGHAFENBAU ALS BILDAKT

Ralph Knickmeier

„QVID TVM – Was also ist es, das die Aufmerksamkeit des Blickes lenkt?“ (Devise des tastenden Flugauges Albertis)¹

Wenn das Auge *sieht* und zugleich den Bann der Bilder *spürt* (Abb. 1)², dann kommt der Annäherung eine besondere Bedeutung zu.³ Mit dem Beginn der Flugerfahrung indes hat sich das Blickfeld nicht nur erweitert, sondern vervielfacht. Räume und Entfernungen sind schneller überbrückt und schwerer zu erfassen. Land- wie Ortschaften mitsamt ihren Baukörpern verflüchtigen sich auf Reisen.⁴ Ein Ensemble wie ein Flughafen, das in seiner Gänze nur noch von oben zu überblicken ist, droht für den Betrachter auf dem Boden seinen Zusammenhalt zu verlieren.

Inspiziert durch die neuen visuellen Wahrnehmungsmöglichkeiten aus der Luftfahrt allerdings, richteten etwa die Vertreter der sowjetischen Architekturavantgarde in den 1920er Jahren ihre Aufmerksamkeit gerade auf den oberen Bereich neuer Gebäude.⁵ Indem das Dach einen *frontalen Wert* erhielt und zur fünften Fassade wurde, schien die *Schwerkraftsarchitektur* endgültig überwunden. Durch die Hervorhebung des horizontalen Daches, so Fritz Wiechert, zeige sich die Vertikale in ihrer Wirkung geschwächt. Die Folge sei das stereometrische System: die Architektur würde nun nicht mehr aus dem Boden wachsen, vielmehr einfach darauf liegen.⁶

Umgekehrt hingegen wohnt nur dem Landeanflug ein einmaliger Augenblick inne: „Der Boden tritt rund und üppig aus der kartenhaften Flachheit hervor, zu der er durch Stunden vermindert war, und die alte Bedeutung, welche die irdischen Dinge wieder erlangen, scheint aus dem Boden zu wachsen.“ (Robert Musil).⁷ Noch im Oben bot die frühe Bildgeschichte der Luftfahrt zur leichteren Orientierung *Perspektivträger*: beispielsweise ein Teil der Tragflächen eines Flugzeuges oder seines Fahrwerkes (Abb. 2). Sie wollten uns zugleich sagen: Du bist an einem ungewöhnlichen Ort!

Inzwischen ist das Fliegen so selbstverständlich geworden, dass wir visuelle Hilfen scheinbar nur noch in Form von Piktogrammen benötigen, die uns zugleich leiten und beschleunigen (Abb. 3). Dabei ist es vielleicht gerade der Bildcharakter eines Flughafens, der Identität schafft und inne halten lässt. Umso erstaunlicher ist es, dass eine *Bildtypologie* zur Luftfahrtarchitektur noch aussteht.⁸

In Wien jedenfalls findet sich der Bildaspekt in der architektonischen Formsprache des Flughafens wiederholt konkretisiert. Die neue Klammer im Gefüge des One-Roof-Konzeptes bildet das schwarze Ringsegment der Terminalerweiterung von IttenBrechtbühl und Baumschlagler Eberle (2005–2012), das sich zur Landseite hin zentriert und somit für die Anreisenden überschaubar bleibt. Das markante Dach überspannt den gesamten *Check-in 3* und schafft eine zusammenhängende Einheit, entworfen als „erlebbarer Rahmen“ – eine „Maschinenhalle der Bewegung, die der entfesselten Mobilität mit ruhiger Geste antwortet“.⁹

Zur Luftseite hin öffnet sich der Korpus in den realisierten linearen Pier Nord, beide bleiben zurückgenommene Bühne¹⁰: von außen tagsüber opak – nur die parkenden Flugzeuge spiegelnd – von innen transparent und übersichtlich strukturiert. Konsequenz ist das Material der Kernausrüstung am Schwarz-Weiß der Architektur dekliniert: ein Leitsystem in Grisaille (Ruedi Baur), mattschwarz lederne Sitzlandschaften (Gregor Eichinger) und Kunst am Bau, die durch die einbezogene Bewegung der Reisenden komplementär changiert – analog-transluzide (Susanna Fritscher) oder digital-narrativ (Ars Electronica).

Eine helle, aufgerichtete Antipode bildet der für europäische Flughäfen ungewöhnlich hohe Tower von Zechner & Zechner (2003–2005). Er formuliert zwei Gebäudefunktionen in einem Bau: Ein sechsgeschossiger Sockel mit versenktem Patio nimmt Büros der Flugsicherung auf. Darüber residiert die zur besseren Sicht um ca. 45° aus der Achse gedrehte Kanzel der Luftraum- und Vorfeldüberwachung. Sie wird getragen von einem sich stufenlos verformenden Schaft, den eine Membran ummantelt. Diese bildet die Projektionsfläche für multimediale Signale zur Information, Werbung und Kunst (Abb. 4). Dem Charakter nach eher ein Hochhaus als ein Tower, in seiner Zeichenhaftigkeit ein weithin sichtbarer Leuchtturm, entwickelt der Bau eine vertikale Dynamik, die Geschwindigkeit und Energie des Verkehrsmittels Flugzeug assoziiert.¹¹

Die zeitgenössische Architektur des Wiener Flughafens ist mit der historischen Bausubstanz verknüpft, indem die jüngste Terminalerweiterung unmittelbar an den ältesten Bauteil andockt (jetzt Check-in 2), ohne die Brüche zu leugnen:



Abb. 1: Leon Battista Alberti, Geflügeltes Auge mit Devise: „QVID TVM“, Schlussseite von „Della famiglia“, um 1438

Fig. 1: Leon Battista Alberti, winged eye with the motto: “QVID TVM”, final page of “Della famiglia”, ca. 1438

PICTURING AIRPORT ARCHITECTURE

Ralph Knickmeier

“QVID TVM – What then steers the attention of the eye?”
(the motto of Alberti’s tactile winged eye)¹

If the eye *sees* and simultaneously *feels* the spell of images (Fig. 1)², then approaching takes on a special meaning.³ Since the dawn of flight experience, our field of vision has not only expanded but also multiplied. Space and distances are more rapidly bridged and harder to comprehend. Land- and cityscapes with all of their buildings vanish on trips.⁴ An ensemble like an airport, which can only be surveyed in its entirety from above, risks losing its coherence for the observer on the ground.

Inspired by the new visual modes of perception in aviation, members of the Soviet architectural avant-garde, for example, focused their attention expressly on this upper area of new buildings in the 1920s.⁵ By endowing the roof with a *frontal quality* it became a fifth façade, and it seemed as if *gravity-bound architecture* had finally been conquered. The effect of the vertical had been compromised by accentuating the horizontal roof, according to Fritz Wiechert. The result was the stereometric system: Architecture would no longer grow from the ground up but instead simply lay upon it.⁶

Conversely, only the landing approach provides a unique moment: “The ground protrudes round and abundant out of the map-like flatness that for hours it was reduced to, and the old meaning that earthly things then regain seems to grow out of the ground.” (Robert Musil)⁷ The early visual history of aviation provided *perspective carriers* for easy orientation when up in the sky: for instance, the wings of the airplane or its landing gear (Fig. 2). As if they wanted to tell us: You are in an extraordinary place!

In the meanwhile, we have become so accustomed to flying that it would appear we only need visual help in the form of pictograms that both lead and accelerate us (Fig. 3). At the same time, perhaps it is exactly the visual nature of an airport that creates identity and makes us pause for a moment. It is thus all the more astonishing that an *image typology* is still pending in the realm of airport architecture.⁸

In Vienna, this image aspect has been repeatedly given concrete form in the architectural language of the airport.

The black ring segment of the terminal extension by IttenBrechtbühl / Baumschlagler Eberle (2005–2012) forms a new element in the structure of the one-roof concept. It is centred towards the landside and thereby remains comprehensible for travellers. The distinctive roof spans over the complete *Check-in 3* and creates a coherent whole – designed as a “tangible frame” – “a machinery hall for movement, as it were, which responds to unfettered mobility with calm composure”.⁹

On the airside, the volume opens up into the linear Pier North; both buildings remain subtly discrete stages¹⁰: Opaque from the outside during the day, reflecting only the parking aircraft; from the inside, transparent and comprehensibly structured. The materiality of the interior furnishings consistently plays off the black-and-white of the architecture: a guidance system in grisaille (Ruedi Baur), matt black leather seating landscapes (Gregor Eichinger), and “Kunst am Bau” (art for architecture) that transforms in response to the movements of the travellers – analogue-translucid (Susanna Fritscher) or digital-narrative (Ars Electronica).

The tower by Zechner & Zechner (2003–2005), unusually high in comparison to other European airports, forms a bright, upright antipode. It accommodates two functions in one building: A six-storey plinth with a recessed patio houses the air traffic control offices. The airspace and apron controllers are perched atop in the tower cap, which is skewed approximately 45° off-axis to facilitate a better view. It is supported by a seamlessly morphing shaft enveloped by a membrane, which serves as a surface for the projection of multimedia signals such as practical information, advertising, or art (Fig. 4). More reminiscent of a highrise than a tower – a widely visible lighthouse in its emblematic nature – the building attains a vertical dynamic that alludes to the speed and energy of air traffic.¹¹

The contemporary architecture of Vienna Airport is linked with the historic building substance: The latest terminal extension docks directly onto the oldest section (now called *Check-in 2*) without denying the breaks. While the roof construction of the one builds up into a convex form facing the landside, imitating the aerodynamic form of the upper surface of an airplane wing (*Plate A*), that of the other hangs slack in a concave shape, a structural stroke of genius by the architects



Abb. 2: Anflug auf Wien, Luftbild mit Perspektivträger, 2012

Fig. 2: Approaching Vienna, aerial photo with perspective carrier, 2012



Abb. 3: Messestand von Intégral Ruedi Baur et Associés, Orientierungssystem am Flughafen Köln/Bonn „Konrad Adenauer“, 2004

Fig. 3: Fair booth by Intégral Ruedi Baur et Associés, guidance system at Cologne Bonn Konrad Adenauer Airport, 2004







<http://www.springer.com/978-3-7091-1384-4>

via metamorphosis

Die Veränderungen des Flughafens Wien / The Extension and Transformation of Vienna Airport. 2004–2012

(Ed.) R. Bönsch

2013, 288 S., Hardcover

ISBN: 978-3-7091-1384-4