Christian Domany

Mag. Christian Domany wurde 1952 geboren, studierte an der Wirtschaftsuniversität Wien Betriebswirtschaft und trat dann in die Creditanstalt Bankverein ein. 1984 wechselte er zur Industriellenvereinigung, wo er 1996 zum stellvertretenden Generalsekretär bestellt wurde. Ein Jahr später wurde er Generalsekretär des Österreichischen Sparkassenverbandes, im Jahr 2000 wurde er Generalsekretär der Wirtschaftskammer Österreich. Seit 1. 10. 2004 ist Domany Mitglied des Vorstandes der Flughafen Wien AG. Er übt zahlreiche weitere Funktionen aus und ist unter anderem Mitglied im Stiftungsrat des ORF, Präsident der AFQM (Austrian Foundation for Quality Management), Obmann der Initiative Wirtschaft für Kunst und Vizepräsident des Kuratoriums Sicheres Österreich.

Kontakt Mag. Christian Domany
Flughafen Wien Aktiengesellschaft
A-1300 Wien, Flughafen, Postfach 1
Österreich
Tel: +43-1-7007-0
Fax: +43-1-7007-23805

Christian Domany

Flughafen Wien – Wirtschaftsmotor für Österreich

Ein Flughafen ist weit mehr als ein Start- und Landeplatz für Flugzeuge und Passagiere: Er ist ein entscheidender Faktor für den nachhaltigen Erfolg eines Wirtschaftsstandortes im internationalen Wettbewerb.

In diesem Sinn leistet der Flughafen Wien für Österreich wertvolle Dienste. Die dynamische Entwicklung im internationalen Flugverkehr wird direkt in positive wirtschaftliche Effekte für die Ostregion und für Österreich umgesetzt. Immer mehr internationale Konzerne schätzen die Vorzüge des Standortes – und starten von hier aus ihre Aktivitäten in Mittel- und Osteuropa. Auch die Austrian Airlines Group profitiert in ihrer Strategie als Marktführer in Mittel- und Osteuropa wesentlich von der Drehkreuz- bzw. Hub-Funktion des Flughafen Wien. Bei Flügen nach Osteuropa beispielsweise gab es 2007 ein Plus von rund 25 Prozent.

Gravierende Standortvorteile

Mit der Funktion als Hub, der – kurz gefasst – zahlreiche Umsteigemöglichkeiten zwischen Flügen derselben Fluggesellschaft oder innerhalb einer Allianz anbietet, gewinnt ein Flughafen als wichtiges Drehkreuz wegen der besseren Flugverbindungen gravierende Standortvorteile. Mit seiner Hub-Funktion hat sich der Flughafen Wien – gemeinsam mit der Austrian Airlines Group – im europäischen Standortwettbewerb gegen scharfe internationale Konkurrenz als attraktives Drehkreuz zwischen Ost und West etabliert.

Airport der kurzen Wege

Um es auf den Punkt zu bringen: Der Flughafen Wien ist der Airport der kurzen Wege und wirtschaftliches Drehkreuz im Herzen Europas – mit ganz konkreten Vorteile für die heimische Wirtschaft. Doch diese Position ist – ohne eine 3. Piste – gefährdet. Derzeit stehen für Starts und Landungen am Flughafen Wien zwei Pisten zur Verfügung, die sich in der gedachten Verlängerung kreuzen. Ein voneinander unabhängiger Flugbetrieb ist nicht möglich. Eins und eins ergibt daher nicht zwei, sondern – gemessen an der Kapazität – nur 1,6 Pisten. Bei optimaler Nutzung können maximal 72 Flugbewegungen pro Stunde abgewickelt werden. Mit dem bestehenden Zwei-Pisten-System ist auch bei optimaler Betriebsführung die zu erwartende Nachfrage im internationalen Flugverkehr nicht zu bewältigen. Zur Absicherung der Entwicklungschancen des Flughafens und der Region braucht es zusätzliche Kapazität – eine 3. Piste.

Wachstum bringt Arbeitsplätze

Die Bedeutung eines leistungsfähigen Flughafens für die Wirtschaft wird in nationalen und internationalen Studien immer wieder besonders hervorgehoben. Eine von Joanneum Research und dem Wirtschaftsforschungsinstitut Mitte 2007 vorgestellte Studie belegt, dass am Standort 2006 insgesamt 16.000 Menschen beschäftigt waren und einen Umsatz von rund 3 Milliarden Euro ge-

nerierten. Weitere 52.500 Jobs und 6,3 Milliarden Euro Umsatz stehen in einem direkten oder indirekten Verhältnis zum Standort. Die Flughafen Wien-Gruppe beschäftigte im Jahr 2007 rund 4.050 Mitarbeiter, insgesamt arbeiteten bereits rund 18.000 Menschen am Standort. Denn jede weitere Million Passagiere zieht rund 1.000 zusätzliche Arbeitsplätze am Standort nach sich.

Flughafen als Standortfaktor

Man kann es nicht oft genug betonen. Ein – wenn nicht sogar das entscheidende – Kriterium bei der Standortwahl international tätiger Unternehmer ist die Erreichbarkeit. Weltweite Flugverbindungen sind zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit notwendig. In Österreich betrifft das rund 1.200 Firmen mit insgesamt 600.000 Beschäftigten. Mit seinen 192 Destinationen weltweit – davon 50 nach Osteuropa – ist der Flughafen Wien der ideale internationale Knotenpunkt. In Sachen Pünktlichkeit liegt Wien mit dem 3. Platz in den Jahren 2006 und 2007 im europäischen Spitzenfeld: Unter den Hubs liegt der Flughafen Wien sogar an erster Stelle. Nahezu konkurrenzlos ist auch die Umsteigezeit von nur 25 Minuten.

18.000 Menschen in 230 Unternehmen

Insgesamt arbeiten 18.000 Menschen in 230 Unternehmen am Standort Flughafen Wien und erwirtschaften einen Jahresumsatz von 3 Milliarden Euro. Damit ist der Standort Flughafen Wien der mit Abstand größte Arbeitgeber in Ost-Österreich. 96 Prozent der Beschäftigten kommen aus dem unmittelbaren Einzugsgebiet des Flughafens, aus Wien, Niederösterreich und dem Burgenland.

Wichtig auch für den Tourismus

Der Flughafen Wien ist auch ein bedeutender Standortfaktor für die heimische Tourismuswirtschaft. Vier von zehn Gästen kommen mit dem Flugzeug nach Wien. Bei Gästen aus dem Ausland liegt der Anteil bedeutend höher. Bis zu 80 Prozent der Gäste der Spitzenhotellerie reisen mit dem Flugzeug an. Erfolgreicher Städtetourismus, vor allem aber der Kongress-Tourismus braucht gute Flugverbindungen. Die gute Erreichbarkeit ist für die Veranstalter internationaler Kongresse ein entscheidendes Kriterium. Das bestätigt Norbert Kettner, Direktor Wien-Tourismus. Wien kann hier als Brückenkopf zwischen Ost und West immer wieder punkten und sich gegen harte internationale Konkurrenz durchsetzen.

Wien Besucher geben täglich viel Geld aus

Der durchschnittliche Wien-Besucher gibt laut Wirtschaftsforschung während seines Aufenthalts in Wien pro Tag rund 266 Euro aus. Kongress-Reisende und Teilnehmer an Firmenevents (Tagungen, Produktpräsentationen, Incentive- Reisen) bringen deutlich höhere Einnahmen für die Wirtschaft. Ihre durchschnittlichen Tagesausgaben betragen pro Kopf etwa 420 Euro.

Allein der Wiener Kongresstourismus hat im Vorjahr 760 Millionen Euro zum BIP beigetragen. Die jährliche Wertschöpfung des Tourismus in Wien – direkte und indirekte Effekte – beträgt rund 3,7 Milliarden Euro. Auch der Tourismus in Niederösterreich profitiert. Während in ganz Österreich die Nächtigungen ausländischer Gäste 2007 um 1,3 Prozent gewachsen sind, hat Niederösterreich hier um nicht weniger als 6,6 Prozent zugelegt.

Drehscheiben zwischen Ost und West

Für den Aufbau von Geschäftsbeziehungen mit Ost- und Südosteuropa gilt Österreich international als Standort Nummer eins. Eli Lilly, Hewlett-Packard, Siemens, BASF, Renault oder Winterthur setzen bei der Wahl ihres Osteuropa-Stützpunktes auf Österreich:

Rund 300 Multinationals haben laut Boston Consulting Group ihr Osteuropa-Headquarter in Österreich errichtet, darunter 28 Fortune-500-Firmen. Insgesamt koordinieren an die 1.000 internationale Unternehmen ihre Osteuropa-Aktivitäten von Österreich aus.

105 Betriebe, und damit mehr als die Hälfte der 201 Unternehmen, die im Vorjahr nach Österreich kamen, haben Wien als Standort gewählt, bestätigt René Siegl, Geschäftsführer der ABA-Invest in Austria. Die Drehscheibenfunktion zwischen Ost- und Westeuropa ist weiterhin eines der entscheidenden Kriterien für internationale Betriebe, sich in dieser Region niederzulassen.

Unternehmen aus Mittel-, Süd- und Osteuropa lassen sich in Österreich nieder

2007 hat die ABA 23 Unternehmen aus dem mittel-, ost- und südosteuropäischen Raum bei der Ansiedlung in Österreich betreut. Ungarn ist mit sieben Investitionen dabei das am stärksten vertretene Land vor Slowenien und Rumänien. „Der Flughafen Wien mit seinen vielen Osteuropa-Destinationen ist von zentraler Bedeutung bei der Standortfrage“, betont Siegl. Ganz ähnlich sieht man es bei Niederösterreichs Wirtschaftsagentur ecoplus. „Niederösterreich verfügt über eine einzigartige geopolitische Lage im Zentrum von Mitteleuropa mit einer optimalen Verkehrsinfrastruktur. Der Flughafen Wien-Schwechat ist mit 50 Destinationen in Osteuropa einer der wichtigsten Ost-West Hubs in ganz Europa. Dieses vielfältige Angebot an Osteuropa-Destinationen unterstützt die Position von Niederösterreich als idealer Standort für internationale Konzerne,“ ist Mag. Helmut Miernicki, Geschäftsführer ecoplus, von der wichtigen Rolle des Flughafens bei Betriebsansiedlungen überzeugt.

Große Bedeutung der Entscheidungszentralen

Gerade die Entscheidungszentralen internationaler, standortmobiler, großer Unternehmen, der Leading Competence Units (LCUs) sind für die heimische Wirtschaft von größter Bedeutung. Eine von der Inudstriellenvereinigung (IV) in Auftrag gegebene Studie belegt eindrucksvoll die enormen direkten und indirekten Effekte diese untersuchten Leitbetriebe. Die erfassten 47 Leitbetriebe in Österreich kooperieren mit rund 54.000 Zulieferbetrieben und sichern somit über 250.000 Arbeitsplätze in Österreich ab.

Hohe Investitionen in Forschung

Zudem investieren die Leitbetriebe rund 1,61 Miliarden Euro in Forschung und Entwicklung (F&E) – das sind 30,09 Prozent der gesamten F&E-Ausgaben Österreichs. Sie sind damit zentrale Schaltstellen in Forschungs-, Technologie- und Innovationsnetzwerken. „Im Verbund mit Klein- und Mittelbetrieben sind sie die beste Zukunftssicherung für den Standort Österreich sowie Schrittmacher für Wachstum und Innovation und damit für Wohlstand und Beschäftigung“, erklärt IV-Präsident Veit Sorger.

„Wenn es ein Ziel Ostösterreichs ist, weiterhin leistungsfähige Betriebe zu erhalten und Osteuropa-Zentralen von großen Unternehmen zu behalten, dann brauchen wir einen leistungsfähigen Flughafen und man wird mittelfristig auch nicht um einen Ausbau einer Landebahn herumkommen“, stellt Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer von der Wirtschaftsuniversität Wien fest.

Engpass gefährdet Entwicklung

Die steigende Nachfrage hat dazu geführt, dass das Verkehrswachstum am Flughafen Wien seit Jahren deutlich über dem gesamteuropäischen Durchschnitt von 6,5 Prozent liegt. Mit einem

Plus von 11,3 Prozent beim Passagierwachstum lag der Flughafen Wien 2007 deutlich über dem gesamteuropäischen Durchschnitt von 5,6 Prozent und der eigenen Prognose von 8,0 Prozent. Auch 2006 hatte sich der Flughafen Wien mit einem Plus von 6,3 Prozent über den eigenen Prognosen und über dem europäischen Durchschnitt entwickelt.

Immer mehr Passagiere am Flughafen Wien

Auch für die kommenden Jahre rechnen Experten mit einer Fortsetzung dieses Trends. Laut Langfristprognose werden im Jahr 2020 insgesamt 32,5 Millionen Passagiere am Flughafen Wien erwartet. Zu dieser Prognose gibt es – wie international üblich – auch eine vorsichtiger gerechnete Kurve mit niedrigeren Werten und eine darüber liegende. In der Langfristbetrachtung hat sich der hier verwendete mittlere Wert bisher als der verlässlichste erwiesen.

9.500 Arbeitsplätze stehen auf dem Spiel

Das erwartete Wachstum würde das bestehende Zwei-Pisten-System überfordern. Die Auswirkungen, die dieser Kapazitätsengpass ab spätestens 2015 auf den Standort hätte, wären dramatisch: Ab 2015 ist ohne 3. Piste mit einem Abflachen der Wachstumskurve zu rechnen. Im Zwei-Pisten-System wird es ab 2020 laut Prognose rund 23.000 Beschäftigte am Vienna International Airport geben, mit 3.r Piste hingegen rund 32.500.

Darüber hinaus würden alle positiven Auswirkungen eines konkurrenzfähigen Hubs als Drehscheibe für die Wirtschaft unter dem Kapazitätsengpass leiden – und damit die Dynamik der gesamten Ostregion.

Zukunftsprojekt 3. Piste

Das Projekt 3. Piste ist daher für den Flughafen Wien ein entscheidendes Zukunftsprojekt. In der Umsetzung dieses Projektes hat der Flughafen Wien eine klare Entscheidung getroffen: Dialog zuerst. Im Mediationsverfahren (2001-2005) und aktuell im Dialogforum wird mit Anrainern und Betroffenen gemeinsam an möglichst umweltschonenden, mehrheitlich anerkannten Lösungen gearbeitet.

Dialog für Menschen und Umwelt

Die Flughafen Wien AG ist dabei weit reichende Verpflichtungen eingegangen. Alle Beteiligten können stolz sein auf das, was bis jetzt im Dialog für Menschen und Umwelt erreicht worden ist. Die laufende Umweltverträglichkeitsprüfung zur 3. Piste ist für die Flughafen Wien AG die Nagelprobe für den Anspruch, einen bestmöglichen Ausgleich zwischen ökonomischen und ökologischen Interessen zu schaffen.

Auch bei der Wahl der Pistenlage setzte die Flughafen Wien AG auf Dialog mit den Anrainern. Die geplante Lage der 3. Piste ist das Ergebnis ausführlicher Diskussionen im Mediationsverfahren Flughafen Wien. Sie liegt 2.400 Meter südlich der bestehenden Piste 11/29 und 2.600 Meter westlich der gedachten Verlängerung der bestehenden Piste 16/34. Die beteiligten Gruppen, darunter etwa die Anrainergemeinden und Bürgerinitiativen, haben diese Lage – nach eingehender Prüfung verschiedener Entwicklungsszenarien und Varianten – einvernehmlich als Lärm schonendste Variante erkannt.

Noch einmal Bedarfsprüfung

Die Entscheidung über den Baubeginn fällt nach Vorliegen eines positiven UVP-Bescheides – dies dürfte aus heutiger Sicht nicht vor 2009 sein. Vor der endgültigen Entscheidung über den Baubeginn wird noch einmal eine Überprüfung auf Bedarf und absehbare Entwicklung im internationalen Flugverkehr vorgenommen.

Ein umweltverträgliches Projekt

Um ein Projekt wie die 3. Piste mit Recht umweltverträglich errichten und betreiben zu können, braucht es umfangreiche Begleitmaßnahmen. Die Flughafen Wien AG hat viele davon bereits vorsorglich eingeplant. In zweijähriger Planungszeit wurde ein Projekt erarbeitet, das sowohl den strengen Vorgaben der Umweltverträglichkeitsprüfung, als auch den eigenen hohen Ansprüchen der Flughafen Wien AG gerecht wird.

Gutachter erstellen Prognosen bis 2020

In ihren auf das Jahr 2020 ausgerichteten Prognosen kommen die Gutachterteams zu dem Schluss, dass die 3. Piste umweltverträglich errichtet und betrieben werden kann. Das gilt selbstverständlich unter der Voraussetzung, dass die geplanten begleitenden Maßnahmen umgesetzt werden.

Entlastung beim Fluglärm

Die Gutachter in der Umweltverträglichkeitserklärung haben detaillierte Prognosen erstellt, die einerseits Entlastungen, andererseits auch Belastungen für Menschen im Umland des Flughafens zeigen. Was den Fluglärm betrifft, bringt die 3. Piste in Summe eine Entlastung. Gemessen am LDEN, dem Tag-Abend-Nacht-Lärmindex über 24 Stunden, werden in einem 3-Pisten-System rund 1.500 Menschen weniger Menschen betroffen sein als im 2-Pisten-System. Möglich wird das unter anderem durch die Chance, an- und abfliegende Flugzeuge im 3-Pisten-System besser und effizienter zu führen.

Aktuelles im Internet unter http://3.piste.viennaairport.com

Zusagen werden eingehalten

Der Flughafen Wien hat bei der Einreichung die mit der Bevölkerung im Mediationsvertrag vereinbarten Maßnahmen für Menschen und Umwelt eingehalten. Vorstandssprecher Mag. Herbert Kaufmann bestätigt: „Wir halten unsere Zusagen und Verpflichtungen ein. Darauf können sich die Menschen in der Region verlassen.“ Ein großer Teil der vereinbarten Maßnahmen ist Bestandteil des Projektes. Mit der Umsetzung einzelner Maßnahmen wie dem Lärmschutzprogramm wurde bereits begonnen.

Erfolge des Dialogs

Im Mediationsverfahren Flughafen Wien ging es um zwei zentrale Themen: die aktuelle Lärmbelastung durch den Flugverkehr und die umweltrelevanten Ausbaumaßnahmen der Flughafen Wien AG. Das Ergebnis war ein Paket, das für alle sichere Rahmenbedingungen schafft und bereits heute für Verbesserungen sorgt. Am Abend des 22. Juni 2005 unterzeichneten die Verfahrensparteien die rechtlich verbindlichen Abschlussdokumente des Mediationsverfahrens Flughafen Wien. Damit fand Europas größtes Mediationsverfahren nach fünf Jahren Arbeit ein erfolgreiches Ende.

Die konkreten Beschlüsse

Was aber wurde konkret – neben der Lage der 3.Piste – beschlossen?

Bereits im Teilvertrag 2003 wurde für einzelne Pistenrichtungen die betriebsfreie Zeit auf 21.00 bis 7.00 Uhr verlängert. Zusätzlich wird die Zahl der Überflüge zwischen 23.30 und 5.30 Uhr schritt-

weise auf durchschnittlich acht pro Nacht halbiert. Durch den „Lärmzonendeckel“ wird die absolute Zahl der vom Fluglärm Betroffenen mit Inbetriebnahme der 3. Piste begrenzt. Das bringt Vorteile für die Gemeinden und für den Flughafen. Die Anrainergemeinden verpflichten sich, in der Lärmzone über 54 dB kein neues Wohnland zu widmen. Sie erhalten dafür vom Flughafen Wien die Sicherheit, dass die Lärmzonen um den Flughafen nicht größer werden.

Umweltfonds für Umlandgemeinden

Ein weiterer Baustein des Mediationsvertrags ist der Umweltfonds: Dieser dient dazu, die Umlandgemeinden bei Projekten zum Ausbau ihrer Infrastruktur und zur Verbesserung des Angebotes für ihre Bürger zu unterstützen. Der Flughafen Wien zahlt in einen Umweltfonds 0,20 Euro pro Passagier am Tag und 0,60 Euro pro Passagier in der Nacht, bis 2007 ergibt dies bereits über 12 Millionen Euro.

Umfangreiches Lärmschutzprogramm

Das Lärmschutzprogramm muss keinen internationalen Vergleich scheuen. Es sieht bereits in Lärmzonen Maßnahmen vor, die bei anderen Flughäfen noch nicht einmal gerechnet werden. Basis für die Grenzwerte sind die Empfehlungen der WHO. Ziele der Maßnahmen sind der Schutz der Gesundheit, das Sichern und Verbessern der Wohnraumqualität und den Ersatz für eingeschränkte Nutzungsmöglichkeiten zum Ziel.

Primäres Ziel ist immer, den Lärm bereits an der Quelle zu vermeiden. Wo dies technisch nicht möglich ist, werden Maßnahmen gesetzt, um die Betroffenen zu schützen. Die Kombination aus Nachtflugregelungen, gemeinsam mit den Betroffenen definierten An- und Abflugrouten, Lärmdeckel und technischem Lärmschutz ergibt ein umfassendes Paket an Maßnahmen.

Keine Pegelspitzen über 52 dB

Zur Erreichung der definierten Schutzziele wurden Lärm-Obergrenzen für geschlossene Räume definiert. Dabei sollen im Rauminneren bei geschlossenen Fenstern Dauerschallpegel von 30 dB nicht überschritten und keine Pegelspitzen über 52 dB erreicht werden. Diese Zielwerte sollen durch den Einbau von Lärmschutzfenstern und/oder Lärmschutz-Türen in einem oder mehreren Räumen (samt Wiederherstellung der Fassade falls notwendig) und Durchführung sonstiger technischer Maßnahmen (Einbau von Lüftern, etc.) erreicht werden. Die Entscheidung über konkrete Maßnahmen ist abhängig von der Lärmzone, in der sich das Gebäude befindet und vom schalltechnischen Zustand desselben. Die Maßnahmen sind also von der genauen Lage innerhalb einer Fluglärmzone abhängig. Was dann tatsächlich angeboten wird, hängt vom Gutachten ab, in dem Experten den schalltechnischen Zustand des Gebäudes beurteilen.

Darüber hinaus sieht das Lärmschutzprogramm unter bestimmten Bedingungen eine Förderung der Errichtung von Wintergärten in Häusern mit Garten vor.

Programm ausgeweitet

Im Rahmen des Mediationsverfahrens wurde festgelegt, für das geplante 3-Pisten-System ein Lärmschutzprogramm durchzuführen. In den vergangenen Monaten haben sich Umweltfondsbeirat, Dialogforum und Nachbarschaftsbeirat geeinigt, auch die Zonen im derzeitigen 2-Pisten-System zu berücksichtigen. Die

nachträglich vereinbarten Maßnahmen für das 2-Pisten-System werden aus dem Umweltfonds finanziert.

Die exakten Kosten werden erst feststehen, wenn bekannt ist, in welchem schalltechnischen Zustand die betroffenen Häuser sind. Derzeit rechnet die Flughafen Wien AG mit Kosten in der Höhe von 35 Millionen Euro.

Lärmschutzfenster und -türen besichtigen

Im Juni 2008 wurde im Office Park am Flughafen Wien ein Schauraum eingerichtet, in dem Lärmschutzfenster und -türen zu besichtigen sind. Als Partner für das Lärmschutzprogramm konnte die Firma Internorm gewonnen werden, die die Fensterproduktion und den Einbau übernehmen wird. Ein weiterer Schauraum wird im August in Fischamend eröffnet.

Weitere Details zum Lärmschutzprogramm finden Sie im Internet unter www.laermschutzprogramm.at

Dialogforum Flughafen Wien

„Wächter“ über alle Vereinbarungen aus dem Mediationsverfahren ist das Dialogforum Flughafen Wien. Es repräsentiert u. a. die Anrainergemeinden, Bürgerinitiativen und die Bundesländer Wien und Niederösterreich und koordiniert die ständige Arbeit an Verbesserungen für Mensch und Umwelt. Das Dialogforum evaluiert jährlich den Flugverkehr und hat auch ein garantiertes Mitspracherecht bei der Gestaltung der An- und Abflugrouten für die 3. Piste. Weitere Informationen über die Arbeit des Dialogforums finden sich im Internet unter www.dialogforum.at

Wie der Flughafen funktioniert

Im neuen VISITAIR Center informiert die Flughafen Wien AG interessierte Besucher über den Flughafen. Sie sehen, wie die Abläufe ineinander greifen und was vom Eintreffen der Passagiere bis zum Abheben des Flugzeuges geschieht. Behandelt wird auch die Rolle des Flughafens in seiner Funktion als Nachbar. Darüber hinaus findet sich Wissenswertes zum Dialogforum Flughafen Wien. Neben Anrainern sollen interessierte Besucher – von Schülergruppen über Studenten, von Pensionisten, Familien und Vereinen – in einer permanenten Ausstellung Informationen über den Flughafen erhalten.

Zeitreisen in Vergangenheit und Zukunft

Herzstück ist ein interaktiver großer Medientisch, der zu einer Zeitreise einlädt: man kann in die Vergangenheit des Flughafens blicken, Fakten aus der Gegenwart erfahren oder einen Blick in die Zukunft wagen. Die „Soundstation“ beschäftigt sich mit dem Thema Lärm. Eine weitere Station bietet interaktiv Informatives über die Beziehungen zwischen Flughafen und Anrainern. Und schließlich gibt es eine Recherche-Station, an der sich jeder Interessierte mittels Computer in zahlreiche Publikationen des Flughafen Wien vertiefen kann. Eine 68 m lange Plane mit Wandtexten ergänzt die Medienstationen und ermöglicht mit großen Bildern einen Einblick in den Flughafen.

Weitere Informationen finden Sie im Internet unter
www.viennaairport.com