

PA 280.028

Kommunale Entwicklungs- und Flächenwidmungsplanung (Projekt 2)

HISTORISCHE ENTWICKLUNG DES FLUGHAFEN WIEN - SCHWECHAT

P2 REGION SCHWECHAT 2010/2011

BETREUUNG

Univ.Ass. Dipl.-Ing. Dr.techn. Beatrix Haselsberger

TU WIEN

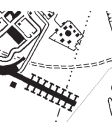
Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung
Fachbereich Regionalplanung und Regionalentwicklung

GRUPPE REGION 8

DUDÍKOVÁ Andrea 0826611
JABUR Alexander 0725654
KLIMEŠ Richard 0726044
RISTIC Mariana 0825397
RUSAK Sandra 0826723



REGION 8



Inhaltsverzeichnis

Einleitung.....	2
Arbeitsmethodik.....	3
1. Historische Entwicklung des Flughafen Wien-Schwechat	4
1.1. Militärflugplatz ab 1938.....	4
1.2. Ziviler Ausbau ab 1954.....	5
1.2.1. Standortwahl: Schwechat oder Aspern?	5
1.2.2. Generalausbauplan	7
1.2.3. Bau der zweiten Piste (Piste 16/34)	7
1.2.4. Masterplan 2000	9
2. Aktuelle Planungen und Bauvorhaben.....	11
2.1. Masterplan 2015.....	11
2.1.1. Skylink.....	11
2.1.2. Dritte Piste.....	13
3. Betrieb im 21.Jahrhundert	17
4. Ausblick.....	20
5. Verzeichnisse	22
Quellenverzeichnis	22
Abbildungsverzeichnis.....	23
Tabellenverzeichnis.....	23



Abbildung 1: Entstehung des Flughafen-Logos; Quelle: Lenotti, 1987

Einleitung

Im Rahmen des Bachelorstudiums der Studienrichtung Raumplanung und Raumordnung ist unter anderem das Projekt 2 zu absolvieren, welches sich hauptsächlich mit dem interkommunalen Entwicklungskonzept, der Flächenwidmungsplanung und der Bebauungsplanung beschäftigt. Die Basis des Projektes stellt die Bestandsaufnahme und die Bestandsanalyse dar, diese dient als Grundlage für die Erstellung der verschiedenen Entwicklungsszenarien in dem Planungsgebiet.

Diese Arbeit stellt die Geschichte des Flughafens Wien-Schwechat, welcher einen besonderen Stellenwert in der Planungsregion hat, dar. Dieser ist vor allem ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Region, da er mit seinem Angebot an Arbeitsplätzen als wichtiger Dienstgeber fungiert. Andererseits bereitet er vielen Anrainern große Probleme, da der Lärm oftmals als störend empfunden wird und die Lebensqualität der Bewohner beeinträchtigt.

Die Arbeit ist chronologisch aufgebaut. Angefangen von der Gründung des Flugplatzes als Militärflugplatz im Jahr 1938 und dem zivilen Ausbau ab 1954 wird im Zuge dieses Berichtes bis hin über die heutigen Planungen und Bauvorhaben, welche mit einigen Problemen verbunden sind, berichtet. Im Anschluss wird der Flughafen Wien-Schwechat als Unternehmen beleuchtet, indem aktuelle Beschäftigungszahlen und Luftstatistiken der vergangenen Jahre dargestellt und erläutert werden. In einem Abschlusskapitel werden die Zukunftsperspektiven des Flughafens dargestellt und prognostizierte Entwicklungen beschrieben.

Arbeitsmethodik

Die Erstellung dieser Arbeit wurde insbesondere mit Hilfe verschiedener Literatur und Interviews ermöglicht.

Damit wir uns zu Anfang einen umfassenden Überblick über den Flughafen Wien-Schwechat verschaffen konnten, wurden Recherchen im Internet durchgeführt. Zudem wurden Online-Kataloge der Büchereien Wien bzw. der TU Bibliothek nach relevanter Literatur durchforstet. Generell gliedert sich die Arbeit in zwei Teile: die historische Entwicklung des Flughafens und die aktuellen Planungen und Bauvorhaben.

Informationen über die historische Entwicklung entnahmen wir vor allem aus vier Quellen: Ein im Jahr 1987 erschienenes Werk des Autors Wolfram Lenotti über die generelle Entwicklung des Luftverkehrs in Österreich. Sein Buch „Mehr als ein Landeplatz – 75 Jahre Flughafen Wien“ beschäftigt sich nicht nur mit dem Flughafen Wien-Schwechat, sondern auch mit anderen österreichischen Flugplätzen wie Aspern oder Wr. Neustadt.

Des Weiteren wurde die Diplomarbeit „Flughafen Wien – Entwicklung, Bedeutung, geplanter Ausbau“ des Herrn Heinz Peter Machata aus dem Jahr 1985 zur Ergänzung der Informationen herangezogen.

Kennzahlen, wie beispielsweise die Entwicklung der Passagierzahlen und der Umsatzzahlen wurden einem Verkehrsbericht der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft (1984) sowie einer Studie des WIFO (2007) entnommen.

Aktuelle Informationen, vor allem Beiträge über aktuelle Planungen und Bauvorhaben (Skylink, Dritte Piste) wurden der Flughafen Wien-Schwechat Homepage entnommen (www.viennaairport.com).

Auch mit einer Vertreterin des Flughafens Wien-Schwechat, Frau Doris Gierlinger, haben wir uns in Verbindung gesetzt, da wir zu den Informationen aus dem Internet genauere Daten über den Masterplan 2015 benötigten. Der aktuelle Masterplan 2015 beinhaltet den Bau des Skylinks und den Bau der dritten Piste. Hier hofften wir auf Informationsmaterial zu den genauen Ausbauplänen des Masterplans und dem chronologischen Ablauf der Bauarbeiten. Trotz großer Hilfsbereitschaft der MitarbeiterInnen, konnten uns diese leider nicht weiterhelfen, da sie selbst keine Daten zum aktuellen Masterplan weiterzugeben befugt sind. Zur Abrundung der Bestandsanalyse waren wir vor Ort in den Umlandgemeinden, um uns ein Bild über die Meinungen der BewohnerInnen bezüglich des Flughafens und seiner Auswirkungen auf die Lebensqualität zu verschaffen. Im Ausblick (4.Kapitel) wird darauf näher eingegangen.

1. Historische Entwicklung des Flughafen Wien-Schwechat

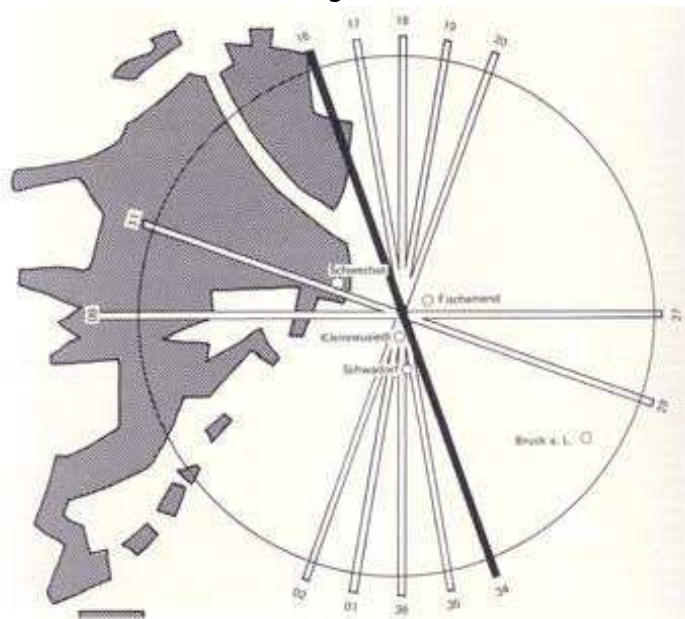
1.1. Militärflugplatz ab 1938

Im Mai 1938 errichtet Hermann Göring, Oberbefehlshaber der deutschen Luftwaffe, auf dem Flugfeld Schwechat einen Jagdfliegerhorst, in welchem eine Fliegerschule („Fliegerschule 5“) stationiert wird. Im selben Jahr wird eine Graslandfläche angelegt, welche nach und nach schrittweise in Richtung 12/30¹ befestigt wird. Die genauen Entscheidungsgründe, die Piste in Richtung 12/30 anzulegen, sind nicht niedergeschrieben. Machata vermutet in seiner Arbeit, dass die Entscheidung abhängig der Windrichtungen getroffen wurde. Beachtet man das Winddiagramm für den Großraum Wien (Abbildung 1), sowie Abbildung 2, erscheint die Entscheidung nachvollziehbar, da durch diese Richtung der geringste Seitenwind, über das ganze Jahr verteilt, zu erwarten ist. Die Windrichtungen sind zur damaligen Zeit gemäß der Entwicklung der Flugzeuge ein sehr wichtiger Aspekt.

1942 werden Teile des Flugplatzes durch Heinkel Flugzeugwerke übernommen und Jagdflugzeuge gebaut. (vgl. Machata, 1985, S. 14; S. 66)

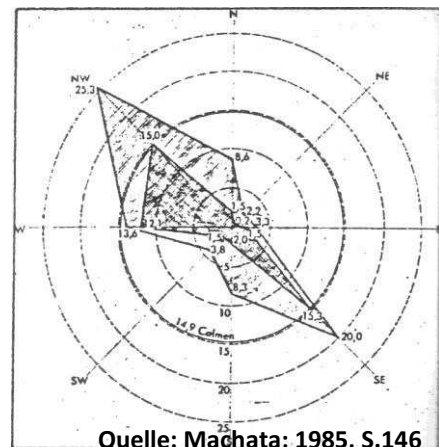
Während dem 2. Weltkrieg wird die Piste und weitere Anlagen schwer beschädigt. Nach dem 2. Weltkrieg wird die Stadt Wien unter amerikanischen, französischen, britischen und sowjetischen

Abbildung 3: Richtungen der Start- und Landepisten; schwarz eingefärbt die 1977 erbaute 2. Piste



Quelle: Lenotti; 1987, S.73

Abbildung 2: Winddiagramm für den Großraum von Wien



Quelle: Machata; 1985, S.146

Truppen aufgeteilt. Der Flugplatz Schwechat wird von den Briten übernommen und die beschädigten Anlagen ihren Bedürfnissen entsprechend Instand gesetzt. Der Flugplatz wird zur „Royal Air Force Station Vienna Airfield“. Er dient zuerst militärischen Kurier- und Transportzwecken, später dann der zivilen Luftfahrt. Zu Anfang wird Schwechat nur von westlichen Fluggesellschaften, vor allem der British European Airways, angefliegen. (vgl. Lenotti, 1987, S. 39)

¹ Die Pistenrichtungen werden in runden Zehnerzahlen unter Weglassung der letzten Stelle der genauen 360° Einteilung angegeben: 12/30 steht für die 120°/300° Richtung am Kompass. (siehe Lenotti, 1987, S.72) (Siehe auch Abbildung 2)

1.2. Ziviler Ausbau ab 1954

1953 wird die Wiener Flughafen Betriebsgesellschaft gegründet, welche ab 1954 am Flughafen Wien-Schwechat die Verwaltung und die Organisation des Betriebes von den Briten übernimmt und weitertätigt. Zu dieser Zeit ein staatlicher Flughafen, werden die Anteile des Flughafens wie folgt aufgeteilt: 50% werden der Republik Österreich, 25% dem Land Wien sowie 25% dem Land Niederösterreich zugewiesen. (Wie es heute um die Aufteilung steht, wird in Kapitel 3 behandelt.)

(vgl. Lenotti, 1987, S. 44)

Nach dem 2. Weltkrieg gewinnt der zivile Flugverkehr europaweit an Bedeutung.

Der österreichischen Hauptstadt wird hierbei eine besonders hohe Rolle zugesprochen. Auf Grund der geografischen Lage Wiens in Europa, zählt die Stadt zu einem der wenigen Anbindungspunkte von westlichen an östliche Luftverkehrsnetze.

Deshalb drängt sich der Stadt Wien in den 1950er Jahren der Wunsch auf, einen Flughafen nach Standards der Klasse A² auszubauen. Nach dem Beitritt Österreichs zur ICAO³ im Jahr 1954, festigt sich dieser Wunsch, der sich fünf Jahre später erfüllt.

(vgl. Machata, 1985, S. 15-16)

In den weiteren Kapiteln wird das Vorgehen der ICAO sowie der Flughafenbetriebsgesellschaft bis zur Realisierung des Flughafens nach Klasse A beschrieben. Dazu gehört nicht nur die Ermittlung und Argumentation des perfekten Standortes für einen Flughafen der Klasse A, welche genaue Untersuchungen über die Ausbaufähigkeit erfordern. Im Anschluss daran ist auch die Aufstellung eines genauen Ausbauplanes notwendig, um den in Zukunft zu erwartenden Luftverkehr aufnehmen und abfertigen zu können (siehe Kapitel 1.2.2. Generalausbauplan). Die Verkehrsprognosen zeigen, dass der errechnete Anstieg der Passagiere den Bau einer zweiten Start- und Landepiste erforderlich machen wird. Diese wird geplant und einige Jahre später gebaut (siehe Kapitel 1.2.3. Bau der 2. Piste). All dies waren erforderliche Schritte, um den Flughafen Wien-Schwechat zu einem internationalen und interkontinentalen Flughafen auszubauen.

1.2.1. Standortwahl: Schwechat oder Aspern?

Um den perfekten Standort für einen Flughafen der Klasse A zu ermitteln, stellt die ICAO Untersuchungen hinsichtlich der Ausbaufähigkeit an. In Frage kommen neben Schwechat auch die Flugplätze Wr. Neustadt und Aspern.

In Wr. Neustadt findet das österreichische Fluggeschehen seine Anfänge. Das Flugfeld wird 1909 zum Zentrum fliegerischer Aktivität. Flugschows und Flugveranstaltungen werden abgehalten und locken viele Gäste an.

Das Flugfeld Aspern wird 1912 eröffnet (der Flughafen Wien-Schwechat erst 1938), nachdem die Wiener Flugfeldgesellschaft im selben Jahr gegründet wurde. Auch hier werden zu Anfang „Internationale Flugwochen“ und Flugwettbewerbe abgehalten.

(vgl. Machata, 1985, S. 13-14)

² Ein Flughafen der Klasse A ist ein internationaler und interkontinentaler Flughafen.

³ *International Civil Aviation Organization*: Internationale Vereinigung, welche allgemeine Richtlinien und Empfehlungen über Anlagen und Ausstattung von Flughäfen erlässt.

Während dem 1. Weltkrieg dient der Flughafen Aspern neben militärischen Zwecken auch dem Transport der zivilen Post des „K. u. k. Luftverkehrs“ (vgl. Lenotti, 1987, S. 20).

1922 wird er, nachdem er größtenteils zerstört wird, in staatliche Verwaltung übergeben und dient als Heimathafen der österreichischen Luftverkehrs A.G. („öLAG“)⁴. Aspern findet 1930 durch die British Imperial Airways Einzug in den internationalen Luftverkehr (vgl. Machata, 1985, S. 13-14).

Ab 1944 nimmt der Verkehrsbetrieb zunehmend ab (während er in Schwechat zunimmt) und das Flugfeld dient der Lufthansa als Wartungsbasis (vgl. Lenotti, 1987, S. 33).

Die Flugplätze Wr. Neustadt und Aspern werden neben Schwechat für den Ausbau nach Klasse A in Betracht gezogen. Grund dafür ist die Nähe zu Wien, sowie die Größe des Areals. Die geführten Untersuchungen der ICAO ergeben, dass sich Schwechat für einen Ausbau am besten eignet. Trotzdem gibt es Stimmen gegen den Ausbau. Einige ExpertInnen befürchten, dass sich Schwechat für den Ausbau nicht eignet, und das ganze Vorhaben somit eine Fehlinvestition wäre. Aus diesem Anlass wird eine neue, detaillierte Untersuchung der ICAO angesetzt, welche schließlich die uneingeschränkte Ausbaufähigkeit Schwechats beweist. In Harald Heppners 1996 erschienenem Buch „Der Weg führt über Österreich...“ wird die Entscheidung der ICAO, bezogen auf Schwechat, folgendermaßen begründet:

- „Uneingeschränkte Brauchbarkeit hinsichtlich der Flugsicherungserfordernisse und Bodeneinrichtungen einschließlich des Anlegens einer zweiten Piste
- Ausreichende Witterungsverhältnisse [anm.: nach den ICAO Bestimmungen: Wind, Querwind, Böenhäufigkeit, Nebel für einen sicheren Anflug]
- Gute und ausbaufähige Verkehrsverbindungen zur Stadt
- Geringste Investitionskosten, da viele brauchbare und ausbaufähige Anlagen vorhanden waren.“

(Heppner, 1996, S. 183)

Hinsichtlich des letztgenannten Punktes sind wir überzeugt, dass für den Ausbau die Wahl auf Schwechat fällt, da an dem Standort die Anlagen zu diesem Zeitpunkt am neuesten und modernsten sind. Denn im Vergleich zu den anderen in Frage kommenden Flugplätzen wurde Schwechat als letzter eröffnet. Außerdem müssen die Flächen für Anlagen, Start- und Landebahnen groß genug und erweiterbar sein. Auch hier weist der Flugplatz Schwechat die größte unbebaute Fläche auf. Dies ist klar von Vorteil, um die Errichtungskosten zu minimieren.

Aspern eignet sich zu diesem Zeitpunkt nicht für den Ausbau, da die noch bestehenden Bauten veraltet und von Kriegsschäden gezeichnet, unbrauchbar, geworden sind. Nachdem die Ausbaufähigkeit Schwechats bestätigt und mit den Bauarbeiten begonnen wird, denkt man nicht mehr daran, Aspern für den Zivilflug wieder aufzubauen. Da der Platz auch vom Bundesheer nicht gebraucht wird, wird er dem Österreichischen Aero Club als Basis für die Allgemeine Luftfahrt zur Verfügung gestellt (vgl. Lenotti, 1987, S.50).

Nachdem der optimale Standort feststeht, ist es an der Zeit, einen Ausbauplan aufzustellen und schnellstmöglich mit den Bauarbeiten zu beginnen. Um Wien-Schwechat nach Standards der Klasse A auszubauen, wird der „Generalausbauplan“ aufgestellt.

⁴ 1923 gegründete österreichische Flughafengesellschaft

1.2.2. Generalausbauplan

Im Mai 1955 schreibt die Flughafen Betriebsgesellschaft einen Ideenwettbewerb für einen Generalausbauplan für Schwechat aus. Ziel ist es, den in den nächsten 20 Jahren zu erwartenden Luftverkehr aufnehmen zu können. Die Grundlage der Planung bildet eine Verkehrsprognose, aus welcher hervorgeht, dass im Jahr 1975 zwei Mio. Flugpassagiere abgefertigt werden müssten (vgl. Flughafen Wien Betriebsgesellschaft, 1984, S. 16).

„Grundgedanke der Planung [anm.: des Generalausbauplanes] war, unter möglichst weitgehender Nutzung bestehender, ausbauwürdiger Bausubstanz, auf dem neuesten Stand der Technik befindliche Anlagen zu schaffen und dabei von vornherein die Möglichkeiten weiteren stufenweisen Ausbaues und flexibler Anpassung an Verkehrs- und technische Entwicklungen auf Grund eigener und internationaler Erfahrungen zu berücksichtigen.“ (Lenotti, 1987, S. 54)

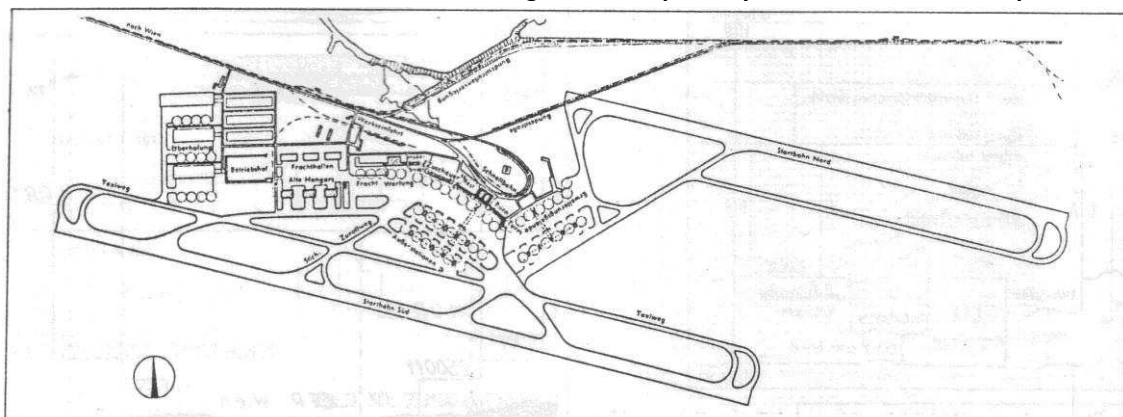
Neben dem Ausbau von Räumen für Passagiere, Frachtabfertigung und Fluggesellschaften sind im Generalausbauplan auch Verkehrsflächen, Ver- und Entsorgungseinrichtungen und kommunale Dienste, wie Straßenreinigung, Feuerwehr, Polizei und Kanalreinigung vorgesehen. Der Plan wird schrittweise umgesetzt. Hauptaugenmerk wird auf den Bau eines neuen Abfertigungsgebäudes, des heutigen Terminal 2, gelegt. Die Verlängerung der Start- und Landepiste, sowie der Bau einer zusätzlichen zweiten Piste werden im Generalausbauplan ebenfalls thematisiert. (siehe Kapitel 1.2.3. Bau der 2.Piste).

1959 erlangt der Flughafen Wien-Schwechat nach langem Bauen und Modernisieren die lang ersehnte Klasse A Bezeichnung. Am 17.Juni 1960 wird der neue „Flughof“ [anm.: das neue Abfertigungsgebäude mit der verlängerter Piste] eröffnet (vgl. Lenotti, 1987, S. 55-56).

1.2.3. Bau der zweiten Piste (Piste 16/34)

Der Bau der zweiten Piste wird bereits 1955 im Generalausbauplan verankert. Vorgesehen ist ein „Tandempistensystem“ mit zwei zueinander parallel liegenden Bahnen, welche als „Piste Nord und Piste Süd“ bezeichnet werden (siehe Abbildung 3). Laut Generalausbauplan hätte die zweite Piste in 1,2 km Entfernung nördlich zur ersten Piste angelegt werden sollen. Die „Pisten Nord und Süd“ sollten dann in Abhängigkeit von der Windrichtung abwechselnd als Start- bzw. Landebahn fungieren.

Abbildung 4: Tandempistensystem im Generalausbauplan 1955



Quelle: Machata; 1985, S.145

Von diesem Plan wird beim tatsächlichen Bau jedoch abgewichen. Der Umsetzung des Tandempistensystems steht in den 1960er Jahren die zunehmende Lärmbelastung in der Region im Wege. Durch den Aufschwung der Zivilluftfahrt muss die Positionierung der zweiten Piste vor allem in Hinblick auf die Routenführung der An- und Abflugwege gewählt werden. Mehrere Gutachter bewerten das Parallelpistensystem auf Basis längerfristiger Prognosen, und kommen zum Ergebnis, dass eine Piste in Richtung 16/34⁵ optimaler sei. 1972 wird der Bau der zweiten Piste in Richtung 16/34 bewilligt (siehe Abbildung 4). Als Basis dienen Gutachten und Trendanalysen in- und ausländischer ExpertInnen bezüglich des zu erwartenden Flugverkehrs (vgl. Machata, 1985, S. 68-69).

Über die Notwendigkeit der zweiten Piste lässt sich bekanntlich streiten. Während die BewohnerInnen der Nachbargemeinden sich gegen den Bau und den daraus resultierenden Lärm aussprechen, befürwortet der Flughafen den Bau.

Das Flugaufkommen ist für die Pistenanzahl eines Flughafens maßgebend. Im Zuge der Verkehrsprognosen für den Generalausbauplan rechnete man für das Jahr 1975 mit einem Aufkommen von zwei Millionen Passagieren. Tatsächlich wurde 1973 die Marke der zwei Mio. Reisenden überschritten. 1984 waren es 3,4 Mio. Passagiere, die über das ganze Jahr abgefertigt wurden (vgl. Flughafen Wien Betriebsgesellschaft, 1984, S.16).

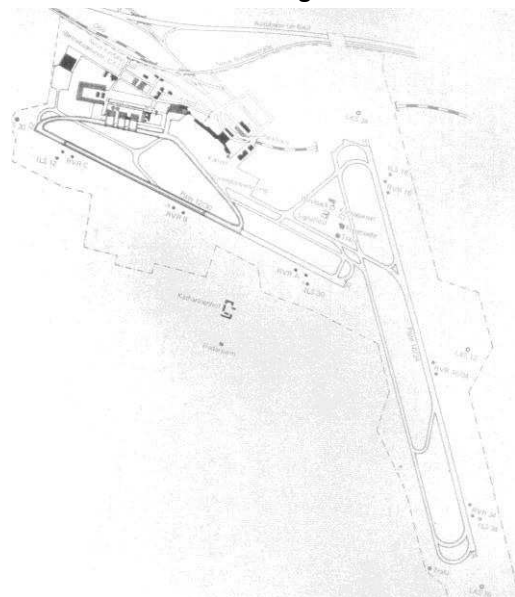
Machata, wie auch Lenotti nehmen in ihren Arbeiten an, dass die beiden Pisten, wie sie heute bestehen, für ein Jahresaufkommen von bis zu 7,5 Mio. Passagiere ausreichen (der Prognosen aus den 1980er Jahren nach, reichen die zwei Pisten demnach bis weit über das Jahr 2000 hinaus).

Wäre der Bau der zweiten Piste nicht genehmigt worden, wäre der Flughafen Wien-Schwechat in seinem Wachstum gestoppt worden und hätte mit einer einzigen Piste seinen internationalen Status, wie er ihn heute genießt, nicht erreicht. Im Jahr 2008 wurden 19,7 Mio. Passagiere verzeichnet (vgl. Geschäftsbericht 2009, online).

Lenotti befürwortet in seiner Arbeit den Bau der zweiten Piste und argumentiert über die Notwendigkeit folgendermaßen:

„Das Vorhandensein nur einer einzigen Start- und Landebahn ist für einen Flughafen – auch wenn sie für seine Verkehrsfrequenz ausreicht – ein Risikofaktor ersten Ranges. Er steht sozusagen nur auf ‚einem Bein‘. Der Ausfall der Piste, aus welchen Gründen immer, kann den Airport für Stunden, ja selbst Monate lahmlegen. Zusätzlich konzentriert sie die Geräuschbelastung auf stets gleiche Gebiete.“ (Lenotti, 1987, S.73)

Abbildung 5: Tatsächliche Umsetzung der Lage der zweiten Piste



Quelle: Lenotti; 1987, S.82

⁵ Die Pistenrichtungen werden in runden Zehnerzahlen unter Weglassung der letzten Stelle der genauen 360° Einteilung angegeben: 16/34 steht für die 164°/344° Richtung am Kompass. (siehe Lenotti, 1987, S.72) (Siehe auch Abbildung 2)

Demnach drängen Faktoren wie die Konkurrenz zu anderen internationalen Flughäfen und wachsende Passagier- und Frachtzahlen den Flughafen zum Bau einer zusätzlichen Piste. Machata weist des Weiteren in seiner Arbeit darauf hin, dass Alternativen zum Bau der zweiten Piste diskutiert wurden. So wurde beispielsweise auch die Möglichkeit erwogen, zur Entlastung Schwechats anstatt der zweiten Piste einen zweiten „Zentralflughafen“ für Wien zu bauen. Eine ähnliche Situation spielt sich aktuell auch beim Bau der dritten Piste ab. Zur Diskussion stand eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Flughäfen Wien und Bratislava (siehe Kapitel 2.1.2. Dritte Piste - Bratislava).

Obwohl der Bau der Piste 1972 bewilligt wird, erstellt 1975 das Bundesministerium für Verkehr auf Grundlage verschiedener Gutachten einen neuen „Flugbewegungsplan“. Im Vordergrund stehen die Regelung des Nachtflugbetriebes, lärmmindernde Flugverfahren sowie eine möglichst starke Reduzierung der Anflüge über dicht bebautem Siedlungsgebiet. (Denn in der Zwischenzeit haben sich Bürgerinitiativen gegen den Bau der 2.Piste gebildet. Das „Aktionskomitee gegen den Pistenbau“ erreichte mit publizistischer Unterstützung, dass beim Bau der 2.Piste Kompromisse, wie etwa bei der Pistenlage, eingegangen wurden!) (siehe Lenotti, 1987, S.79).

Zwei Jahre später, 1977, dreizehn Jahre nach Einreichung der Pläne, wird die zweite Start- und Landebahn eröffnet.

Mit der Inbetriebnahme der zweiten Piste, wurde der Generalausbauplan aus dem Jahr 1955 vollständig umgesetzt. Kaum war der Bau abgeschlossen und die Klasse A erlangt, fing man in den 1980er Jahren an, an einem neuen Ausbauplan, dem „Masterplan 2000“, zu arbeiten.

1.2.4. Masterplan 2000

In den 1980er Jahren wird von der Flughafen Betriebsgesellschaft die Aufstellung eines Gesamtkonzeptes für den Ausbau bis zum Jahr 2000 in Auftrag gegeben. Der „Masterplan 2000“ umfasst den Ausbau der Anlagen wie auch die Innenraumplanung des vorhandenen Abfertigungsgebäudes.

Abbildung 6: Flughafen mit Pier-Ost und Pier-West



Quelle: Lenotti; 1987, S.121

Die Grundlage bilden wie schon beim Generalausbauplan Verkehrsprognosen, sowie Bestandsaufnahmen vorhandener Bausubstanzen und deren Analyse bezüglich der Kapazität. Es stellt sich heraus, dass sich die vorhandenen Bauten in gutem Zustand befinden, einige jedoch an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt sind.

Zusätzlicher Raumbedarf zeigt sich hauptsächlich für die Anlagen der Technischen Basis der Austrian Airlines, der Frachtabfertigung und des General Aviation Centers.

Für den Ausbau der vorhandenen Abfertigungshalle einigt man sich darauf, das zentrale Abfertigungssystem im Flughafen beizubehalten und die Abfertigungsfläche stufenweise durch Um- und Zubauten zu vergrößern. Die Andockung zwei zusätzlicher Piers (Pier-Ost und Pier-West) mit festen und beweglichen Fluggastbrücken ist auch geplant (siehe Abbildung 5). (vgl. Lenotti, 1987, S.120)

Für die Entwicklung des Flughafens bis zur Jahrtausendwende wurden vier Ausbauphasen vorgesehen (und im Großen und Ganzen auch eingehalten):

Tabelle 1: Ausbauphasen des Masterplan 2000

	Zeitraum	Passagier/ Frachtaufkommen	Wichtigste Ziele/Ausbau
Phase 1	1980- 1985	Bis rund 4 Mio. Passagiere und 55.000t Fracht	Errichtung des Werkstätten- und Lagerobjektes und der Kläranlage, Beginn von Um- und Zubauten im Abfertigungsgebäude, Zubauten im Frachtzentrum, Verlegung des Treibstofflagers, Bau des Catering- und Crew-Gebäudes der AUA und des Flughafen-Hotels. Fertigstellung der Flughafen-Autobahn (A4) Außerdem: Umstieg auf Fernwärmeversorgung (OMV) statt eigenem veraltetem Heizwerk.
Phase 2	1985- 1990	Bis rund 5 Mio. Passagiere und 67.000t Fracht	Bau des Piers-West, des zentralen Verwaltungsgebäudes der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft, des Parkhauses 3, des Speditionsgebäudes und weitere Zu- und Umbauten im Abfertigungs- und Frachtgebäude.
Phase 3	1990- 1995	Bis rund 6 Mio. Passagiere und 78.000t Fracht	Erweiterung der Frachtanlagen, weitere Zu- und Umbauten im Flughafen, Vorfelderweiterung, Verlängerung der Piste 12/30, Verlegung des General Aviation Centers
Phase 4	1990- 2000	Bis rund 7,5 Mio. Passagiere und 90.000t Fracht	Errichtung des Piers Ost und des Parkhauses 4, abschließende Um- und Zubauten im Abfertigungsgebäude, Erweiterung des Frachtzentrums und des General Aviation Centers, Ergänzungsbauten zu Werkstätten, Gerätezentrum und Lager

(Quelle: Lenotti, 1987, S.121)

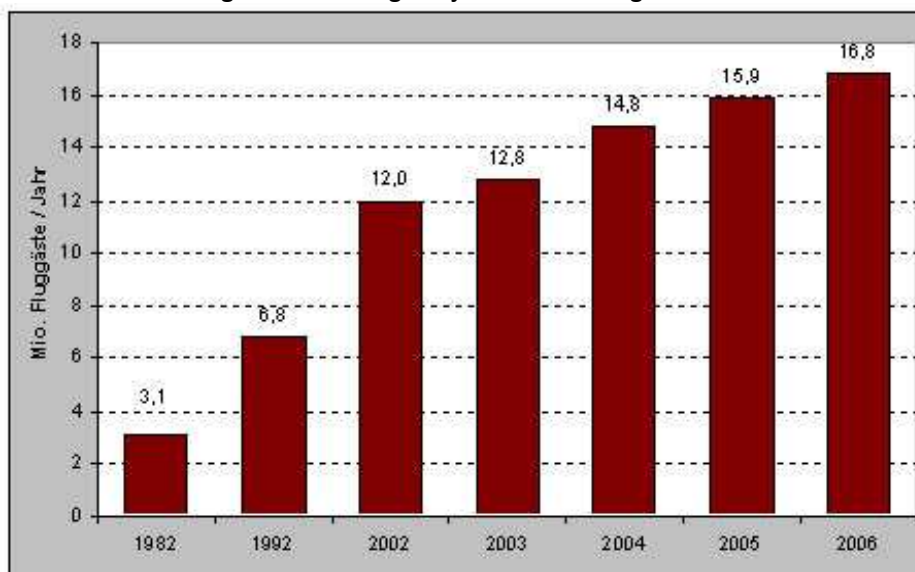
2. Aktuelle Planungen und Bauvorhaben

Im folgenden Kapitel wird vor allem auf Planungen, die noch nicht abgeschlossen bzw. nicht umgesetzt wurden, näher eingegangen. Diese sind im Masterplan 2015 festgelegt. Angefangen vom Ausbau des Flughafens Wien Schwechat bis über Planungen einer 3. Piste, einschließlich des Mediationsverfahrens, sind unter anderem Inhalte des Masterplanes. Zu Ende des Kapitels wird eine Alternative zum Bau 3. Piste diskutiert. Hierbei geht es um eine verstärkte Zusammenarbeit mit dem Flughafen Bratislava (siehe Kapitel 2.1.2)

2.1. Masterplan 2015

Im April 1998 wurde der Masterplan 2015 seitens des Flughafens veröffentlicht. Dieser enthält die notwendigen Ausbaumaßnahmen der Flughafeninfrastruktur, welche sich aus der prognostizierten Verkehrsentwicklung ergeben. Um Kapazitätsengpässe im Jahr 2009/2010 zu vermeiden, sind der Bau des Skylinks⁶ und eine zusätzlichen Piste das Augenmerk des Masterplans. Somit sollte der verstärkte Flugverkehr (siehe Abbildung 7) auch in Zukunft abgewickelt werden können (vgl. noel.gv.at, 2007).

Abbildung 7: Entwicklung des jährlichen Passagieraufkommens



Quelle: noel.gv.at

Bis Ende 2010 wurden bereits einige Projekte fertig gestellt. Zu den bekanntesten zählen der 109 Meter hohe Tower, der Office Park und das neue VIP- und General Aviation Center am westlichen Ende des Flughafens. Aber auch das Handling Center West und das Air Cargo Center wurden bereits neu errichtet (vgl. austrianaaviation.at).

2.1.1. Skylink

Ein großes Bauvorhaben in der Geschichte des Flughafens Wien ist der derzeitige Bau des Nord-Ost Skylinks. Durch den Betrieb des neuen Terminals, werden die bisherigen Terminalflächen verdoppelt, um somit eine schnellere Passagierabfertigung zu gewährleisten. Außerdem wird durch die Erweiterung eine räumliche Trennung des Schengen und Non-Schengen Bereichs möglich sein. Durch eine sichelartige Form in Richtung Nord-Osten wird der neue Terminal an das bestehende Terminal 2 angebunden. Durch die Erweiterung entsteht eine zusätzliche Bruttogeschoßfläche von 150.000 m² (vgl. VIE, 2008).

⁶ Erweiterte Terminalfläche des Flughafen Wien-Schwechat

Durch den neuen Skylink, mit insgesamt 17 neuen Andockstationen für Flugzeuge, sollten ab 2008 mehr als 20 Millionen Passagiere jährlich befördert werden können. Gründe für die Erweiterung des VIE sind vor allem, die Möglichkeit das wachsende Passagieraufkommen des Airports handeln zu können. Außerdem ist es ein Anliegen das internationale Qualitätsniveau zu sichern und Fluggäste aus den so genannten „Nicht-Schengenländern“ getrennt abfertigen zu können.

Die Fertigstellung war für das Jahr 2008 geplant, doch durch zahlreiche Probleme, unter anderem einen Baustopp im Jahr 2009, verzögern bis heute die Inbetriebnahme. Außerdem stiegen die geschätzten Kosten von ca. € 366 Mio. (2005) auf € 830 Mio. (Februar 2009) (vgl. wien-konkret.at, 2009).

Tabelle 2: Skylink-Chronologie

1999	Planung des Flughafens beginnt.
2002	Kosten für neuen Terminal werden auf ca. € 360 Mio. geschätzt. (+ 40 Mio für „Unvorhergesehenes“)
2004	Juni: Projekt „Skylink“ wird offiziell angekündigt, geplanter Fertigstellungstermin: 2008
2005	Jänner: Budget wird adaptiert auf € 366 Mio. Oktober: Baubeginn. Kosten steigen auf rund € 400 Mio.
2006	Jänner: Kosten werden nochmals erhöht, auf € 420 Mio., da Gepäcksortieranlagen eingeplant werden. Inbetriebnahme wird wieder verschoben, auf das Quartal 2009.
2007	Jänner: Das Bau-Budget steigt neuerlich, auf € 512,6 Mio.
2008	Jänner: Intern gibt es Aufzeichnungen von € 568 Mio. Kostenanstieg August: Flughafen veröffentlicht, dass der Skylink nicht im Juni 2009 eröffnet, sondern schrittweise ab Oktober und nun € 657 Mio. kosten wird.
2009	Jänner: Fertigstellung wird für 2010 vorgesehen. Februar: Finanzvorstand wird abgesetzt. April: Wieder wird die Fertigstellung auf Dezember 2011, Anfang 2012 verschoben. Juni: Vollständiger Baustopp des neuen Terminals. Neue Aufträge werden vergeben.
2010	Februar: Baustopp wird, unter einer Neuregelung der Bauaufsicht, aufgehoben. September: Rohbericht der Rechnungshofprüfer wird fertig gestellt.

Quelle: vgl. tt.com, 2010

2.1.2. Dritte Piste

Laut des Vorstands der Flughafen Wien AG hat der Flughafen Wien-Schwechat das Ziel, die Entwicklungschancen des Standorts und die Strategie als Wachstumsmotor der Region sicherzustellen. Da ein absehbarer Kapazitätsengpass im bestehenden System mit zwei Pisten die Entwicklung gefährdet, ist das Projekt 3. Piste ein wichtiges Zukunftsprojekt. Ein weiterer Grund für den Bau der 3. Piste ist vor allem, dass der Flughafen als Wirtschaftsmotor der Ostregion und Wirtschafts-Drehscheibe in Mittel- und Osteuropa gesehen wird. Außerdem ist angesichts der Nachfrage im internationalen Flugverkehr die Attraktivität des Standortes ohne weiteren Ausbau des Pistensystems gefährdet. Zudem möchte der Flughafen Wien den bestmöglichen Ausgleich zwischen ökonomischen und ökologischen Interessen erreichen (vgl. drittepiste-viennaairport.com).

Durch den Bau einer 3. Piste würde eine positive Entwicklung des Flughafens Wien-Schwechat langfristig abgesichert werden. Laut einer Passagierprognose gäbe es bis 2020 mit einer zusätzlichen Start- und Landebahn 32,5 Millionen Reisende pro Jahr, ohne dieser nur 23 Millionen. Da eine Million zusätzliche Passagiere ungefähr 1.000 zusätzliche Arbeitsplätze bringen, wäre der Flughafen auch in Zukunft ein wichtiger Arbeitgeber. Somit würde der VIE durch die Erweiterung 32.500 Beschäftigte aufweisen (ohne 3. Piste: 23.000 Beschäftigte) (vgl. drittepiste-viennaairport.com).

Die Länge der geplanten 3. Piste beträgt 3.680 Meter und soll rund 600 Millionen Euro kosten. Es wird mit einer Bauzeit von dreieinhalb Jahren ausgegangen, allerdings fällt der Baubeginn erst nach Vorliegen eines positiven UVP-Bescheids, indem nochmals der Bedarf im internationalen Flugverkehr geprüft wird. Die UVP ist außerdem ein Verfahren mit Bürgerbeteiligung, das bedeutet, dass alle Unterlagen auch öffentlich aufgelegt werden. Somit ist es Interessierten möglich, Einsicht in die Unterlagen zu nehmen (vgl. drittepiste-viennaairport.com).

Bald nachdem der Masterplan 2015 veröffentlicht wurde, gab es, seitens der BewohnerInnen rund um das Flugfeld, Bedenken bezüglich dem Bau einer 3. Piste. Die Hauptgründe waren vor allem der mögliche neue Lärmzustand, sowie eine ungebremste Entwicklung des Flugverkehrs durch eine zusätzliche Start- und Landebahn.

Allerdings war bald klar, damit sich die Region positiv weiterentwickeln kann, müssen die wirtschaftlichen Interessen des Flughafens, sowie auch die Wünsche der BewohnerInnen um den Flughafen herum berücksichtigt und in die Planung mit einbezogen werden.

Um eine Weiterentwicklung des Flugplatzes zu gewährleisten, hat die Flughafen Wien AG gemeinsam mit VertreterInnen der Anrainergemeinden, Bürgerinitiativen, Interessensvertretungen und der Länder Wien und Niederösterreich, im Jahr 2000 das Mediationsverfahren Flughafen Wien ins Leben gerufen. Dieses war eines der umfangreichsten jemals in Europa durchgeführten Verfahren dieser Art (vgl. noel.gv.at, 2007).

Mediationsverfahren

Das Verfahren wird laut Krainer in fünf Phasen aufgeteilt:

- eine Vorbereitungsphase
- eine Phase der Auftragsklärung und Strukturierung
- eine Phase in der Themenbereiche zu identifizieren und die Organisation des Verfahrens zu klären sind
- eine Phase in der Entscheidungsgrundlagen entwickelt wurden und ein Teilvertrag verhandelt wurde
- und eine Phase in der der Teilvertrag evaluiert wurde, Kernthemen verhandelt und schließlich in Abschlussdokumenten festgehalten wurden

(vgl. Falk & Heintel & Krainer, 2006).

Die Vorbereitungsphase für das Mediationsverfahren Flughafen Wien begann im Jahr 2000. Vorarbeiten für das Verfahren wurden durch die Flughafen Wien AG, die Plattform der Bürgerinitiativen gegen die 3. Piste, Bürgermeister der am meisten betroffenen Gemeinden, die Umweltschutzverbände von Wien und NÖ sowie die Länder Wien und NÖ getroffen. 2001 startete das Mediationsverfahren Flughafen Wien. Es folgten vier arbeitsintensive Jahre, welche viele Arbeitsstunden, Diskussionen, Sitzungen und Gespräche beinhalteten. Eine Diskussion der damals aktuellen Lärmsituation führte zum Abschluss eines Teilvertrages „Aktuelle Maßnahmen“ im Jahr 2003. Dieser wurde im Frühling 2004 in die Praxis umgesetzt und beinhaltete folgende Themen:

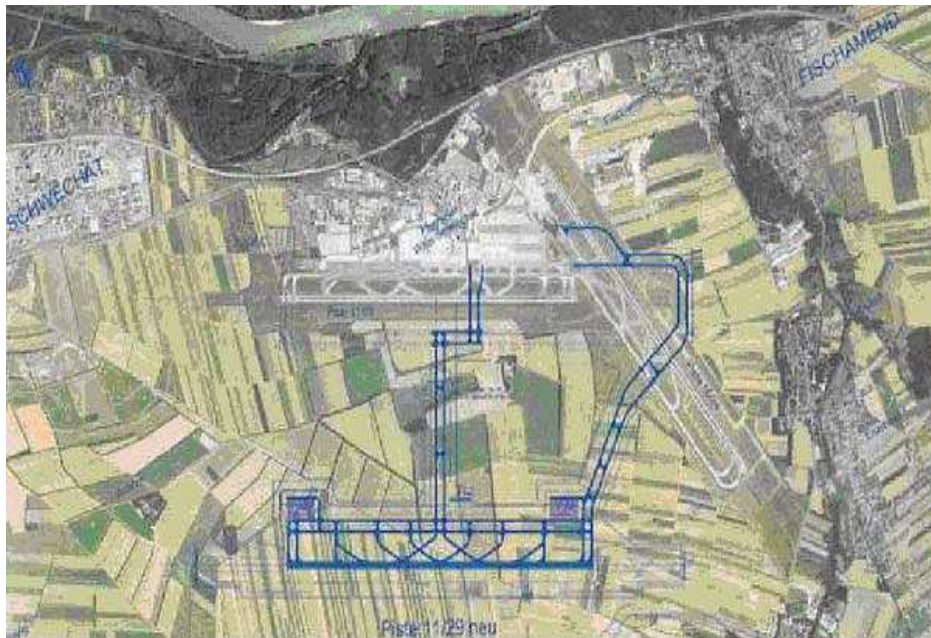
- **Halbierung der Nachtflüge:** Eine Betriebsfreie Zeit wurde auf 21.00 bis 7.00 Uhr festgelegt. Zusätzlich wurde die Zahl der Überflüge zwischen 23.30 und 5.30 Uhr, auf vier Starts und vier Landungen pro Nacht, halbiert.
- **Begrenztes Flughafenwachstum:** Durch die Festlegung von Lärmzonen („Lärmzonendeckelung“) soll der Flughafen nicht beliebig weiter wachsen, welches Vorteile für die Gemeinden und den Flughafen bringt. Somit sind Anrainergemeinden verpflichtet, in der Lärmzone über 54 dB kein neues Wohnland auszuweisen. Dafür wird vom Flughafen gewährleistet, dass die Lärmzonen um den Flughafen nicht größer werden.
- **Einrichtung eines Umweltfonds:** Im Zusammenhang mit der 3. Piste werden die Umlandgemeinden des Flughafens, bei Projekten zum Ausbau ihrer Infrastruktur, vom Flughafen Wien unterstützt. Somit werden € 0,20 pro Passagier am Tag und € 0,60 pro Passagier in der Nacht in den Fonds eingezahlt. Im Jahr 2007 sammelten sich somit über € 12 Mio.

(vgl. Dialogforum.at; VIE Aktuell, 2008, S. 10-11)

Darüber hinaus wurde die Lage der dritten Piste so festgeschrieben, dass diese für alle Beteiligten akzeptabel erscheint. Wie in der Abbildung 8 zu sehen ist, wurde diese mit einem deutlich größeren Abstand zu den vorhandenen zwei Pisten geplant, welche einen Abstand von 2,4 km aufweist

(vgl. noel.gv.at, 2007).

Abbildung 8: Festgelegte Lage der dritten Piste



Quelle: Ingenieurbüro Neukirchen,
2005

Schlussendlich wurde das Verfahren nach fünfjähriger Laufzeit im Juni 2005 mit Unterzeichnung eines Mediationsvertrages abgeschlossen. Enthalten in diesem Vertrag sind vor allem die Sicherung und Weiterentwicklung des Flughafens Wien unter der Berücksichtigung von Kriterien der Raum- und Umweltverträglichkeit. Um eine weitere Zusammenarbeit zwischen Flughafen Wien-Schwechat und den Anrainergemeinden zu ermöglichen, wurde nach Abschluss des Mediationsvertrages das „Dialogforum“ ins Leben gerufen. Für rund 130 Gemeinden ist das „Dialogforum“ eine Diskussions- und Kommunikationsplattform. Weiters sind 13 Bürgerinitiativen und Siedlervereine in einer Arbeitsgemeinschaft (ARGE) vertreten, in der sich viele Bürger und Bürgerinnen engagieren. Maßgebliche Themen sind das aktuelle Fluggeschehen, die Ausbaupläne des Flughafens und die Auswirkungen für Gemeinden und BürgerInnen. Des Weiteren sind in mehreren Verträgen die rechtlich verbindlichen Ergebnisse festgehalten:

Allgemeiner Mediationsvertrag: Dieser ist ein zivilrechtlich verbindlicher Vertrag und wurde zwischen Flughafen, Ländern, Gemeinden sowie der Arbeitsgemeinschaft abgeschlossen. Darin die Themen 3. Piste, Nachtflug, Technischer Lärmschutz, Lärmzonendeckelung, UVP-Verfahren und Prozessvereinbarungen geregelt.

Kooperationsvertrag zwischen Verein Dialogforum und Flughafen Wien AG: Das Dialogforum hat eine eigene Rechtspersönlichkeit und ist ein eingetragener gemeinnütziger Verein. Die Fortsetzung der Kommunikation über die Themen Ausbau und Fluglärm wird hier festgelegt.

Leistungsvertrag zwischen Umweltfonds und Flughafen Wien AG: Der Umweltfonds hat eine eigene Rechtspersönlichkeit und ist nach dem Stiftungs- und Fondsgesetz eingerichtet. Dieser wird von einem Beirat aus Vertretern der Gemeinden und der Arbeitsgemeinschaft verwaltet.

Einzelverträge: Zwischen Gemeinden und dem Flughafen sind Lärmzonendeckelungen, Lärmzonen und Siedlungsgrenzen in rechtverbindlichen Verträgen geregelt.

Schiedsgerichtsvertrag: Im Falle zukünftiger Streitfälle über die rechtlichen verbindlichen Verträge, welche im Dialogforum nicht geklärt werden könne, soll ein Schiedsgerichtsverfahren die Regelung übernehmen.

(vgl. Dialogforum – Mediationsverfahren 2000-2005)

Mögliche Kooperation von Flughafen Wien Schwechat und Bratislava

Jahrelang wurde an der Privatisierung der staatlichen Flughäfen Bratislava und Kosice⁷ gearbeitet. Doch letztendlich wurde der Verkauf von der slowakischen Regierung gestoppt.

Im Jahr 2003 zeigte der Flughafen Wien-Schwechat, im Zuge einer Privatisierung, Interesse an dem rund 45 Kilometer entfernten Flughafen Bratislava. Da Wien und Bratislava ohnehin schon Partnerstädte sind und schon zu Zeiten der Fluglinie SkyEurope⁸ zusammengearbeitet haben (Busverbindungen von Wien-Schwechat nach Bratislava), wäre es möglich gewesen, den Flughafen Wien-Schwechat zu entlasten und somit eine 3. Piste zu vermeiden. Dieses wurde von Seiten des slowakischen Verkehrsministeriums bekräftigt, indem der Verkauf bis zum Jahr 2005 abgeschlossen sein sollte. Ebenfalls strebte die Austrian Airlines-Gruppe eine Beteiligung am Flugplatz in Bratislava an, um von dort aus Flüge in diverse EU-Städte durchzuführen.

(vgl. news.at, 2006)

Aufgrund starker Wachstumsimpulse in der Region Wien-Niederösterreich-Bratislava sah die Flughafen Wien AG große Möglichkeiten für die wirtschaftliche Entwicklung der Flughäfen, da sich das Passagieraufkommen bis auf rund 30 Millionen Passagiere im Jahr 2015 entwickeln würde. Durch große Infrastrukturprojekte wie dieses, könne man das ganze Potential der geographischen Nähe Bratislavas zu Wien steigern. Denn somit wird nicht nur eine umfassendere und leichtere Möglichkeit für Flugreisen geschaffen, sondern auch bessere und schnellere Verkehrsverbindungen würden zur Aufwertung der Region beitragen. Durch eine Zusammenarbeit könnte die Region lebenswerter und die wirtschaftliche Entwicklung gefördert werden.

(viennaairport.com – Presseaussendungen, 2006)

Durch die Umwandlung der staatlichen Flughäfen Bratislava und Kosice, in Aktiengesellschaften, wurde die Privatisierung im Jahr 2004 eingeleitet. Neben einem internationalen Ausschreibungsverfahren um den Verkauf, stiegen die beiden österreichischen Interessenten, die AUA und der Flughafen Wien, getrennt in den Ring um den Airport Bratislava.

Jedoch gab es 2005 erste Gegner dieses Vorhabens seitens des Bürgermeisters von Bratislava und dem Landeshauptmann der Region Bratislava, welche eine Beteiligung der Stadt am Airport forderten. Trotz der Einwände startete die Privatisierung im Juli 2005, indem der Staat 66 % an beiden Flughäfen an Investoren verkaufen wollte. Insgesamt gab es

⁷ Stadt im Osten der Slowakei, in der sich der zweit größte Flughafen der Slowakei befindet.

⁸ Eine österreichisch-slowakische Billigfluggesellschaft, welche 2009 eingestellt wurde.

49 Interessenten an den zwei größten slowakischen Flughäfen. Als die AUA aus dem Rennen um den Kauf ausstieg, bildete sich das Konsortium⁹ „Airport TwoOne“ zwischen der Raiffeisen Zentralbank Österreich und der slowakisch-tschechischen Finanzgruppe Penta (vgl. news.at, 2006).

Der Investitionsbedarf für das Ausbauprogramm des Flughafens Bratislava war in den ersten fünf Jahren auf € 240 Mio. ausgelegt, der von Kosice auf € 415,6 Mio, und bestand aus insgesamt 22 Projekten. Zu den wichtigsten Projekten zählten unter anderem der Ausbau des bestehenden Terminals, die Pistensanierung, ein neues General Aviation Center, die Erweiterung der Parkflächen, sowie die Errichtung eines weiteren Terminals (viennaairport.com – Presseaussendungen, 2006).

Nach etlichen Angeboten entschied sich die slowakische Regierung den Verkauf mit „Airport TwoOne“ durchzuführen. Doch als bei Neuwahlen im Jahr 2006 die linksgerichtete Partei gewann, entschied die neu ausgerichtete Regierung, die Privatisierung des Flughafens Bratislava zu stoppen. Allerdings konnten Eigentumsrechte am Flughafen Kosice erworben werden (vgl. news.at, 2006).

3. Betrieb im 21. Jahrhundert

Zu Beginn der zivilen Luftfahrt am Flughafen Wien-Schwechat (siehe Kapitel 1.2. Ziviler Ausbau ab 1954) befand sich der Flughafen zu 50% in staatlicher Hand. Die Privatisierung erfolgt im Jahr 1992 und macht die Flughafen Wien AG zu einem der wenigen börsenorientierten Flughafenbetreiber Europas. Heute werden 50% des Betriebes an der Börse gehandelt. Weitere 20% fallen an das Bundesland Niederösterreich sowie die Stadt Wien. Der restliche Anteil von 10% ist einer MitarbeiterInnen- Beteiligungsprivatstiftung zugeteilt (vgl. Vienna Airport, 2010).

Der Flughafen Wien-Schwechat beherbergt im Jahr 2005 rund 230 Betriebe und sieht sich in der Rolle des regionalen Arbeitgebers:

„ [...] Demnach waren im Jahr 2005 knapp 16.000 Personen, umgerechnet in Vollzeitbeschäftigte, am Standort Flughafen Wien tätig. Zum Standort wurde – neben den Beschäftigten, die direkt bei der Flughafen Wien AG bzw. in Betrieben, deren Sitz am Standort Flughafen Wien liegt, tätig sind - die Austrian Airlines Gruppe (ohne Tyrolean) hinzugerechnet, die mit knapp unter 7.000 Beschäftigten auch den größten Anteil am Standort Flughafen stellen. Mit diesen 16.000 Beschäftigten ist der Standort Flughafen Wien in gewisser Weise der „größte Arbeitgeber“ von Ost-Österreich.“
(WIFO, 2007; S.5)

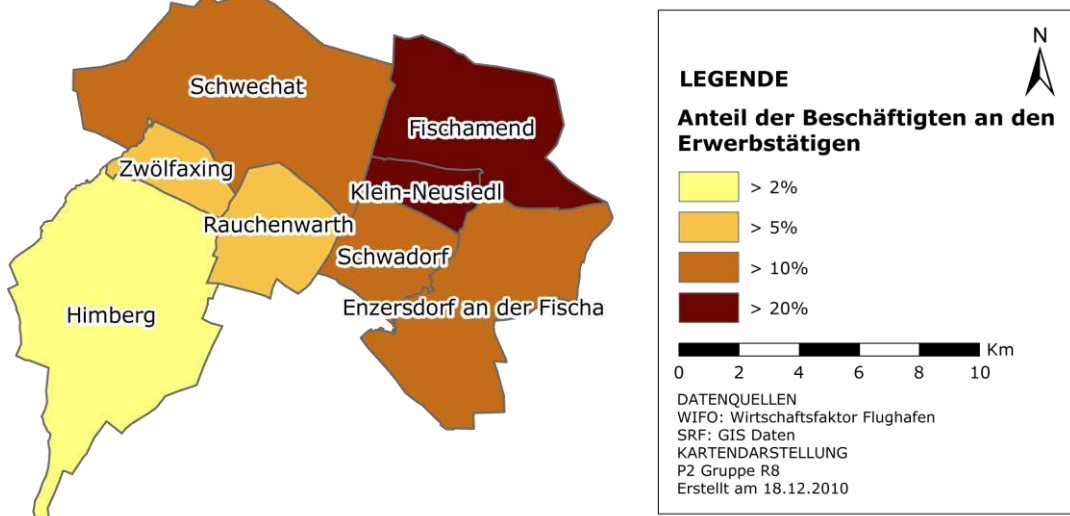
Die Wirtschaftsstudie der WIFO geht im Jahr 2005 hochgerechnet von 16.000 Arbeitsplätzen am Standort Flughafen aus. 80% aller Beschäftigten sind im Verkehrssektor tätig, die restlichen 20% verteilen sich auf die Branchen Handel, Gastronomie und Hotellerie.

Die Flughafen Wien AG sieht sich als den größten Arbeitgeber der Region. Tatsächlich beschäftigt der Flughafen viele Erwerbstätige aus den Gemeinden unserer Planungsregion. So sind beispielsweise 22% aller Erwerbstätigen aus Fischamend am Flughafen tätig, 20% Erwerbstätige pendeln aus Klein-Neusiedl (siehe Abbildung 6).

⁹ Vereinigung mehrerer rechtlich und wirtschaftlich selbstständig bleibender Unternehmen zur Durchführung eines bestimmten Geschäfts.

Insgesamt sind 48% Wiener, 38% Niederösterreicher und 10% Burgenländer am Standort Flughafen Wien-Schwechat beschäftigt.
(vgl. WIFO, 2007; S.8)

Abbildung 9: Anteil der Beschäftigten am Flughafen an den Erwerbstätigen



Quelle: WIFO, 2007; S.8

Aus dem Geschäftsbericht 2009 geht hervor, dass die Umsatzzahlen im Jahr 2009 gegenüber 2008 gesunken sind, dies jedoch mit der wirtschaftlichen Situation zusammenhängt. Es konnte bereits in der zweiten Jahreshälfte 2009 ein Anstieg verzeichnet werden. (vgl. Geschäftsbericht 2009, online)

In der folgenden Tabelle sind die wichtigsten Kennzahlen der Jahre 2007-2009 zusammengestellt.

Tabelle 3: Kennzahlen des Flughafen Wien-Schwechat 2007-2009

	2009	Veränderung in %	2008	2007
Betriebswirtschaftliche Kennzahlen (in Mio. €)				
Gesamtumsatz	501,7	-8,5	548,1	521,4
Eigenkapital	794,8	2,4	776,4	734,9
Investitionen	223,6	-25	298,1	193,8
Ertragsteuern	22,7	-18,6	27,8	26,5
Börsentechnische Kennzahlen				
Anzahl ausgegebener Aktien (in Mio.)	21	0	21	21
Gewinn je Aktie (in €)	3,5	-19,6	4,3	4,2
Dividende je Aktie (in €)	2,1	-19,2	2,6	2,5
Börsenkurs: Höchstwert (in €)	38,8	-52,5	81,7	82,5
Börsenkurs: Tiefstwert (in €)	19,1	-26,7	26	67
Börsenkurs: Wert per 31.12. (in €)	34,8	9,6	31,8	79

Quelle: Geschäftsbericht 2009

Trotz negativer Umsatzzahlen im Jahr 2009, ist die Flughafen Wien AG der Zukunft gegenüber positiv eingestellt. Da WirtschaftsforscherInnen von einer landesweiten stetigen Erholung der Wirtschaft im Jahr 2010 ausgehen, prognostiziert auch die Flughafen Wien AG für das Jahr 2010 einen Anstieg bei den Passagieren von 2%. Langfristig, für den Zeitraum bis 2020, wird eine durchschnittliche Wachstumsrate von 5,2% erwartet (vgl. Geschäftsbericht 2009, online).

Die Passagier- und Frachtzahlen, sowie die Flugbewegungen sind seit Beginn der zivilen Luftfahrt in Wien-Schwechat im Jahr 1954 erfasst und werden in dieser Arbeit bis 1984 in 10-Jahresschritten verglichen. Diese Daten sind dem „Verkehrsbericht 1984“ der Flughafen Betriebsgesellschaft zu entnehmen. Die aus dem Bericht verwendeten Luftverkehrszahlen werden zusätzlich mit den aktuellsten, aus dem Jahr 2009, verglichen (siehe Tabelle 4).

Tabelle 4: Luftverkehrsstatistik ab 1954

	Flugbewegungen	Passagiere (insg.)	Fracht (insg.) in kg
1954	3.319	64.211	938
1964	22.818	725.349	8.585
1974	43.868	2.085.536	33.511
1984	56.971	3.630.017	48.619
2009	243.420	18.114.103	254.006

Quelle: Flughafen Wien Betriebsgesellschaft: Verkehrsbericht 1984; Vienna Airport, 2010

Zu erkennen ist, dass die Passagier- und Frachtzahlen zwischen 1964 und 1974 besonders stark zunahm (Passagiere: +65%, Fracht: +74%). Diese Entwicklung fällt mit der Fertigstellung des Ausbaus gemäß Generalausbauplan zusammen. Vergleichsweise nahmen die Flugbewegungen prozentuell nicht so stark zu (+48%). Daraus lässt sich der Schluss ziehen, dass die Auslastung der Flugzeuge stieg. Durch steigende Auslastung müssen mehrere Flugzeuge zur Verfügung gestellt werden, welche wiederum eine bestimmte Anzahl an Start- und Landepisten benötigen.

(vgl. Flughafen Wien Betriebsgesellschaft, 1984; S.4).

Im Jahr 2008 fertigte der Flughafen Wien-Schwechat 19,7 Mio. Passagiere ab. Im Jahr darauf ist eine Abnahme von -8,3% zu verzeichnen. Demnach sind es 2009 rund 18,1 Mio. Passagiere (vgl. Geschäftsbericht 2009, online).

Trotzdem geht die Flughafen Wien AG von einem zukünftig stetigen Wachstum aus.

4. Ausblick

Wien-Schwechat ist der „Zentralflughafen“ Österreichs. Auf ihn entfällt der Großteil des gesamten Passagier- und Frachtaufkommens und der internationalen Verbindungen des Landes. Zudem ist ihm eine international große Bedeutung zuzuschreiben, da er Schnittstelle zwischen west-östlichen und nord-südlichen Luftverkehrsverbindungen ist (vgl. Lenotti, 1987).

Des Weiteren sieht sich der Flughafen selbst auch in der Rolle des regionalen Arbeitsgebers. Tatsächlich hat er in der Region Schwechat eine große Bedeutung. Der Flughafen Wien-Schwechat ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und bietet der Region viele Arbeitsplätze. Zudem ist die Arbeitslosenquote in der Region Schwechat niedriger als im Bundesland Niederösterreich und Österreich (vgl. WIFO, 2007; Arbeitsmarktservice, 2009).

Der Flughafen strebt stets Erweiterungen und Ausbauarbeiten an. Wie erwähnt ist die Passagieranzahl für die Pistenanzahl eines Flughafens maßgebend. Es verhält sich aber auch andersrum: Je mehr Pisten vorhanden sind, desto mehr Flugbewegungen können stattfinden. Die Flughafen Wien AG strebt ein stetiges Wachstum an. Laut Geschäftsbericht 2009 prognostiziert sie für das Jahr 2010 einen Passagieranstieg von 2%. Langfristig, für den Zeitraum bis 2020, wird eine durchschnittliche Wachstumsrate von 5,2% erwartet (vgl. Geschäftsbericht 2009, online).

Der Flughafen ist seiner Größe nach bereits eine „kleine Stadt für sich“, welche ihre unmittelbare Umgebung stark beeinflusst. Es sind nicht nur viele Erwerbstätige aus den Gemeinden am Flughafen beschäftigt. Ebenso beeinflussen Ab- und Anflugrouten, sowie der Verkehrsausbau am Boden die Siedlungsentwicklung der unmittelbaren Umgebung. Der Ausbau der Hauptverkehrsverbindungen und die Verbesserung der Infrastruktur wirken sich auf Ansiedlungen weiterer Betriebe und somit die Schaffung neuer Arbeitsplätze aus. Hiervon profitieren Betriebe, wie auch die BewohnerInnen.

Ab- und Anflugrouten, Lärm und weitere Störfaktoren behindern die Gemeinden jedoch in ihrer Flächenwidmung. So wirken sich eingeschränkte Baulandausweisungen und notwendige Ausweisung von Schutzzonen (negativ) auf die Bevölkerungsentwicklung aus (siehe Statistik Austria, Bevölkerungsentwicklung der Gemeinde Klein-Neusiedl). Alles in allem ist der Flughafen Wien-Schwechat ein Potential für die Region, jedoch muss man, wenn man in der Region wohnt, „die Nachteile [anm.: den Lärm] in Kauf nehmen“ (Interview mit einer Bewohnerin der Gemeinde Enzersdorf).

Während in den späten 1930er Jahren die Windrichtungen für die Lage der Start- und Landebahnen entscheidend waren, bestimmt heute die bestehende Siedlungsstruktur die Platzierung der Pisten. Um für die BewohnerInnen den Lärm, Abgase und weitere Faktoren zu minimieren, hat sich gezeigt, dass die Flughafen Wien AG sehr entgegenkommend ist. Bereits 1975 wurde im Zuge des Flugbewegungsplanes der Nachtflugbetrieb geregelt, sowie lärmindernde Flugverfahren und die Reduzierung der Anflüge über dicht bebautem Siedlungsgebiet anvisiert (siehe Kapitel 1.2.3. Bau der zweiten Piste). Auch in aktuellen Planungen und Ausbauarbeiten bietet er den BewohnerInnen Beteiligungsmöglichkeiten,

beispielsweise im Dialog Forum (siehe Kapitel 2.1.2. Dritte Piste – Privatisierung Bratislava). Aus privatwirtschaftlichen Gründen hat die Flughafen Wien AG selbstverständlich das Ziel, weiterhin zu wachsen und auszubauen. Er versucht die BewohnerInnen aber auch bestmöglich in die Planungen zu integrieren um ein harmonisches Miteinander zu sichern.

5. Verzeichnisse

Quellenverzeichnis

Literatur

- Falk & Heintel & Krainer: Das Mediationsverfahren am Flughafen Wien-Schwechat – Dokumentation, Analyse, Hintergrundtheorien; 2006)
- Flughafen Wien Betriebsgesellschaft: Verkehrsbericht ,84 [Hrsg.], 1984
- Heppner, Harald: Der Weg führt über Österreich... Zur Geschichte des Verkehrs- und Nachrichtenwesens von und nach Südosteuropa (18.Jahrhundert bis zur Gegenwart); 1996
- Lenotti, Wolfram: Mehr als ein Landeplatz – 75 Jahre Flughafen Wien; 1987
- Machata, Heinz Peter: Flughafen Wien – Entwicklung, Bedeutung, geplanter Ausbau; 1985
- WIFO: Wirtschaftsfaktor Flughafen Wien, Eine Analyse der Regionalwirtschaftlichen Auswirkungen im Auftrag der Flughafen Wien Aktiengesellschaft; 2007

Websites

- Arbeitsmarktservice Österreich: www.ams.at, abgerufen am 13.12.2010
- Austrianaviation:<http://austrianaviation.net/cms/fileadmin/html/featureskylink.htm>, abgerufen am 01.12.2010
- Dialogforum:http://www.dialogforum.at/jart/pr3/dialog_forum/dialog_forum.jart?rel=de&content-id=1148123418500&reserve-mode=active, abgerufen am 19.12.2010
- Drittepiste.viennaairport.com:http://drittepiste.viennaairport.com/jart/prj3/dritte_piste/main.jart?rel=de&content-id=1148123418500&reserve-mode=active, abgerufen am 19.12.2010
- Geschäftsbericht 2009: <http://gb2009.viennaairport.com>, abgerufen am 10.11.2010
- News.at: <http://www.news.at/articles/chronologie-privatisierung-flughafen-bratislava>, abgerufen am 03.12.2010
- NOEL.GV.AT, 2007: Masterplan 2015 und 3.Piste: www.noel.gv.at/Verkehr-Technik/Luftfahrt/Flugverkehr/Flughafen_vie_weiterentwicklung.wai.html, abgerufen am 10.11.2010
- tt.com, 2010:
www.tt.com/csp/cms/sites/tt/%C3%9Cberblick/Wirtschaft/WirtschaftContainer/1318984-8/teure-airport-baustelle-skylink-chronologie-der-ereignisse.csp, abgerufen am 8.11.2010
- Vienna Airport, 2010: www.viennaairport.com, abgerufen am 03.11.2010

- Wien Konkret, 2009: www.wien-konkret.at/verkehr/fliegen/flughafen-wien/skylink, abgerufen am 8.11.2010
- Viennaairport.com – Presseaussendungen:
http://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/main.jart?rel=de&reserve-mode=active&content-id=1249344074280&news_beitrag_id=1214452828848, abgerufen am 19.12.2010

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entstehung des Flughafen-Logos; Quelle: Lenotti, 1987	1
Abbildung 2: Winddiagramm für	4
Abbildung 3: Richtungen der Start- und Landepisten; schwarz eingefärbt die 1977 erbaute 2.Piste.....	4
Abbildung 4: Tandempistensystem im Generalausbauplan 1955	7
Abbildung 5: Tatsächliche Umsetzung der Lage der zweiten Piste	8
Abbildung 6: Flughafen mit Pier-Ost und Pier-West	9
Abbildung 7: Entwicklung des jährlichen Passagieraufkommens	11
Abbildung 8: Festgelegte Lage der dritten Piste	15
Abbildung 9: Anteil der Beschäftigten am Flughafen an den Erwerbstätigen	18

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ausbauphasen des Masterplan 2000	10
Tabelle 2: Skylink-Chronologie	12
Tabelle 3: Kennzahlen des Flughafen Wien-Schwechat 2007-2009	18
Tabelle 4: Luftverkehrsstatistik ab 1954	19