

Touch-down in Wien

Wie viele Zeichen, Farben und Bilder verträgt ein Flughafen?

Ralph Knickmeier

Abstract Die permanente Bauaufgabe Flughafen Wien-Schwechat wird getragen von den Aspekten Funktionalität, Transparenz und Ästhetisierung. Diesem Dreiklang wurde während der jüngeren Terminalerweiterung eine bemerkenswerte Bedeutung zugemessen, was sich insbesondere am visuellen Charakter des Ensembles nacherzählen lässt. Inzwischen ist eine Verschiebung zu Lasten des Bildortes eingeleitet, welche grundsätzliche Fragen aufwirft, die über diesen hinausweisen: Ein Plädoyer für die Künste in negativen öffentlichen Räumen.

Keywords Flughafen, Flughafen Wien-Schwechat, Vienna International Airport, VIE (IATA-Code), Flughafenarchitektur, Flughafendesign, Leitsystem, Mobilität, Ausstattung, Kunst am Bau, Bildort, Digitale Kunstgeschichte

Die Bilderfrage

Nostalgikern unter den Kunsthistorikern des Digitalen, die sich für den Wandel des Bildortes Flughafen interessieren, sei als Einstieg der weitgehend unterschätzte Spielfilm *Terminal* (2004) von Steven Spielberg ans Herz gelegt. Gleich die Titelsequenz ist eine Hommage an eine Ära der Luftfahrt, die sich noch bewusst war, was für eine besondere und bildeindrückliche Form des Reisens das Fliegen eigentlich ist: In drei aufeinanderfolgenden, aus unterschiedlichen Raumperspektiven startenden Kameraanflügen auf die *Fallblatttafel* „Departures“ am John F. Kennedy International Airport, New York, erscheinen der Name des Studios wie der Filmtitel darin hervorgehoben eingebettet als wären es Flugdaten (Abb. 1).¹ Der Charme solcher Fallblattanzeigen ist inzwischen mit diesen weitgehend verschwunden und nüchternen digitalen *Flight Information Display Systems* gewichen.²

Dass ein Flughafen primär funktional sein muss, steht wohl außer Zweifel. Denn der Reisende ordnet sich dem System Fliegen nicht nur bereitwillig unter, sondern fordert sogar die totale Lenkung seiner eigenen Person, gerade auch durch Architektur und Design.³ Hinter



Abb. 1 Steven Spielberg, *Terminal*, 2004, Titelsequenz.

dieser Selbstüberantwortung steht die Verständigung auf ein Höchstmaß an Effizienz, Sicherheit und Komfort. Das Kapital, um das es hier geht, ist vor allem Vertrauen. Daher werden von einem zeitgemäßen Flughafen neben der Funktionalität noch zwei weitere Merkmale erwartet, welche jenen Wert tragen helfen: Transparenz und Ästhetisierung.⁴

Vor dem Ringen um die Balance dieses Dreiklangs lief auf dem Flughafen Wien-Schwechat bis vor kurzem ein wohl einzigartiges Experiment um die Bilderfrage,



Abb. 2 VIE, Terminal 3, Luftseite, 23.4.2012.

das im Folgenden wenigstens festgehalten sei. Als die Architekten und Designer des neuen Terminals 3 nach der Eröffnung 2012 abgezogen waren, um sich anderen Aufgaben zu widmen, übernahmen die Betreiber und Flugreisenden das Ensemble. Die Folie des Masterplans hatte eine Architektur in Schwarz mit weißen bis transparenten Innenelementen vorgesehen, die in ihrer Reduktion als „erlebbarer Rahmen“ in Form einer „Maschinenhalle der Bewegung“ der „entfesselten Mobilität mit ruhiger Geste antwortet“ (Baumschlager Eberle Architekten).⁵ Dieses Konzept galt ausgehend von den großen Baukörpern bis hinein in die Ausstattung und das Leitsystem (Abb. 2).⁶

Nun war also der Alltag mitsamt seiner kolorierten Betriebsamkeit und flackernden Medialität eingefallen und bemächtigte sich nicht nur der dafür vordefinierten Bereiche, wie etwa der hell leuchtenden Funktions- und Shop-Boxen im *Canyon* der Ankunftsebene (Abb. 3). In permanenter Penetranz quollen mit den Menschen die Bilder, Farben und Zeichen scheinbar daraus hervor und drohten das Leitsystem zu ertränken. Kaum im Gebrauch, wurden am visuellen Konzept des Ensembles daher erste Umformulierungen vorgenommen. Denn bei der Suche nach dem perfekten Flughafen wird es zunehmend wichtiger, dass die *entfesselte Mobilität* nicht von einem *Rauschen der Bilder* begleitet wird,⁷ sind doch die Bilder selbst einer erhöhten Mobilität unterworfen, die nichts anderes bewirkt als die Immobilität des Betrachters.⁸ Man könnte also meinen, es wäre an der Zeit für *ruhige Gesten*, gerade an einem so bewegten Ort wie einem Flughafen!⁹

Die Baukörper

Bereits in der architektonischen Formensprache des Wiener Flughafens konkretisiert sich der Bildaspekt wiederholt explizit.¹⁰ Die jüngste Klammer im Gefüge des *One-Roof-Concepts* bildet das schwarze Ringsegment des Terminals 3 von IttenBrechtbühl und Baumschlager Eberle (2005–2012). Das markante Dach überspannt den gesamten Baukörper und schafft eine zusammenhängende Einheit, die sich zur Landseite hin zentriert (Abb. 4). Für alle, die von dort über die Vorfahrt anreisen, erscheint die räumliche Struktur des Gebäudes überschaubar und schlüssig: Bereits beim Betreten der Halle öffnet sich der Blick auf das Vorfeld mit den Flugzeugen. Mittels Brücken führt der Weg über den tiefergelegenen



Abb. 3 VIE, Terminal 3, Ankunftsbereich im Canyon, 13.6.2014.

4



5



7



6

Ankunftsbereich direkt zum Check-in und weiter durch die Sicherheitskontrollen zu den Gates.¹¹

Zur Luftseite hin mündet der Korpus in den linearen Pier Nord, der die schwarze doppelschalige Fassadenkonstruktion des Terminals und dessen horizontale Dynamik fortsetzt (Abb. 5). Doch bleiben beide Baukörper bewusst zurückgenommene Bühne:¹² von außen tagsüber opak – nur die parkenden Flugzeuge spiegelnd – von innen transparent und übersichtlich. Zugleich antwortet die Krümmung des neuen Abfertigungsgebäudes auf die beiden volutengleichen älteren Piers West (eröffnet 1996) und Ost (1988), die dem mittleren Terminal 2

vorgelagert sind. Diese zitieren die Form von Violineköpfen, um auf die Musikstadt Wien hinzuweisen,¹³ vielleicht auch auf deren barocke Ausprägungen (Abb. 6).

Die Dynamik des Fliegens wird in der historischen Bausubstanz des Wiener Flughafens insbesondere durch die hängende Dachkurve von Terminal 2 (1955–1960) und derjenigen des Nachfolgebauwerks Terminal 1 (1992) visualisiert, welche einen aufstrebenden Kräftefluss thematisieren (Abb. 7). Während das jüngere der beiden Gebäude bereits einer Generalsanierung unterzogen worden ist, steht die Umgestaltung des älteren noch aus. Man kann nur hoffen, dass diesem

Abb. 4 VIE, Terminal 3, Canyon, 10.1.2014.

Abb. 5 VIE, Terminal 3 und Pier Nord, Luftseite, 23.4.2012.

Abb. 6 VIE, Volute von Pier Ost, 23.4.2012.

Abb. 7 VIE, Terminal 1, 15.2.2013.



Abb. 8 VIE, Tower, 12.9.2005, Leonardo da Vinci (zugeschrieben), *Kopfeines bärtigen Mannes* (sog. *Selbstbildnis*), um 1510/1515, Rötel, 33,3 × 21,4 cm.

bautechnischen Bravourstück der Architekten Adolf Hoch, Kurt Klaudy, Fritz Pfeffer & Anton Schimka, das Verständnis entgegen gebracht wird, das ihm architekturhistorisch zusteht.¹⁴

Zu den liegenden schwarzen Baukörpern, stellt der für europäische Flughäfen ungewöhnlich hohe Tower von Zechner & Zechner (2003–2005) eine aufstrebende helle Antipode dar. Typologisch eher ein Hochhaus, in seiner Zeichenhaftigkeit ein weithin sichtbarer Leuchtturm,¹⁵ formuliert der Bau eine vertikale Dynamik, die Geschwindigkeit und Energie des Verkehrsmittels Flugzeug assoziiert.¹⁶ Zur besseren Sicht auf die Rollbahnen, ist die Kanzel um ca. 45° aus der Achse gedreht. Sie wird getragen von einem Schaft, der sich stufenlos verformend höher schraubt und mit einer Membranhaut umgeben ist, welche die Projektionsfläche für multimediale Signale zur Information, Werbung und Kunst bildet (Abb. 8).¹⁷

Zugleich wohnt der Materialität der Membran auch eine kunsthistorische Komponente inne, die zurückreicht bis zu hin zu den Flugsauriern, den ersten *echten Membranfliegern*. An deren Nachfahren richtete schon

Leonardo da Vinci seine frühen Flugmaschinen aus: „Erinnere dich, daß dein ‚Vogel‘ die Fledermaus nachahmen muß, weil ihre Häute ein Gerüst oder vielmehr einen festen Zusammenhalt der Gerüststreben bilden.“ (Codice sul volo degli uccelli, 1505)¹⁸

Das Leitsystem

Ein herausragender Akzent des Wiener Flughafens bildet das schwarze Kleid der liegenden jüngeren Baukörper. Schwarz ist eine äußerst anspruchsvolle Architekturfarbe, deren visuelle Sonderstellung einer sensiblen baulichen Handhabung bedarf. Der Bauaufgabe, bei der sie Anwendung findet, muss eine besondere Funktion zukommen und sie fügt sich nur in eine strenge, reduzierte Formensprache.¹⁹ Der ordnenden schwarzen Großstruktur des *Skylinks* – so einst der Projektname für die Flughafenerweiterung – entspricht daher die Verwendung zurückhaltender Materialien, vereinfachter Detailausbildungen und gleichförmiger Funktionseinheiten.²⁰ Auch im Inneren ist oder besser gesagt war die Farbgebung ursprünglich auf Schwarz und Weiß reduziert, die Beleuchtung flächig und ruhig (Abb. 9).²¹ Über diese Beschränkung erlebte der Reisende unterschiedliche Raumqualitäten der Gebäudeteile.²²

Der Passagier sieht stets, wo er sich befindet und wohin er gehen muss. Ein klares, optisch ruhiges Leitsystem unterstützte die Wegfindung bis 2014. Es wurde von dem Atelier Intégral Ruedi Baur Paris & Zürich entwickelt (2004–2012).²³ Weiße Schilder sollten durch das Terminal leiten, schwarze verwiesen auf die Gates und darüber hinaus. 150 Symbole mit eigenem Charakter säumten den Parkour (Abb. 10). Um der Kühle der kontrastreichen Architektur etwas entgegen zu setzen, erhielt die Textur Aspekte von Unschärfe: Transparenz, Rasterung und „kondensierende“ Verlaufsformen – eine Illusion von Bewegung, die das Verschwinden eines startenden Flugzeugs verbildlicht.²⁴ Das allerdings ist schon kühn – ein Leitsystem in Grisaille zur Orientierung auf einem Flughafen, das sich verflüchtigt!

Dieses Konzept bedarf freilich einer ruhigen und unaufgeregten visuellen Umgebung. Das Leitsystem blieb zudem angewiesen auf die unbedingte Stringenz in die grundsätzlichen Gestaltungsprinzipien der ursprünglichen Projektplanung. Noch deutlicher wird die Fragilität dieses Ansatzes durch den Vergleich mit dem Leitsystem des Flughafen Köln/Bonn, für welchen das Atelier des Schweizer Kommunikationsdesigners Ruedi Baur das genaue Gegenteil entwickelt hatte: bunte Piktogramme, die sich gegenüber ihrem visuellen Umfeld schon allein durch ihre schiere Überdimensionalität behaupten (Abb. 11).

9



Abb. 9 VIE, Pier Nord mit Glaswänden von Susanna Fritscher, 23.4.2012.

Abb. 10 VIE, Leitsystem in Pier Nord, 10.1.2014.

Abb. 11 CGN, Messestand von Intégral Ruedi Baur et Associés, Leitsystem am Flughafen Köln/Bonn „Konrad Adenauer“, 2004.

10



11

12



13



15



Abb. 12 VIE, Korrektur am Leitsystem, 11.4.2014.

Abb. 13 VIE, Ankunftsbereich, 14.6.2015.

Abb. 14 VIE, Pier West, 5.10.2012.

Abb. 15 VIE, Neues Leitsystem in der Volute von Pier West, 14.6.2015.

14

Bald nach der Bestimmungsübergabe der Terminalerweiterung am 5. Juni 2012 erfuhr das Leitsystem an manchen Stellen farbige Veränderungen in Form zusätzlicher blauer Bekräftigungen, die sich eher wie nächtlich aufgetragene Attacken von GraffitiSprayern gaben (Abb. 12). Im Canyon von *Check-in 3* zog das Marketing ein: Seitdem dominiert das nationale Rot einer österreichischen Tageszeitung mitsamt Newsticker den Ankunftsbereich. Es erschlägt die ohnehin gegen allerlei Streulichtreflektionen kämpfenden, hinter einer Glaswand eingelassenen, weißen digitalen LED-Panels des *Flight Information Display Systems*. Das Team von Ruedi Baur hatte hier ergänzend einen zarten weißen Film auf die Glasfläche gebracht, um einen transluziden Effekt zu erzeugen (Abb. 13). Statt der üblichen Tabellenform mit den sich nach links *oben* aktualisierenden Flugdaten, war eigentlich beabsichtigt, diese – nach dem tatsächlichen Anflug der Maschinen – versetzt *absinkend* zu visualisieren.²⁵

Von Anfang an war geplant, dass neue Leitsystem auch in die ältere Bausubstanz zu übertragen, dessen Beschilderung auf einem kräftigen Gelbton basiert hatte. Sogar der Versuch der Flughafenbetreibergesellschaft, das dort vorhandene Kontext-Kolorit sukzessive einzudämmen oder es doch wenigstens zu kanalisieren, ließ sich beobachten. Zunächst hatte man das Konzept für die Wegfindung aus den Neubauten direkt in das übrige Ensemble übertragen. Doch insbesondere im Umfeld der Retail- und Gastrozonen ging der sensible Grisaille-Ton unter (Abb. 14).

In enger Kooperation mit neun Behindertenorganisationen wurde das Leitsystem folglich in Bezug auf Lesbarkeit, Kontrastierung sowie Gestaltung hinterfragt, überarbeitet und 2014 ausgewechselt – auch im neuen Terminal 3. Verändert wurden die Farbgebung und Schriftgröße, einzelne Piktogramme neu gestaltet sowie eine zusätzliche Codierung durch unterlegte Farbbänder für die jeweiligen Terminalbereiche eingeführt. Die Beschilderung zeigt sich heute gegenüber dem Konzept des Ateliers von Ruedi Baur einheitlich weiß auf schwarz invertiert (Abb. 15).²⁶

Die Kunst am Bau

Ähnlich wie das ursprüngliche Leitsystem, ist auch die Möblierung von Gregor Eichinger in Terminal 3 in hohem Maße identitätsbildend konzipiert. So begegnen sich Reisende und Personal an hellen holzfurnierten Schaltern barrierefrei auf Augenhöhe. Seine dunklen Sitzlandschaften und *Soft Tables* im Pier Nord ermöglichen verschiedene Sitz- und Liegestellungen, um das Wohlbefinden der Abfliegenden zu erhöhen und die



Abb. 16 VIE, Laptop-Chair in Pier Nord, 10.1.2014.

zeitgemäßen *Laptop-Chairs* – inzwischen durch kleinere farbige Viersitzer ersetzt – wurden gerne frequentiert (Abb. 16).²⁷ An dieser Stelle hätte man sich statt des düsteren Kautschukbelags den ursprünglich geplanten hellen Boden besonders gewünscht, der für die gesamte Luftseite vorgesehen war und ikonografisch mit der Erdverbundenheit der dunkel gehaltenen landseitigen Bereiche korrespondieren sollte.²⁸

Mit der Arbeit von Susanna Fritscher im Pier Nord gibt es auch Kunst am Bau, die niemals vom Reisenden als solche erkannt werden wird – sofern sich dieser nicht vorbildet – und die dennoch das Raumgefühl maßgeblich prägt. Ihre transluziden Glasflächen entlang des Obergadens und der Fluggastbrücken changieren für den Passanten durch dessen Eigenbewegung nuancierend in einem zarten Farbprisma (Abb. 9). Wie schon im prägenden Leitsystem, bei dessen Entwicklung das Atelier von Ruedi Baur eng mit Susanna Fritscher zusammengearbeitet hat,²⁹ findet sich also auch hier das Motiv des Verlaufs, das die Robustheit der Architektur mildern sollte.³⁰ Umso unglücklicher platziert erscheinen etwa die umgehend montierten, kräftigen Werbebanner der Austrian Airlines an der Korridorwurzel (Abb. 17). Inzwischen sind in dem Pier scheinbar sämtliche Farbdämme gebrochen und ein beunruhigender Mix aus Kontrasten, Fülle und Enge greift unaufhaltsam um sich.

So wie Susanna Fritschers Werk den Reisenden hinter der Glasscheibe für den Passanten davor zum lebenden Bild werden lässt, so nimmt auch die interaktive Medienkunstinstallation *ZeitRaum* des Ars Electronica Futurelab an spezifischen Punkten der

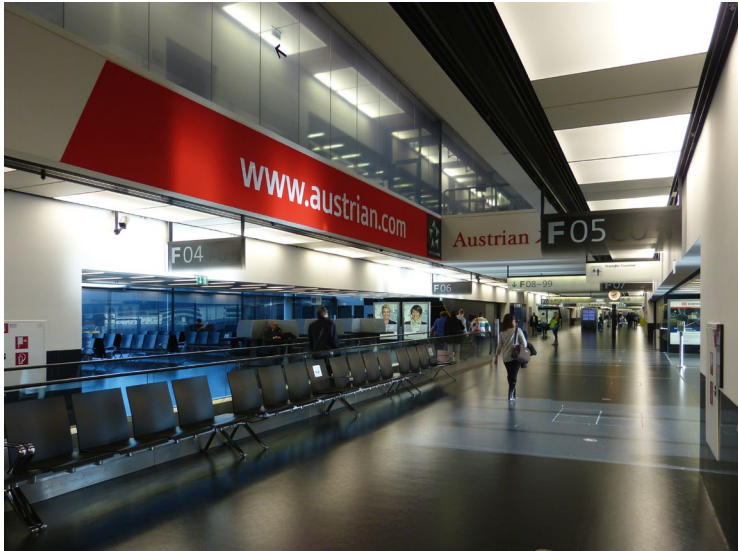


Abb. 17 VIE, Austrian Airlines-Präsenz in Pier Nord, 10.1.2014.

Passagierbewegungsflächen den Reisefluss direkt in ihr Repertoire auf, inszeniert über 281 Bildschirme (Abb. 18):³¹

„Es gibt einen Raum, der alle Flughäfen miteinander verbindet. Passagiere weltweit durchqueren ihn auf ihrem Weg beginnend mit der Sicherheitskontrolle vom Abflug bis zur Ankunft. Abhängig vom aktuellen Flugverkehr verschieben sich die Außengrenzen dieses Raums, innerhalb dessen sich Kulturen, Sprachen und Nationen ebenso miteinander verweben wie Zeitzonen. Mehr als 5 Milliarden Menschen nimmt dieser Raum jedes Jahr auf, Menschen, die einander völlig fremd sind, die sich auf seltsame Weise miteinander verbunden fühlen, die spüren, dass sie eine Gemeinschaft auf Zeit bilden.“

Die Berge und Täler des ZeitRaums werden geformt vom aktuellen Flugverkehr. Jeder Start, jede Landung am Flughafen Wien hinterlässt Spuren und Abdrücke in der Topografie des ZeitRaums. Auch die Passagiere beeinflussen den ZeitRaum, setzen Buchstaben frei, die nieder schneien auf die Berge und Täler des ein- und ausgehenden Flugverkehrs. Permanent wächst und schmilzt diese Schneedecke aus Textbeiträgen von KünstlerInnen und WissenschaftlerInnen, die allesamt zu ganz persönlichen Reisen einladen.“ (Ars Electronica Futurelab)³²

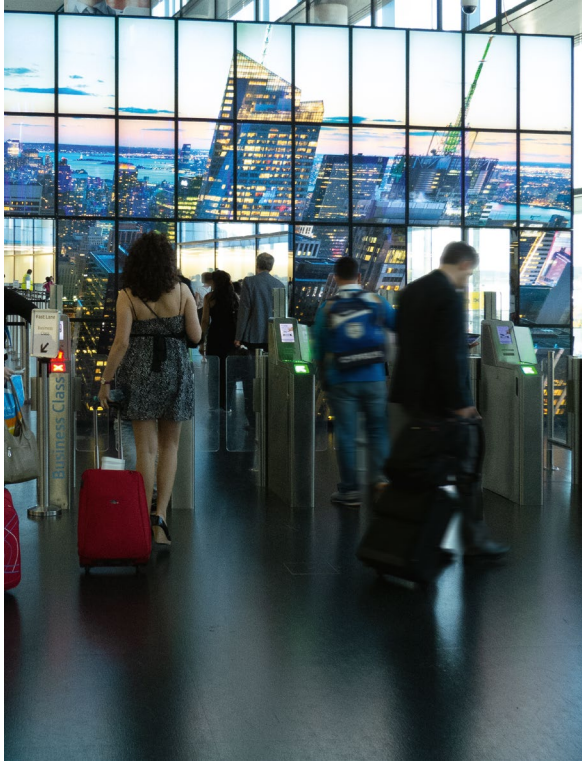
In genau diesem ZeitRaum hat sich auch Tom Hanks verheddert, der den auf dem New Yorker Flughafen JFK gestrandeten Victor Navorski spielt, welcher aufgrund politischer Umstände zwangsweise wochenlang heimatlos durch das Ensemble irrt und den Zuschauer von „Terminal“ dabei auf eine wunderbare Bilderreise

mitnimmt. Es ist zugleich eine Geschichte, die auf einer wahren Begebenheit beruht,³³ eine Geschichte über das gestiegene Misstrauen gegenüber Einwanderern nach dem 11. September 2001, und doch auch ein multipler Liebesfilm – und eine Geschichte über Jazz: Am Ende gelingt es Navorski mit der Unterstützung seiner vielen Freunde auf dem Flughafen, für ein paar Stunden in New York einzureisen, um das Versprechen an seinen verstorbenen Vater einzulösen, das letzte fehlende Autogramm zu dem Gruppenbild von 57 Jazzmusikern „A Great Day in Harlem“ (Foto: Art Kane, 1958) von dem Tenorsaxophonisten Benny Golson zu erbitten.³⁴ Im Jahre 2014 konnte man auf dem Wiener Flughafen Navorskis Impressionen erahnen, als die Monitore des ZeitRaums für eine Weile vom Ars Electronica Futurelab & Lois Lammerhuber für die Inszenierung „From Austria to the World“ mit fünf New Yorker Gigapixel-Bildern entlehnt wurden (Abb. 19).

Heute wird man auch auf dem Wiener Flughafen weitgehend von Werbung begleitet. Auf der älteren Fassade geht zum Vorfeld hin ein Riss durch das Gebäude (Abb. 20).³⁵ Ein Flughafen ist kein Museum, natürlich nicht. Er bleibt eine stets andauernde Bauaufgabe mit unendlich vielen Anpassungen aufgrund stets wechselnder, dem Gesetz der Stunde folgender Bedürfnisse;³⁶



Abb. 18 VIE, Installation „ZeitRaum“ von Ars Electronica Futurelab in Terminal 3, 10.1.2014.



19

Abb. 19 VIE, Installation „From Austria to the World“ von Ars Electronica Futurelab & Lois Lammerhuber in Terminal 3, 13.6.2014.

Abb. 20 VIE, Terminal 2, Luftseite, 29.3.2011.



20

ein Gemeinschaftsprojekt, an dem unübersehbar viele Einzelpersonen und Körperschaften vor der Kulisse von Öffentlichkeit und Presse Anteil nehmen. Und obwohl die großen Ideen von Visionären, Architekten, Designern und anderen Künstlern ausgehen, in den Entscheidungsprozessen werden sie geprüft, geglättet, zerredet, angepasst, verändert – mit einem Wort: mehrheitsfähig gemacht.³⁷ Vielleicht täte es der Gesellschaft gut, ihren Künstlern wieder mehr zu vertrauen. Ruedi Baur

äußerte sich im Jahr der Übergabe der Terminalerweiterung 2012 trotz der frustrierenden Veränderungen am Ende versöhnlich:

“I’m very happy that we did something a little bit complex, and in the end, the subtraction of elements is not obvious to the people—they don’t know what they’re missing.”³⁸

Abbildungsnachweis

Abb. 1 Frame: © DreamWorks Studios L.L.C. 2004, „The Terminal“ auf DVD erhältlich (Paramount Pictures).

Abb. 2–7, 9, 10, 12–20 Foto: © Ralph Knickmeier.

Abb. 8 Foto: © Flughafen Wien AG.

Abb. 11 Foto: © Intégral Ruedi Baur et Associés.

Anmerkungen

- 1 Dieser Beitrag geht zurück auf einen identisch betitelten Vortrag des Verfassers, gehalten auf dem 14. Internationalen Kongress der Deutschen Gesellschaft für Semiotik, *Verstehen und Verständigung*, Sektion Architektur & Design: *Leistung und Grenzen der Kommunikation in Architektur und Design*, Eberhard Karls Universität Tübingen, 23.–26.9.2014. – Für kritische Textlektüre sei Lucia Klee-Beck, Wien, herzlich gedankt!
- 2 Die Kultstatus genießende Frankfurter Fallblattanzeige, die seit 1972 in Terminal 1 noch immer die Fluggäste über ihren Abflug informiert, kann man im FRA-Shop *Airport Tours & Shop* als Handtuch kaufen. <<https://shop.frankfurt-airport.com/de/handtuch-fallblattanzeige.html>>, abgerufen am 24.2.2019.
- 3 Johann Christoph Reidemeister: „Die neuere Flughafenarchitektur: Dekonstruktion von Urbanität im Zeichen des Flügels“, in: Bodo-Michael Baumunk (Hrsg.): *Die Kunst des Fliegens*, Ausst.-Kat. Zeppelin Museum Friedrichshafen (Ostfildern-Ruit: Hatje 1996), 188–193, hier 189.
- 4 Zu den von einem zeitgemäßen Flughafen geforderten Kriterien Funktionalität, Transparenz und Ästhetisierung siehe *ibid.*, 188–193.
- 5 So die Architekten Baumschlager Eberle auf ihrer Website am 18.5.2012. Inzwischen *ibid.*: „Transparent – transluzent – leuchtend: Dieser Ansatz macht die Halle zum erlebbaren Rahmen für ein ausgefeiltes Passagierflusskonzept, zu einem Ort, der mit ruhiger Geste auf die hektische Mobilität antwortet. Und zu einem Gebäude, das dank seiner flexiblen Struktur den Anschluss an die Zukunft sichert.“ <<https://www.baumschlager-eberle.com>> siehe: Werk > Projekte > Flughafen Wien Check-in 3, abgerufen am 24.2.2019.
- 6 Vgl. auch zum Folgenden Ralph Knickmeier: „Flughafenbau als Bildakt | Picturing Airport Architecture“, in: Roman Bönsch (Hrsg.): *VIE Metamorphosis: Die Veränderung des Flughafen Wien | The Extension and Transformation of Vienna Airport. 2004–2012*, Deutsch/Englisch (Wien: Ambra 2012), 280–287.
- 7 Koos Bosma: „Auf der Suche nach dem perfekten Flughafen“, in: Alexander von Vegesack/Jochen Eisenbrand (Hrsg.): *Airworld – Design und Architektur für die Flugreise*, Ausst.-Kat. Vitra Design Museum (Weil am Rhein: Vitra-Design-Stiftung 2004), 36–64.
- 8 Dirk Blübaum: „Der Blick von oben“, in: Baumunk: *Die Kunst des Fliegens* [wie Anm. 3], 30–35, hier 34.
- 9 Knickmeier: „Flughafenbau als Bildakt“ [wie Anm. 6], 284.
- 10 Eine *Bildtypologie* zur Luftfahrtarchitektur steht noch aus, siehe dazu Ralph Knickmeier: „überFLÜGE“, in: Nicole Hegener/Claudia Lichte/Bettina Marten (Hrsg.): *Curiosa Poliphili: Festgabe für Horst Bredekamp zum 60. Geburtstag* (Leipzig: Seemann 2007), 114–122. – Zur Architekturgeschichte von Flughäfen grundlegend John Zukowsky (Hrsg.): *Building for Air Travel: Architecture and Design for Commercial Aviation* (München und New York: Prestel 1996) (zugleich Ausst.-Kat. The Art Institute of Chicago 1996). – Eine umfassende Kulturgeschichte der Luftfahrt bietet Christoph Asendorf: *Super Constellation – Flugzeug und Raumrevolution: Die Wirkung der Luftfahrt auf Kunst und Kultur der Moderne* (Wien und New York: Springer 1997) [= Ästhetik und Naturwissenschaften, Bildende Wissenschaften – Zivilisierung der Kulturen]; siehe dazu auch Baumunk: *Die Kunst des Fliegens* [wie Anm. 3]; Vegesack/Eisenbrand: *Airworld* [wie Anm. 7].
- 11 Kritische Anmerkungen über die Realisierung des Ursprungskonzeptes von *Skylink* bietet Otto Höller: „Was bleibt von den Ausgangsplänen?“ 4.6.2012, *ORF.at* <<https://orf.at/v2/stories/2123470/2123411>>, abgerufen am 24.2.2019.
- 12 Interview mit Dietmar Eberle, geführt von Roman Bönsch, Sebastian Illichmann und dem Verfasser, Wien 12.4.2012.
- 13 Yoichi Arai: *The World Airports, International Airports & their Commercial Facilities* (Tokyo: Shotenkenchiku-Sha 1996), 22–29, hier 29.
- 14 Zur Dachkonstruktion von Terminal 2 siehe Sebastian Illichmann: „Flughafen Wien | Vienna Airport“, in: Bönsch: *VIE Metamorphosis* [wie Anm. 6], 30–35, hier 32.
- 15 Oliver Elser: „Quadratur des Kreises“, in: *derStandard.at*, 5.2.2005; erneut in: *nextroom.at – Verein zur Förderung der kulturellen Auseinandersetzung mit Architektur*, Wien <<https://www.nextroom.at/building.php?id=18467&inc=artikel&sid=12234>>, abgerufen am 24.2.2019.
- 16 Zum Motivkontext des Flugzeugs: Zechner & Zechner auf ihrer Website am 19.5.2012. Text dort inzwischen verändert <<http://zechner.com/de/startseite/>>, siehe: Projekte > Mobilität > Tower Flughafen Wien, abgerufen am 24.2.2019.
- 17 *Ibid.*
- 18 Zitiert nach Alf Mayer-Ebeling: *Fliegen – Traum und Sehnsucht. Eine kleine Kulturgeschichte des Fluggedankens*, hrsg. v. d. Deutschen Lufthansa AG (Frankfurt am Main: Deutsche Lufthansa 1990), 54; vgl. dazu Knickmeier: „Flughafenbau als Bildakt“ [wie Anm. 6], 282.
- 19 So Uwe Koos: „Schwarze Fassaden – Schwierige Farbe“, *Malerblatt* 5/2010 <<http://wissen.malerblatt.de/fassadenfarben/referenzen/391-schwarze-fassaden.html>>, abgerufen am 24.2.2019.
- 20 Diese Reduzierung basiert letztendlich auf den drei Grundprinzipien der Planung: Modularität, Nutzungsneutralität und Flexibilität. Siehe dazu Höller: „Was bleibt von den Ausgangsplänen?“ [wie Anm. 11].
- 21 Robert Keiser: „Terminalerweiterung | Terminal Extension“, in: Bönsch: *VIE Metamorphosis* [wie Anm. 6], 38–43, hier 40.
- 22 Höller: „Was bleibt von den Ausgangsplänen?“ [wie Anm. 11].
- 23 Keiser: „Terminalerweiterung“ [wie Anm. 21], 40.
- 24 Jenny Reising: „Vienna International Airport Wayfinding“, in: Society for Experiential Graphic Design: *SEGD magazine*, 3/2012 <<https://segd.org/vienna-international-airport-wayfinding>>, abgerufen am 24.2.2019.
- 25 Zum Aufbau der Display-Wand im Ankunftsbereich siehe *ibid.*
- 26 Pressestelle Flughafen Wien AG (Hrsg.): *Flughafen Wien setzt auf Barrierefreiheit*, 15.7.2014 <https://www.viennaairport.com/unternehmen/presse_news/presseaussendungen_news_2?news_beitrag_id=1404444478695>, abgerufen am 24.2.2019.
- 27 Keiser: „Terminalerweiterung“ [wie Anm. 21], 40.
- 28 Höller: „Was bleibt von den Ausgangsplänen?“ [wie Anm. 11].
- 29 Reising: „Vienna International Airport Wayfinding“ [wie Anm. 24].
- 30 Keiser: „Terminalerweiterung“ [wie Anm. 21], 40.
- 31 *Ibid.*
- 32 Ars Electronica Futurelab: *ZeitRaum: Medienkunst am Flughafen Wien* <https://ars.electronica.art/zeitraum/download/ZeitRaum_e-book_interaktiv.pdf>, abgerufen am 24.2.2019.
- 33 Steven Spielberg kaufte sich die Rechte an der Geschichte von Merhan Karimi Nassir, der über fünfzehn Jahre im Pariser Flughafen Charles de Gaulle auf seinen Pass wartete, siehe dazu R. Leuthold: „Ein Mann von dieser Welt“, in: *Die Zeit*, Nr. 46, 6.11.2003; erneut in *Zeit Online* <<https://www.zeit.de/2003/46/Flughafen-Exil>>, abgerufen am 24.2.2019.
- 34 „Terminal (Film)“, in: *Wikipedia* <[https://de.wikipedia.org/wiki/Terminal_\(Film\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Terminal_(Film))>, abgerufen am 24.2.2019; „A Great Day in Harlem“, in: *Wikipedia* <https://de.wikipedia.org/wiki/A_Great_Day_in_Harlem>, abgerufen am 24.2.2019.
- 35 Die Ikonografie dieses Gestaltungselementes konnte der Verfasser bisher noch nicht entschlüsseln.
- 36 Höller: „Was bleibt von den Ausgangsplänen?“ [wie Anm. 11].
- 37 Ein Gedanke aus einem anderen Großbaukontext von Hermann Hipp: *Freie und Hansestadt Hamburg: Geschichte, Kultur und Stadtbaukunst an Elbe und Alster* (Köln: DuMont 1989) [= DuMont-Kunst-Reiseführer], 121–128, hier 121.
- 38 Zitiert nach Reising: „Vienna International Airport Wayfinding“ [wie Anm. 24].