



LOWW Wien Schwechat/NÖ

Version 3.5

by wuseldusel, danielman, Patrick W.
und oe3gsu



Austrian X-Plane Design Group

Inhalt:

1. Das Vorbild	3
2. Die Szenerie	7
3. Funktionen (Zusammenfassung)	8
4. Installation	9
5. Empfohlene Einstellungen	9
6. Erforderliche Software	9
7. Verwendete Libraries	9
8. Empfohlene Addons.....	9
9. Credits	10
10. Betatester-Team.....	10
11. Lizenzbestimmungen	10

Austrian X-Plane Design Group

1. Das Vorbild

Der **Flughafen Wien-Schwechat** (IATA: **VIE**, ICAO: **LOWW**), englisch *Vienna International Airport* genannt, ist der größte und bekannteste österreichische Flughafen. Er ist Heimatflughafen und Drehkreuz der Lufthansa-Tochter Austrian Airlines und der Air Berlin-Tochter NIKI. Er befindet sich auf dem Gebiet der südöstlich an Wien angrenzenden Stadt Schwechat und wurde 1938 zunächst als Militärflugplatz in Betrieb genommen. Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahm er die Rolle des Flughafens für Wien vom Flughafen Aspern. Der Flughafen ist ein Knotenpunkt bei Flügen vor allem nach Osteuropa und in den Nahen Osten und der größte Arbeitgeber der Ostregion Österreichs. 71 Fluggesellschaften verbinden ihn mit 177 Zielen in 69 Ländern weltweit. Betrieben wird er von der börsennotierten Flughafen Wien AG.

Geschichte

Gründung als Militärflugplatz

Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges Wiens Flughafen: Das ehemalige Flugfeld Aspern.



Der Flughafen wurde ab 14. Mai 1938 (Spatenstich) auf dem „Heidfeld“ zwischen Fischamend und Schwechat als Fliegerhorst der deutschen Luftwaffe von Christoph Miller gebaut und als „Luftwaffenstützpunkt Schwechat – Ost“/„Heidfeld“ bezeichnet. Es wurden fünf Hallen, eine Flugzeugwerft, mehrere Mannschaftsgebäude und eine Großgarage errichtet. Die Jagdfliegerschule 5 war hier untergebracht. Aber auch aktive fliegende Einheiten, wie die II./JG 27 (II. Gruppe des Jagdgeschwaders 27), die II./JG 52, sowie Teile der III./KG 51 lagen hier.

Im Jahre 1942 wurden Teile der Anlage den Heinkel-Werken (Rostock) übergeben, die hier Flugzeuge produzierten (Heinkel He 219 und He 162 „Volksjäger“). Zu diesem Zweck wurden ein Kompensierplatz und eine Einschussanlage errichtet, dazu kamen noch mehrere Hallen. Das gesamte Heinkel-Planungsbüro wurde hierher übersiedelt. Teile des Flughafens dienten ab 7. Dezember 1944 als Konzentrationslager (KZ-Schwechat II „Santa“), in dem Häftlinge untergebracht waren, die für die Heinkel-Werke und für die Brauerei Liesing / „Ostmärkische Brau AG“ arbeiteten. Aus der Zeit vor 1945 sind auch heute noch zwei Verwaltungsgebäude (Objekte 610 und 620) erhalten.

Austrian X-Plane Design Group

Im Herbst 1945 wurde die Anlage vereinbarungsgemäß von den britischen Besatzungstruppen übernommen, obwohl sie in der sowjetisch besetzten Zone Österreichs lag. Die Briten richteten die Royal Air Force Station Schwechat (RAF Schwechat) ein, ab 1946 flog British European Airways Wien im Linienbetrieb an. Auch die französische Besatzungsmacht nutzte den Flugplatz. Die Sowjets nutzten den historischen Wiener Flughafen Aspern, die US-Amerikaner den heutigen Militärflugplatz Langenlebarn. Ab 1953 erfolgte die Abfertigung durch die Austrian Handling Unit, aus der die Wiener Flughafenbetriebsgesellschaft hervorging.

Ziviler Ausbau ab 1954

Am 11. Dezember 1953 wurde die Wiener Flughafenbetriebsgesellschaft gegründet und übernahm am 1. Jänner 1954 Verwaltung und Abfertigung; der Wiener Flughafen war damit der erste privat verwaltete Flugplatz Österreichs. Im selben Jahr wurde hierfür das erste Abfertigungsgebäude errichtet. Das markante Bauwerk mit Kontrollturm (Objekt 240) ist bis heute erhalten und beherbergte bis 2009 die Feuerwache 1.



Erste Gesellschafter der heutigen Flughafen Wien AG waren bis 1992 die Republik Österreich (50 %) und die Bundesländer Wien und Niederösterreich (je 25 %). Am 27. März 1956 erteilte das Verkehrsministerium die Bewilligung zur Errichtung und zum Betrieb eines für den allgemeinen Verkehr bestimmten Flughafens. Die damals einzige Start- und Landebahn (Richtung: 11/29, das ist im Winkel von 110 und 290 Grad zum Norden) wurde 1954/1955 auf 2000 m, 1959 auf 3000 m und 1997 auf 3500 m verlängert. 1956–1960 wurde ein neues Abfertigungsgebäude, der heutige Terminal 2, errichtet und am 17. Juni 1960 eröffnet. Zu diesem Zeitpunkt wurden rund 409.000 Passagiere gezählt.

1962 begannen die Planungen für eine zweite Landebahn (3600 m, Richtung: 16/34), welche 1972 vom Verkehrsministerium bewilligt und am 6. Oktober 1977 von Bundespräsident Rudolf Kirchschläger eröffnet wurde. Aufgrund dessen wurde am 30. April 1977 der Flugbetrieb am Flugfeld Aspern endgültig eingestellt, da dessen Flugverkehr zu nahe an den neuen Anflugrouten gelegen wäre. Ebenfalls 1977 wurde ein General Aviation Center (GAC) und zwei Jahre später, 1979, ein VIP- und Business-Center in Betrieb genommen. Wichtigstes Nahverkehrsmittel zum Flughafen waren damals Linienautobusse der ÖBB, die alle 20 Minuten bei der City Air Terminal genannten Abfahrtsstelle beim Hilton-Hotel neben dem heutigen Bahnhof Wien Mitte abfuhr. Weitere Investitionen in den 1970er Jahren waren das erste Wertgebäude für Austrian Airlines, eine Frachthalle und der unterirdische Flughafenbahnhof.

Austrian X-Plane Design Group

Im Jahr 1982 erfolgte die Anbindung des Flughafens an die Ostautobahn A 4. 1986 wurde der erweiterte Ankunftsbereich eröffnet. Er war bis 5. Juni 2012 in Betrieb. In der Zeit vor der Öffnung des Eisernen Vorhanges wurde der Flughafen von Fluggästen aus dem Ostblock aufgrund der Neutralität Österreichs gerne benützt. 1986 begann der Bau von Pier Ost, der 1988 in Betrieb ging. Er wurde damals, noch ohne den heutigen dominanten Mitteltrakt, mittels einer schlanken Brücke (ähnlich jener am Pier West) an die bestehende Abfertigungshalle (heute Terminal 2) angeschlossen. Im Jahr 1992 wurde der Terminal 1 und die angrenzende „Shopping Arcade“, eine Geschäftspassage, errichtet. Noch im Jahr 1988 wurde der weitere Ausbau (Pier West und der Mitteltrakt mit halbkreisförmigem Gelenkbau) erstmals geplant. Zu dieser Zeit wurden jährlich etwa 4,6 Millionen Passagiere abgefertigt. 1989 wurden erstmals mehr als 5 Millionen Passagiere gezählt. Da die Wachstumsschätzungen und die strategischen Ziele für das Jahr 2000 deutlich höher lagen als ursprünglich angenommen, wurden die geplanten Erweiterungen neu dimensioniert, von 9.000 m² auf 25.000 m² Nutzfläche.

Der erste Teil dieser Erweiterung, in welchem sich der Transitbereich der B-, C- und D-Flugsteige und die „Plaza“ befinden, wurde 1993 seiner Bestimmung übergeben. 1996 wurde schließlich der Pier West fertiggestellt. Alle diese Anlagen wurden vom niederösterreichischen Architekten Franz Fehringer konzipiert. Im Jahr 1992 wurde aus der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m. b. H. die Flughafen Wien AG.

Um die Belegungszeit von Piste 16/34 zu minimieren wurden 1999 5 neue Schnellabrollwege, davon zwei in Landerichtung 16 und 3 in Landerichtung 34, errichtet. Im Zuge dessen wurde auch ein zweiter Parallelrollweg errichtet.

Betrieb im 21. Jahrhundert

Rechts der 109 Meter hohe neue Tower; das alte Gebäude im Vordergrund wurde 2005 abgerissen.

Seit der EU-Erweiterung 2004 sind nicht nur die Passagierzahlen, sondern auch die Frachtmengen stark angestiegen, da der Flughafen logistisches Zentrum vieler Firmen wurde, die von hier aus den gesamten Raum des früheren Ostblocks bedienen. Der Flughafen hat sich außerdem zunehmend zu einer Drehscheibe nach Osteuropa, den Nahen und Mittleren Osten sowie für Langstreckenflüge entwickelt. So bedient Korean Air seit 15. September 2007 Seoul dreimal wöchentlich mit einem Direktflug. 2013 wurden 37 Osteuropadestinationen direkt angefliegen (zum Vergleich: In Frankfurt waren es nur 31). Des Weiteren ist die Präsenz vieler Billigfluggesellschaften gestiegen. Seit 2007 fliegt beispielsweise die britische Fluglinie easyJet Wien an.





Austrian X-Plane Design Group

Wurden 1999 noch 11 Millionen Fluggäste gezählt, verdoppelte sich diese Zahl bis 2011. Um die Flughafeninfrastruktur kapazitätsmäßig an die enormen Passagierzuwächse anzugleichen, wurden an ihr umfassende Anpassungen vorgenommen.

2000 bis 2006 betrafen diese beispielsweise die Parkbereiche: So wurden die alten Parkhäuser 1 und 2 abgerissen, Parkhaus 3 wurde um drei Geschosse aufgestockt, Parkhaus 4 durch einen südlichen Anbau kapazitätsmäßig verdoppelt, die Parkhäuser 7 und 8 komplett neu errichtet. (Letztere sind vorrangig für am Standort beschäftigte Personen vorgesehen) Im Jahr 2003 begann der Ausbau des Flughafenbahnhofs zu einer fernzugtauglichen Verkehrsstation. In den Jahren 2004–2007 wurde der Office Park errichtet und etappenweise in Betrieb genommen.

2002 bis 2005 wurden Teile des westlichen Vorfelds im Bereich der AUA-Basis erweitert und im nordöstlichen Flughafenareal ein neuer Vorfeldbereich geschaffen. Neben der Erweiterung des Rollwegsystems und der Schaffung neuer Abstellpositionen, wurden damit auch die durch den Terminal 3 entstandenen Flächenverluste ausgeglichen. Im Jahr 2005 wurden die Check-in-Kapazitäten mit Terminal 1A erweitert. Im selben Jahr wurde das Handling Center West und der neue Flugsicherungstower eröffnet. Mit 109 m ist er der höchste in Europa und der vierthöchste weltweit - nach Bangkok (132,2 m), Kuala Lumpur (132 m) und Atlanta (121 m).

2006 ging das ausgebaute Air Cargo Center in Betrieb, das komplett neu errichtete VIP- und General Aviation Center wurde eingeweiht und auf der AUA-Basis ein Pilotentrainingszentrum der Lufthansa Flight Training errichtet. Für die Piloten der Austrian, die bis dahin ihre Trainings im Ausland absolvieren mussten, steht dieses Zentrum ebenfalls zur Verfügung. Heute ist es Teil des Vienna Aviation Campus.

Bekanntestes Projekt dieser umfassenden Infrastrukturausbauten ist jedoch die Terminalerweiterung „Skylink“, deren Grundsteinlegung 2006 erfolgte.

2012 wurden über 22 Millionen Passagiere abgefertigt, davon 7 Millionen Transferpassagiere, ein neuer Passagierrekord. Im Juni desselben Jahres wurde schließlich der neue Terminal 3 (damals noch als Check-in 3) und Pier Nord nach sechsjähriger Bauzeit in Betrieb genommen. Der, während der Planungs- und Ausführungsphase unter dem Projektnamen Skylink bekannte, Neubau verdoppelte die Terminalfläche und ersetzte auch den alten Ankunftsbereich. Der Bauskandal um das Terminal zog große Medien- und Politpräsenz auf sich.

[Status der Szenerie]

2014

Beim VIP-GAC wurde 2014 ein neuer Wartungs- und Einstellhangar der Vienna Aircraft Handling errichtet. Der neue Hangar 7 hat eine Fläche von 4.300 m².



Austrian X-Plane Design Group

Bis Ende 2014 werden beim Air Cargo Center auf 16.000 m² Vorfeldfläche zwei zusätzliche Abstellpositionen für Frachtflugzeuge entstehen. Zwei Code F (65- <80 Meter Flügelspannweite) bzw. vier Code C (24- <36 Meter Flügelspannweite) Maschinen können darauf platziert werden. Dafür mussten zwei kleinere Rundhangars aus dem Jahr 1977, sowie drei große Wartungshangars (Objekte 210, 220 und 230) aus der Zeit vor 1945 abgerissen werden.

2019

Der neu erbaute Hangar der "Jet Aviation" neben dem VIP-Terminal wurde in der Szenerie ergänzt. Auch einige Änderungen im Airport Layout wurden an die aktuelle Realität angepasst.

(Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Wien-Schwechat)

2. Die Szenerie

Die Szenerie basiert auf öffentlich zugänglichen Informationen und Photos, die im Sommer 2013 mit Unterstützung der "Airport Security" aufgenommen wurden. Alle Objekte wurden neu erstellt. Die Szenerie enthält Nachttexturen und realistische Beleuchtung (Nur X-Plane 10, 11).

Eine Modifikation für die "Winter-Darstellung" ist ebenfalls verfügbar.

Kartenmaterial

verfügbar auf

<http://www.vacc-austria.org/index.php?page=content/chartlist&icao=LOWW>



Austrian X-Plane Design Group

3. Funktionen (Zusammenfassung)

- Photorealistische Szenerie
- Kompatibel zu OSM+autogen V6.0 von PilotBalu (simheaven)
- Realistische Bodentextur am Flughafengelände
- Parkpositionen, Taxiways, Runways, usw. konform zu den Charts
- realistische Markierungen am Runway, Vorfeld und den Taxiways
- alle Gebäude am Flugplatzgelände
- Fahrzeuge am Vorfeld
- Entfernbare Flugzeuge am Vorfeld (<http://www.x-plane.at/drupal/node/241>)
- Nachttexturen
- VFR-Objekte in der Umgebung
- realistische Beleuchtung
- ATC-Taxilines für AI-Traffic
- ~~Winter-Texturen für Airport-Gelände und Gebäude stattdessen:~~
- X-Plane Ground Services

Änderungen der Version 3.0:

- New Orthofotos
- addet New B Cargo Stands (B5x + B6x)
- B Stands changed Taxi in line
- D26/D27 rebuild
- G16/26/36 addet
- displaced TL40 blue, TL40 orange, TL40 to the North
- Closed intersection B5
- addet SAM Jetways, DGS and Marshaller
- addet Jet Aviation Hanger (General Aviation West)

Änderungen der Version 3.0:

- SAM-Season integriert. **NEU**



Austrian X-Plane Design Group

4. Installation

Einfach den Ordner "LOWW Wien Schwechat 3.5" in der komprimierten Datei nach dem Entpacken in den "Custom Scenery"- Ordner kopieren.

Verzeichnisstruktur:

```
<X-Plane-Verzeichnis>/  
  Custom Scenery /  
    LOWW Wien Schwechat 3.5 /  
      Earth nav data und andere)
```

und X-Plane neu starten.

5. Empfohlene Einstellungen

Um die enthaltenen Lichteffekte sehen zu können, sollte HDR eingeschaltet sein. Je höher die Einstellungen bei "texture resolution" und "airport detail" desto besser ist die Darstellung der Szenerie, jedoch ist auch der Einfluss auf die "Frames pro Sekunde" höher.

6. Erforderliche Software

X-Plane® Version 11.10+, 10.30+
SAM-Season, SAM-Library und Addon von
<https://forum.thresholdx.net/clubs/9-sam-scenery-animation-manager/>

7. Verwendete Libraries

OpenSceneryX von <http://www.opensceneryx.com/>
SAM-Library

8. Empfohlene Addons

Obwohl die Szenerie auch ohne funktioniert, empfehlen wir die Installation der folgenden Addons (die Bilder sind mit diesen Addons aufgenommen):

simheaven_X-Europe by PilotBalu,
Download: <http://simheaven.com/simdownloads/x-europe-4/>



Austrian X-Plane Design Group

9. Credits

LAMINAR RESEARCH®	X-Plane®
Ben Supnik	WED (Version 1.6.0 verwendet)
uwespeed	European vehicles
petjedi	englisches Manual

10. Betatester-Team

Mitglieder der AXDG.

11. Lizenzbestimmungen

Die vorliegende Szenerie ist Freeware und verbleibt im Eigentum des/der Ersteller(s). Durch Installation der Freeware erkennt der Nutzer die Bedingungen zur Nutzung an. Es ist nicht gestattet, die Szenerie oder Teile davon ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung des/der Ersteller(s) auf andere Websites hochzuladen. Ebenso ist es nicht zulässig, die Szenerie oder Teile davon gewerblich zu nutzen, es sei denn, die ausdrückliche schriftliche Genehmigung des/der Ersteller(s) wurde eingeholt.

Änderungen oder Modifikationen der Szenerie oder Teile davon im privaten Nutzungsbereich sind gestattet. Es ist allerdings nicht gestattet, derart veränderte Versionen ohne ausdrücklich schriftliche Genehmigung des/der Ersteller(s) zu verbreiten.

Im übrigen gelten die einschlägigen urheberrechtlichen Bestimmungen. Der/die Ersteller übernehmen keine Gewähr für irgendwelche Funktionen oder für eventuelle Schäden an Hard- und/oder Software durch diese Szenerie. Der/die Ersteller stehen unter <http://forum.aerosoft.com/index.php?forum/621-freeware/> für Fragen zu dieser Szenerie zur Verfügung, können aber keine Gewähr für die Funktion auf allen Systemen geben.

Viel Spass beim Landen und Starten in Wien Schwechat

Wuseldusels, danielman, Patrick W. und oe3gsu

