

FDFI

Zeitschrift der Freunde des Flughafens Innsbruck

Nr. 136

Dezember 2020



Reportage/History

Die Innsbrucker Flüge der **DAN-AIR**

NEUBAUPROJEKTE IN GANZ TIROL IHR VERMÖGEN SICHER ANLEGEN

ANNAHOF, KIRCHDORF IN TIROL



Nicole Moser - Verkauf
nicole.moser@zima.at | +43 512 348178 242

TSCHIRGANTBLICK, RIETZ



Dominik Riedmann - Verkauf
dominik.riedmann@zima.at | +43 512 348178 225

WOHNHAUS AM PIRCHANGER, SCHWAZ



Stephanie Mark - Verkauf
stephanie.mark@zima.at | +43 512 348178 241

AN DER SEEACHE, ACHENKIRCH



DAS LUTZENBERG, KITZBÜHEL



Nicole Obenauer - Verkauf
nicole.obenauer@zima.at | +43 512 348178 243

REITLIFTWEG, FIEBERBRUNN



**JETZT VORMERKEN LASSEN:
HOPFGARTEN | SÖLL | VÖLS**

Obmannbericht	S. 04
Vereinsabende	S. 05
Reportage/History: Die Innsbruck-Flüge der Dan-Air	S. 06
Collage	S. 12
Aus dem Archiv	S. 14
Dan-Air Impressionen	S. 15
Fotowettbewerb	S. 16
Aktuelles	S. 18
Airports	S. 20

IMPRESSUM (GEM. §74 MEDIENRECHT)

Medieninhaber: Verein der Flughafenfreunde Innsbruck, 6020 Innsbruck, Fürstenweg 180
www.fdfi.at / **facebook FDFI**

Herausgeber, Redaktion und für den Inhalt verantwortlich:

Verein der Flughafenfreunde Innsbruck, 6020 Innsbruck, Fürstenweg 180
E Mail: office@fdfi.at

Bankverbindung: Tiroler Sparkasse Bank AG, IBAN: AT49 2050 3000 0007 0169, BIC: SPIHAT 22

Mitgliedsbeiträge: € 30.-- für 1 Jahr, für jeden weiteren Familienangehörigen und Jugendlichen bis 17,99 Jahre: € 15.--

FDFI Journal: erscheint viermal jährlich

Treffpunkt: Jeden ersten Freitag monatlich um 19:30 im „FlyINN“ Flughafenrestaurant (vorbehaltlich Änderungen)

Produktion: www.sonnenseite.design, Innsbruck: info@sonnenseite.design

Gemäß EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) machen wir darauf aufmerksam, dass wir bei unseren Veranstaltungen Bild- und Tonmaterial verwenden. Sollten Sie damit nicht einverstanden sein, ersuchen wir Sie, uns dies schriftlich (auch per Email) bekannt zu geben.

Personenbezogene Daten werden keinesfalls von uns an Dritte weitergegeben!

LIEBE FLUGHAFENFREUNDE!



Mit der Übernahme meiner Obmannschaft habe ich damit gerechnet, monatlich einen interessanten Vereinsabend zu gestalten, Ausflüge zu planen oder außerordentliche Zusammentreffen wie unser Grillfest zu organisieren. Das alles hat sich angesichts der aktuellen Corona-Krise sehr schnell anders dargestellt.

Begonnen haben wir mit einem Online Fotowettbewerb zu einer Zeit, in der wir noch alle zu Hause sein mussten. Mit dem Vereinsabend im Juli in der Event-Lounge des Flughafens, dem Grillnachmittag im August und unserem Vereinsabend mit Univ.-Prof. Dr. Dieter Lukesch zum Thema Segelfliegen im September schien wieder etwas Normalität zu-rückzukehren. Leider war dem nicht so und die Entwicklungen haben uns dazu veranlasst, die Vereinsabende im Herbst wie auch die Weihnachtsfeier abzusagen. Rasant steigende Infektionszahlen, eingeschränkte Betriebszeiten am Flughafen und dem Fly-Inn, sowie die Sorge um die Mitglieder haben uns zu diesem leider notwendigen Schritt bewogen. Diese Entscheidungen sind für uns nicht leicht, aber im Sinne der Gesundheit und Sicherheit unserer Mitglieder vernünftig.

Ich darf euch versprechen, dass wir uns sehr bemühen werden, unser Vereinsprogramm mit Vereinsabenden an jedem ersten Freitag im Monat und der geplanten Fahrt nach Same-dan am 30. Jänner 2021 aufrechtzuerhalten, sofern es die Be-

dingungen zulassen. Aus aktueller Sicht sind wir davon jedoch noch weiter entfernt leider. Bitte verfolgt die Nachrichten auf unserer Homepage und Facebook-Seite. Mitglieder mögen bitte auch ihre Emailadressen und Handynummern bekanntgeben, damit wir sie auch schnell und direkt informieren können.

Wir hoffen die 136. Ausgabe unseres FDFI Journals trifft trotz der Verspätung euren Geschmack. Durch einen großen und gewohnt hochwertigen History-Report von Dr. Tanja Chraust zur DAN-Air erfahren wir Spannendes aus vergangenen Zeiten. Im Interview mit Flughafendirektor DI Marco Pernetta schlagen wir die Brücke zur Gegenwart und bekommen aus erster Hand Informationen zur aktuellen Situation am Flughafen Innsbruck. Nicht fehlen dürfen natürlich die zahlreichen Bilder unserer Spotter. Neben der gewohnten Foto-Collage stellen wir euch auch die Ergebnisse des ersten FDFI Fotowettbewerbes vor.

An dieser Stelle darf ich mich bei allen Vorstandsmitgliedern für ihren Rat und Tat bedanken und besonders Marcel Schmidt erwähnen, der sich vor allem um die Gestaltung und Realisierung des Journals stets unermüdlich bemüht. Dank vor allem an Tanja Chraust für ihre wie immer interessanten Beiträge und natürlich auch ein herzliches Dankeschön an unseren Flughafen und alle Sponsoren, die unser Magazin ermöglichen.

Im Namen des gesamten Vorstandes wünsche ich euch viel Freude mit diesem Journal und vor allem eine gute Zeit. Bleibt gesund!

Lucas Krackl
Vereinsobmann



Erstlandung einer Gulfstream G500 am 10. März 2020. Foto: Marcel Schmidt

GENERALVERSAMMLUNG AM 06.03.2020

Die 35. Generalversammlung der Flughafenfreunde Innsbruck fand am 06. März im FlyInn statt.

Zunächst begrüßte der scheidende Obmann Mag. Theo Hanisch die knapp 40 anwesenden Mitglieder, bevor den verstorbenen Vereinsmitgliedern gedacht wurde. Anschließend folgte der Bericht von Theo Hanisch und ein Jahresrückblick über unsere Vereinsabende, die Vereinsfahrt nach Zürich und weitere Veranstaltungen. Rechnungsprüfer Dr. Christian Karl fuhr mit seinem Bericht fort, in welchem er der Kassierin Katharina Borchert eine ordnungsgemäße und übersichtliche Einnahmen-Ausgaben-Rechnung attestierte. Der Vorstand wurde von den Mitgliedern ohne Gegenstimme entlastet.

Der nächste Punkt auf der Tagesordnung waren die Wahlen in den Vorstand. Der bisherige Obmann-Stellvertreter Mag. Lucas Krackl wurde einstimmig in das Amt des neuen Obmanns gewählt. Sein neuer Stellvertreter ist Matthias Grimm, der zuvor schon als stellvertretender Schriftführer Teil des Vorstands war. In diesem Amt folgt ihm Alexander Pauli, der in den letzten Jahren bereits die Vereins-Homepage betreut hat.

Katharina Borchert und Martin Keuschnigg wurden in ihren Ämtern als Kassierin und Kassier-Stellvertreter für zwei weitere Jahre bestätigt. Schriftführer Marcel Schmidt sowie die beiden Rechnungsprüfer Dr. Christian Karl und Harald Hickl wurden im vergangenen Jahr neu gewählt und führen ihre Tätigkeit planmäßig fort.

Abschließend präsentierte der neue Obmann Lucas Krackl den Vereinsmitgliedern seine Visionen für die Zukunft und erste Planungen für die kommenden Vereinsabende.



Text: Alexander Pauli / Foto: Daniel Rinner

Das Flughafenrestaurant war wegen der noch sehr überschaubaren Flugbewegungen geschlossen, der Airport hat uns zum Glück mit der großen Info-Lounge im neu gebauten Terminal ausgeholfen. Obmann Lucas Krackl begrüßte die gut 25 anwesenden Mitglieder und drückte die Freude des Vorstandes aus, dass die vergangenen Wochen gut überstanden wurden.

Als Gast hatten wir natürlich Flughafendirektor Marco Pernetta eingeladen, uns einen Überblick über die vergangenen Wochen und Monate zu geben und einen Ausblick in den Sommer und Herbst zu wagen. Die gemeinsame Rückschau auf die Tage nach der Generalversammlung am 6.3.2020 rief eindrucksvoll in Erinnerung, wie sich die Ereignisse Mitte März überschlagen hatten und welche massiven Auswirkungen die Corona-Krise auf den Flughafen Innsbruck im Speziellen hatte und in nächster Zeit auch noch immer haben wird.

VEREINSABEND AM 04.09.2020

Zu unserem September-Vereinsabend konnten wir den passionierten Segelflieger Univ.-Prof. Dr. Dieter Lukesch begrüßen. Dabei begann die Piloten-Laufbahn später als gedacht, denn obwohl der Wunsch des Verkehrspiloten bereits nach der Matura bestand, sollte es bis zum 50. Geburtstag dauern, ehe Herr Lukesch seinen ersten Segelflug zum Geburtstag geschenkt bekam. Kurze Zeit später entschied er sich dann die Segelflieger-Ausbildung zu beginnen, wobei die Flugschule eine 120-stündige Ausbildung verlangte, aus Angst einem Nationalratsabgeordneten könnte etwas passieren. Im Jahre 1997 begann Dieter Lukesch dann seine PPL-Ausbildung in Oklahoma, worüber er unseren Mitgliedern viele spannende Geschichten zu erzählen wusste, insbesondere hinsichtlich der Eigenheiten der Ausbildung und Prüfung in den USA. Bis zu seinem Karriereende absolvierte Dieter Lukesch 700 Flugstunden und 1160 Landungen und meisterte dabei unter anderem Zwischenfälle wie einen Motorausfall und Hindernisse im Landeanflug. Zum Segelfliegen allgemein ist zu sagen, dass an Wolkenstraßen bis zu neunstündige Flüge möglich sind, womit bspw. der Semmering oder das Vinschgau erreichbar sind. Der Windenstart in Innsbruck bringt den Piloten in wenigen Sekunden auf 400-600m Höhe und bei Föhn werden Steigraten von 7-8m pro Sekunde erreicht.



Text: Marcel Schmidt / Foto: Daniel Rinner

VEREINSABEND AM 03.07.2020

Nachdem infolge der kürzlich erlassenen Lockerungen wieder Veranstaltungen im kleineren Rahmen möglich wurden, hatten die Flughafenfreunde Innsbruck am vergangenen Freitag zum Vereinsabend eingeladen. Die Freude über einen Schritt zurück in Richtung Normalität war bei den Mitgliedern groß.

DIE INNSBRUCK-FLÜGE DER DAN-AIR

Tanja Chraust

DIE ERSTEN BRITISCHEN AIRLINER

Nach einer Bauzeit von zwei Jahren eröffnete der französische Hochkommissär Emile Béthouart am 15. Jänner 1948 den neuen Innsbrucker Flughafen (Spatenstich: 8. Jänner 1946) auf der Nordseite der Ulfiswiese mit folgenden Worten:

Der Wiederaufbau des Landes ist das erste Ziel der Besetzung und deshalb haben wir uns zum Ausbau des Flughafens entschlossen. Tirol als Fremdenverkehrsland benötigt einen Flughafen, besonders aber in seiner Eigenschaft als Kreuzungspunkt zwischen Süd-Nord und Ost-West. [...] Tirol als internationaler Stützpunkt des Fremdenverkehrs wie Innsbruck als Freihandelszone sind ohne Groß-Flughafen undenkbar [...] (Tiroler Nachrichten Nr. 12 v. 16.01.1948, 2).

Damit war das Ende des am 1. Juni 1925 in Betrieb gegangenen ersten Innsbrucker Flughafens in der Reichenau endgültig besiegelt. Doch mit der neu errichteten Flughafenanlage unter der Bezeichnung „Innsbruck West“ konnte nach einer fast zehnjährigen Pause im lokalen Passagierflugverkehr eine neue Ära eingeleitet werden. Die ersten Fluggäste trafen bereits am 5. Juli 1948 mit der niederländischen Fluggesellschaft Aero-Holland von Amsterdam kommend in Innsbruck ein und der erste Charterkurs aus London folgte am 4. Juni 1949. In den nachfolgenden Jahren steuerten immer mehr ausländische Fluggesellschaften den Flughafen „Innsbruck West“ an. Bald nach dessen Übergabe an die österreichischen Behörden (13. September 1955) erhielt er den neuen Namen „Innsbruck Kranebitten“. Dabei entwickelte sich zunehmend der britische Raum als wichtiges Einzugsgebiet und diverse britische Airliner, wie z. B. Hunting Clan (Gründung: Dezember 1945), Eagle Airways (Gründung: 14. April 1948), Air Safaris (Gründung: August 1952), Dan-Air (Gründung: 21. Mai 1953), Overseas Aviation (Gründung: Juni 1957) und Tradair (November 1957) nahmen die Alpenstadt in ihr Streckennetz auf.

DIE GRÜNDUNG DER DAN-AIR (1953)

Die Fluggesellschaft Dan-Air Services Ltd. war am 21. Mai 1953 als Tochterunternehmen der Schifffahrtsmakler Davies & Newman Ltd. gegründet worden und die Bezeichnung „Dan“ bezieht sich auf die Anfangsbuchstaben der beiden Eigentümernamen. Im Juni 1953 startete der Airliner von Southend mit einer Douglas C-47A den kommerziellen Flugbetrieb mit Fracht- und Passagiercharterflügen und übersiedelte 1960 auf die Basis am Flughafen Blackbushe.

Um die steigende Nachfrage bei Charterkursen bewältigen zu können, wurden 1960 drei Airspeed AS.57 Ambassador von

der australischen Fluggesellschaft Butler Air Transport übernommen. Mit dem Ausbau von London-Heathrow und London-Gatwick wurde der Flughafen Blackbushe am 31. Mai 1960 geschlossen und der Flughafen London-Gatwick zum künftigen Sitz der Dan-Air.

DER ERSTE INNSBRUCK-AUFTRITT (1955–1966)



Die Erstlandung einer Maschine der Dan-Air in Innsbruck erfolgte am 18. Juni 1955 mit der zweimotorigen C-47A (Kennzeichen: G-AMSS). Bei dieser Flugzeugtype handelt es sich um die Militärtransporter-Version der DC-3. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde diese Militär-Variante zu einem Passagierflugzeug (Spannweite: 28,96 m, Länge: 19,65 m, Höhe: 5,16 m, Reisegeschwindigkeit: 370 km/h und Passagiere: 28 – 36) umgebaut. Die hier am Flughafen „Innsbruck Kranebitten“ abgebildete C-47A (Registrierung G-AMSU) traf am 2. Juli 1955 ein.

Privatarchiv: Gerhard Wilhelmer, Innsbruck

Foto: Herbert Zieger

Da die Quellenlage aus den 1950er Jahren vielfach Lücken aufweist, ist es nicht immer leicht, die exakte Erstlandung einer Fluggesellschaft zu eruieren. Doch die erste Landung der Dan-Air, die Charterflüge im Auftrag von britischen Reiseveranstaltern durchführte, fand am 18. Juni 1955 auf dem Flughafen „Innsbruck West“ mit der zweimotorigen C-47A (Kennzeichen: G-AMSS) statt. Der nächste Flug erfolgte am 2. Juli 1955 ebenfalls mit einer C-47A, aber mit der Registrierung G-AMSU. Ob die Dan-Air in den 1950er Jahren noch weitere Innsbruck-Flüge absolvierte, ist nach den vorliegenden Archivbeständen jedoch nicht gesichert. Da der bereits am 21. Mai 1955 von Eagle Airways aufgenommene Kurs London-Luxemburg-Innsbruck eine starke Konkurrenz darstellte, liegt die Vermutung nahe, dass die Dan-Air in diesen Jahren wahrscheinlich nur gering auf dem Innsbrucker Flughafen vertreten war. Somit bleibt die Frage, ob in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre noch weitere Landungen der Dan-Air abgewickelt wurden oder nicht, leider offen. Im Gegensatz dazu ermöglichen die historischen Unterlagen ab den 1960er Jahren ein genaueres Bild



Zur Abwicklung des stärker aufkommenden Charterflugverkehrs übernahm die Dan-Air 1960 drei Verkehrsflugzeuge der Type Airspeed AS.57 Ambassador und setzte diese in den 1960er Jahren auf ihren Innsbruck-Flügen ein. Hier das zweimotorige Flugzeug mit der Registrierung G-AMAE auf dem Flughafen „Innsbruck Kranebitten“.

Foto: Jakob Ringler, Innsbruck

und es kann mit Sicherheit festgestellt werden, dass die Dan-Air am 29. August 1961 mit den Flugzeugen der Type Airspeed AS.57 Ambassador (Registrierungen: G-ALZX und G-AMAE) von London-Heathrow (IATA-Code: LHR / ICAO-Code EGLL) kommend in Innsbruck eintraf. Der nächste Dan-Air-Flug (IATA-CODE: DA) erfolgte ebenfalls mit einer zweimotorigen Airspeed AS.57 Ambassador (Kennzeichen: G-AMAE) am 10. Februar 1962, wobei ein Zwischenstopp in Luxemburg (IATA-Code: LUX / ICAO-Code: ELLX) auf dem Programm stand und der Rückflug über München (IATA-Code: MUC / ICAO-Code: EDDM) nach London abgewickelt wurde. Ab 1963 verstärkte jedoch die Dan-Air ihre Innsbruck-Flüge deutlich und alleine bis zum 16. Februar fanden neun Kurse von London-Gatwick (IATA-Code: LGW / ICAO-Code: EGKK) direkt nach Innsbruck statt. Lediglich bei drei Rückflügen war eine Zwischenlandung in München vorgesehen.

Die Wintersaison jedoch endete in diesem Jahr bereits mit 17. Februar, weil die bis Ende April vorgesehene Sanierung der 2.000 m langen Start-/Landepiste eine vorübergehende Betriebssperre des Flughafens erforderte. Für den Sommer 1963 hingegen waren nur zwei Flüge geplant, wobei einer von London-Heathrow und einer von London-Gatwick aus startete und ein Rückflug über Luxemburg erfolgte. Im darauffolgenden Jahr bescherte die Austragung der IX. Olympischen Winterspiele in Innsbruck (29. Jänner – 9. Februar 1964) dem lokalen Flughafen ein verstärktes Verkehrsaufkommen und die Dan-Air führte 1964 sogar 30 Kurse (Winter-: 4 / Sommerflugplan: 26) auf der Strecke London-Gatwick-Innsbruck-London-Gatwick (Rückflüge: 11 über München) durch, während es 1963 nur 11 (Winter-: 9 / Sommerflüge: 2) waren. Darüber hinaus übernahm die Dan-Air anlässlich der IX. Olympi-

schen Winterspiele in Innsbruck im Jänner den Frachtflug für die BBC-Übertragungsausrüstung mit der viermotorigen Avro 685 York - Kennzeichen: G-ANTK. Das Jahr 1965 hingegen war dadurch geprägt, dass die neu errichtete Flughafenanlage (provisorische Inbetriebnahme anlässlich der IX. Olympischen Winterspiele 1964) an der Südseite der Ulfiswiese unter der Bezeichnung „Flughafen Innsbruck“ am 24. April 1965 feierlich eröffnet werden konnte. Während in diesem Jahr die Dan-Air insgesamt 38 Kurse (Winter: 5 / Sommer: 33 - Rückflüge: 11 über München = + 27 % gegenüber 1964) absolvierte, reduzierte sich das Angebot 1966 dramatisch auf einen einzigen Flug (4. Juni), der auch für eine lange Zeit der letzte der Dan-Air nach Innsbruck war.



Das Mittelstreckenflugzeug Airspeed AS. 57 Ambassador wies eine maximale Reichweite von 1.930 km auf und war für eine Passagierkapazität von 47 – 55 Passagieren ausgelegt.

Privatarchiv: Gerhard Wilhelmer, Innsbruck

Foto: Elmar Krenkel

DIE ABWESENHEIT DER DAN-AIR (1967-1982)

Der Abschied der Dan-Air vom Innsbrucker Flughafen hatte mehrere Ursachen. Dazu zählte in den 1960er Jahren in erster Linie die Umstellung der europäischen Luftfahrtbranche vom Propeller- zum Düsenflugzeug. Davon war auch die Dan-Air betroffen, die ab 1966 im Charterflugbetrieb auf das vierstrahlige britische Düsenverkehrsflugzeug der Type DH.106 Comet setzte. Zudem entschlossen sich 1970 die britischen Piloten, den Flughafen Innsbruck zu boykottieren, weil man der Ansicht war, dass ein sicherer Anflug auf die Alpenstadt ohne technische Hilfseinrichtungen nicht gewährleistet sei.

Daher waren die Bemühungen um eine Verlängerung der Dan-Air-Verbindung London/Gatwick-Bern nach Innsbruck nicht von Erfolg gekrönt. Obwohl der Flughafenbetreiber, die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft, 1971 den Auftrag zur Ausarbeitung eines speziell für Innsbruck geeigneten Anflugverfahrens erteilte, verzögerten die heftig geführten Diskussionen um

eine Abschaffung oder Erhaltung des lokalen Flughafens die rasche Umsetzung einer Anflughilfe. Als sich die Innsbrucker Bevölkerung bei der für den 17. Juni 1973 angesetzten Volksbefragung mit 68,72 % (Wahlbeteiligung: 10,59 %) gegen eine Auflassung ihres Flughafens ausgesprochen hatte, beschloss der Aufsichtsrat des Flughafenbetreibers am 5. Juli 1973 die Installierung eines für Innsbruck geeigneten und schon längst notwendigen Anflugverfahrens.



Der mit einer Druckkabine ausgestattete Schulterdecker der Type Airspeed AS.57 Ambassador (Spannweite: 35,05 m, Länge: 24,99 m, Höhe: 5,74 m und Reisegeschwindigkeit: 418 km/h) bestach nicht nur durch kurze Starteigenschaften, sondern auf Grund seiner Konstruktion durch einen geringen Wartungsaufwand.

Foto: Jakob Ringler, Innsbruck



Anlässlich der IX. Olympischen Winterspiele in Innsbruck (29. Jänner – 9. Februar 1964) landete die Dan-Air mit ihrem viermotorigen Transportflugzeug der Type Avro 685 York (Registrierung: G-ANTK - im Vordergrund), um die gesamte Übertragungs-ausrüstung für die BBC (= British Broadcasting Corporation) nach Innsbruck zu bringen. Im Hintergrund zwei AUA-Maschinen (Douglas DC-3 und Vickers Viscount 837).

Privatarchiv: Gerhard Wilhelmer, Innsbruck

Foto: Elmar Krenkel

Doch die erforderlichen Arbeiten konnten erst nach Klärung der Bundesbeteiligung im Februar 1975 in Angriff genommen werden und bereits anfangs November 1975 stand diese Anflughilfe für den erforderlichen Probetrieb zur Verfügung. Nach einer erfolgreichen Testphase erfolgte am 29. Jänner 1976 (unmittelbar vor den XII. Olympischen Winterspielen in Innsbruck 4. – 15. Februar 1976) die offizielle Zulassung der vielfach als „Wolkendurchstoßverfahren“ bezeichneten technischen Einrichtung für einen sicheren Anflug auf den Innsbrucker Flughafen. Mit dieser Maßnahme konnte man schrittweise wieder Fluggesellschaften für Innsbruck-Flüge gewinnen und den Flughafen Innsbruck in eine erfolgreiche Ära führen.

DIE RÜCKKEHR DER DAN-AIR (1983–1992)

Die Wiedergewinnung eines britischen Airliners zog sich hingegen noch ein wenig in die Länge. Doch am 14. Oktober 1977 konnte man mit den beiden erfolgreichen Testflügen der Fluggesellschaft Britannia Airways (Gründung: 1. Dezember 1961 – Name: „Euravia“ ab 6. Dezember 1964: Britannia Airways) mit einer Boeing 737 von London/Gatwick kommend endlich das Eis brechen. Als nächstes folgte 1980 das Flugunternehmen Orion Airways (Gründung: 28. November 1978), das am 13. April einen Checkflug mit einer Boeing 737-200 von Manchester kommend nach Innsbruck durchführte und schließlich 1983 die Dan-Air, die schon 1955 ihre Erstlandung absolviert hatte und in den 1960er Jahren stark auf dem Innsbrucker Flughafen präsent war. Während die Dan-Air ihre 10 Testflüge 1983 noch mit einer zweistrahligen Boeing 737-200 (21. September - Registrierung: G-BICV) abgewickelt hatte, waren es 1984 insgesamt 30 Demonstrationsflüge mit einer vierstrahligen BAe 146-100 (23. Oktober - Registrierung: G-BKHT).

Da diese Trainingsflüge erfolgreich verliefen, nahm diese Fluggesellschaft in der Wintersaison 1984/85 - nach einer jahrelangen Abwesenheit - erneut die Tiroler Landeshauptstadt in ihr Flugprogramm auf. Die Freude über diesen Eröffnungs-Charterflug (22. Dezember 1984) mit der BAe 146-100 (Registrierung: G-BKMN) aus London/Gatwick war beim Flughafenbetreiber groß, denn dieser stellte nicht nur die Rückkehr der Dan-Air auf dem Innsbrucker Flughafen dar, sondern bedeutete, dass nach einer Abwesenheit von immerhin 16 Jahren die Tiroler Landeshauptstadt wieder in das Streckennetz einer britischen Fluggesellschaft eingebunden wurde. Im Jänner und Februar 1985 erfolgten noch vier weitere Kurse und im Sommer trafen ebenfalls vier Flüge in Innsbruck ein.

Nach diesem erfolgreichen Wiedereinstieg der Dan-Air fanden in diesem Jahr im Hinblick auf einen künftigen Ausbau des Flugangebots am 25. und 29. Oktober weitere Trainingsflüge statt. Der am 15. Dezember 1985 erfolgte Start in die Wintersaison 1985/86 brachte deutliche Verbesserungen, denn es waren nicht nur insgesamt drei Kurse pro Woche vorgesehen, sondern diese wurden als Linienflug (Ticketpreis London/Gatwick–Innsbruck–London/Gatwick: ÖS 3.300,- (= € 239,82)

geführt. Auch im Sommer 1986 war die Dan-Air am Innsbrucker Flughafen vertreten und bis Jahresende wurden auf dem Dan-Air-Kurs insgesamt 4.576 Personen befördert. Im darauffolgenden Jahr erreichte die Dan-Air mit ihren Winter- und Sommerflügen bereits eine Steigerung auf 6.502 Passagiere. Obwohl die Dan-Air Mitte der 1980er Jahre jährlich mehr als drei Millionen Fluggäste auf ihrem Streckennetz befördert hatte, führten die seit 1987 eingeleiteten Liberalisierungsmaßnahmen im EU-Luftraum zur Gründung neuer Airliner (z. B. gr-



Bei der Avro 685 York (Registrierung: G-ANTK - heute ausgestellt im Imperial War Museum Duxford, GB) handelt es sich um ein britisches Langstrecken-Transportflugzeug ohne Druckkabine (Länge: 23,03 m, Spannweite: 31,09 m, Höhe: 5,50 m, Reichweite: 4.340 km und Höchstgeschwindigkeit: 480 km/h).

Foto: Jakob Ringler, Innsbruck



Nachdem die Dan-Air im Laufe des Jahres 1966 Innsbruck den Rücken gekehrt hatte, interessierte sich dieser britische Airliner erst 1983 wieder für Flüge nach Tirol und führte am 21. September mit der zweistrahligen Boeing 737-200 (Kennzeichen: G-BICV - Länge: 30,4 m, Spannweite: 28,4 m, Höhe: 11,3 m, Höchstgeschwindigkeit: 965 km/h, maximale Reichweite: 3.800 km und maximale Passagierkapazität: 113) ihre ersten Trainingsflüge erfolgreich auf dem Flughafen Innsbruck durch.

Foto: Jakob Ringler, Innsbruck



Nach einer langjährigen Unterbrechung nahm die Dan-Air am 22. Dezember 1984 ihre Innsbruck-Charterflüge wieder auf. Dabei kam die vierstrahlige BAe 146-100 (Kennzeichen: G-BKMN) mit 88 Sitzplätzen zum Einsatz.

Foto: Jakob Ringler, Innsbruck



Als erster Airliner hatte die Dan-Air im Mai 1983 das vierstrahlige Kurzstrecken-Verkehrsflugzeug BAe 146-100 (Registrierung: G-BKMN - Spannweite: 26,34 m, Länge: 26,19 m, Höhe: 8,61 m, maximale Reisegeschwindigkeit: 756 km/h und Reichweite: 1.700 km) in ihre Flotte aufgenommen.

Foto: Gerhard Hofer, Leiblfing

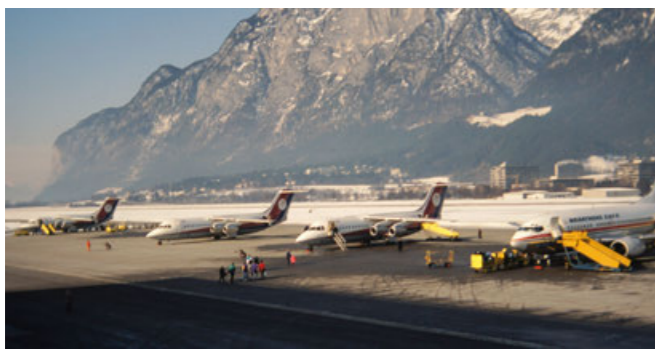
ßere Reiseveranstalter gründeten eigene Fluggesellschaften), die den Konkurrenzdruck für die bisher bestehenden Fluggesellschaften stark erhöhten. Davon war auch die Dan-Air nicht ausgenommen und dieser Umstand führte bei diesem Flugunternehmen zu wirtschaftlichen Problemen. Daher wurden 1988 auf der Strecke London–Innsbruck–London nur mehr 1.971 Personen befördert. Nach diesem Tiefstand brachte das Jahr 1989 mit Beginn der Wintersaison 1989/90 eine Verbesserung, denn ab Dezember 1989 wurden fünf Innsbruck-Flüge pro Woche angeboten und zunehmend ersetzt die größeren Flugzeuge der Type BAe 146-300 (Sitzplatzangebot: 110 - im Dezember 1989: 5x mit der Registrierung: G-BPNT) die kleineren der Type BAe 146-100 (Sitzplatzangebot: 88 - Dezember 1989: 3x G-BKMN und 2x G-BKHT).



Zum 60-jährigen Bestehen des Innsbrucker Flughafens wurde am 26. Oktober 1985 ein Flughafenfest organisiert. Dabei zählten die Flugdemonstrationen der Dan-Air mit der BAe 146-100 (Kennzeichen: G-BKHT) und die Präsentation des Airbus A310 von der Lufthansa (Registrierung: D-AICH) zu den Höhepunkten dieser Veranstaltung.

Foto: Gerhard Wilhelmer, Innsbruck

Damit konnte das Jahr 1989 mit 2.584 Personen doch eine deutliche Steigerung im Fluggastaufkommen gegenüber dem Vorjahr aufweisen. Aber gegen Jahresende 1989 erhielt die Dan-Air bei den Innsbruck-Flügen eine ernst zu nehmende Konkurrenz mit der 1980 gegründeten britischen Fluggesellschaft AirUK. Nach den erfolgreich abgewickelten Trainingsflü-



Ab dem Winterflugplan 1989/90 setzte die Dan-Air neben der BAe 146-100 (links) zunehmend die ebenfalls vierstrahlige BAe 146-300 (hier die beiden Maschinen neben der Boeing 737 von Braathens Safe) ein. Bei diesem Flugzeugmodell (Spannweite: 26,34 m, Länge: 30,99 m, Höhe: 8,61 m, maximale Reisegeschwindigkeit: 730 km/h und Reichweite: 2.800 km) erhöhte sich das Sitzplatzangebot auf 110.

Foto: Gerhard Hofer, Leiblfling

gen (4./5. November 1989) nahm die AirUK ab 23. Dezember 1989 die Alpenstadt in ihr Streckennetz auf. Dabei wurden die Flüge mit den vierstrahligen Flugzeugen der Type BAe 146-200 bzw. 300 nicht nur von London/Gatwick, sondern auch von London/Stansted abgewickelt. Diesem Umstand setzte die Dan-Air ab der Wintersaison 1990/91 eine Aufstockung des Flugangebots entgegen:

Winter 1990/91

- 4 Linienflüge/Woche von London/Gatwick
- 1 Linienflug/Woche von Manchester

Winter 1991/92

- 5 Linienflüge/Woche von London/Gatwick
- 1 Linienflug/Woche von Manchester

Sommer 1991

- 2 Linienflüge/Woche von London/Gatwick

Sommer 1992

- 4 Linienflüge/Woche von London/Gatwick



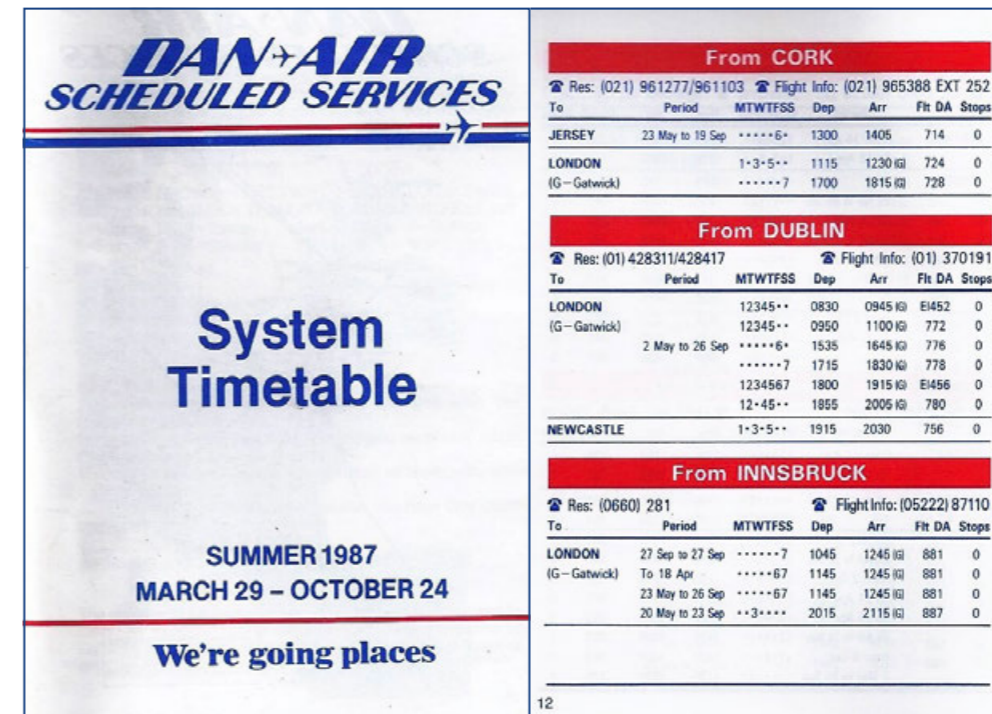
Am 24. Oktober 1992 verabschiedete sich die Fluggesellschaft Dan-Air erneut - aber dieses Mal endgültig - vom Innsbrucker Flughafen, denn die anstehenden Wirtschaftsprobleme dieses Airliners führten mit Jahresende 1992 zu dessen Übernahme durch British Airways.

Foto: Jakob Ringler, Innsbruck

Zudem stand am 11. Juli 1992 zum letzten Mal eine BAe 146-100 (Registrierung G-BKMN) von der Dan-Air bei einem Innsbruck-Kurs im Einsatz und alle weiteren Flüge wurden nur mehr mit den größeren Maschinen der Type BAe 146-300 durchgeführt. Aufgrunddessen blickte man seitens der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft voller Zuversicht auf die Wintersaison 1992/93. Doch am 24. Oktober 1992 landete zum letzten Mal eine Kursmaschine (BAe 146-300 - Registrierung G-BPNT) der Dan-Air (Flugnr. DA 880/881 London/Gatwick-Innsbruck-London/Gatwick) auf dem Flughafen Innsbruck.



Im Rahmen des Flughafenfestes am 14. Oktober 1990 führte die Dan-Air neben einem Demonstrationsflug auch drei Rundflüge mit der BAe 146-100 (Kennzeichen: G-BKHT) über Innsbruck durch. Hier das Rundfluggticket von Herrn Gerhard Wilhelmer.



Der Sommerflugplan 1987 der britischen Fluggesellschaft Dan-Air.

Privatarchiv: Gerhard Wilhelmer, Innsbruck

DAS ENDE DER DAN-AIR (1992)

Obwohl die Dan-Air im Jahr 1991 ein Passagieraufkommen von insgesamt 4,7 Millionen zu verzeichnen hatte, geriet das Unternehmen durch die zunehmende Konkurrenz und die notwendige Flottenerneuerung immer mehr in die Verlustzone. Da auch die vorgenommenen Sanierungsmaßnahmen nicht den gewünschten Erfolg zeigten, wurde Ende 1992 der Airliner um den symbolischen Preis von einem Pfund inklusive der Schulden von British Airways übernommen. Obwohl sich die Anwesenheit der Dan-Air auf dem Innsbrucker Flughafen nur auf die beiden Zeitabschnitte 1955 – 1966 (zweite Hälfte der 1950er Jahre: lückenhafter Quellenbestand) und 1983 – 1992 erstreckte, war diese britische Fluggesellschaft für den lokalen Flugbetrieb von wesentlicher Bedeutung. So landete die Dan-Air schon 1955 zum ersten Mal in Innsbruck und zählte in den 1960er Jahren neben British Eagle zu einer wesentlichen Stütze des britischen Flugtourismus nach Tirol. Darüber hinaus hatte die Dan-Air mit der Wiederaufnahme von Innsbruck-Flü-

gen in der Wintersaison 1984/85 nicht nur die Basis zur Rückgewinnung des britischen Marktes gelegt, sondern auch den Weg für den bis anfangs März 2020 (WHO-Erklärung 11. März 2020: Coronavirus-Pandemie – Folgen: Niedergang des Weltluftverkehrs und vorübergehende Schließung des Flugbetriebs auf dem Flughafen Innsbruck: 23. März – 1. Mai 2020) so erfolgreich durchgeführten Flugverkehr zwischen Großbritannien und Tirol geebnet.

Dank: Nur mit Hilfe der wertvollen Privatarchive von Herrn Mag. Jakob Ringler und Herrn Armin Stotter kann ein so umfassender Einblick über die Innsbruck-Flüge der Dan-Air gewährt werden. Doch die Klärung der Frage nach der Dan-Air-Erstlandung war nur mit der Unterstützung von Herrn Dr. Karl Hirsch möglich.

Frühjahrs-Impressionen



Hintergrundbild und Seitenlayout: Christian Schöpf



Stadtarchiv/
Stadtmuseum

SAAB-FAIRCHILD SF-340A

Am 2. Juli 1979 nahm die schweizerische Fluggesellschaft Crossair (Gründung: 1975 als Business Flyers Basel AG – neuer Name: Crossair ab November 1978) die Strecke Zürich–Innsbruck–Zürich mit der zweimotorigen Swearingen Metro II auf. Gegen Mitte der 1980er Jahre setzte dieses Regionalflugunternehmen verstärkt die zweimotorige Saab-Fairchild SF-340A ein. Anlässlich des Flughafenfestes „60 Jahre Flughafen Innsbruck“ (26. Oktober 1985) war diese Flugzeugtype mit der Registrierung HB-AHA neben anderen Maschinen auch vertreten. Bis zum Sommerflugplan 1994 zählten die Crossair-Maschinen zum gewohnten Bild auf dem Flughafen Innsbruck.

Das Stadtarchiv/Stadtmuseum Innsbruck dokumentiert die Geschichte der Stadt Innsbruck. Mit ca. 150.000 Aufnahmen zählt sein Fotobestand dabei zu den bedeutendsten seiner Art in Österreich. Die MitarbeiterInnen des Archivs arbeiten stetig an der Erweiterung und Erschließung der Sammlungen und stehen für Auskünfte und Hilfestellungen gerne zur Verfügung.

(Text: Tanja Chraust. Original: Stadtarchiv/Stadtmuseum Innsbruck, Sign. Ph-32116)

Stadtarchiv/Stadtmuseum Innsbruck
Badgasse 2, A-6020 Innsbruck
Telefon: +43 512 5360 1400
post.stadtarchiv@innsbruck.gv.at
www.innsbruck.gv.at/stadtarchiv

Öffnungszeiten:
Stadtmuseum: Montag–Freitag 09.00–17.00 Uhr
Stadtarchiv: Montag–Donnerstag 09.00–12.00 Uhr und 13.00–17.00 Uhr
Freitag 09.00–13.00 Uhr



Airspeed AS.57 Ambassador ©Gerhard Wilhelmer - Bestand: Elmar Krenkel



Airspeed AS.57 Ambassador ©Jakob Ringler



Avro 685 York - dahinter Airspeed AS.57 Ambassador ©Jakob Ringler



BAe 146-100 (G-BRJS) Dan-Air Bemalung "Pacific Southwest Airlines", 1987 ©J. Ringler



BAe 146-300 (G-BPNT), 5. Jänner 1991 ©Gerhard Wilhelmer



BAe 146-100 (G-SCHH), Oktober 1987 ©Jakob Ringler



BAe 146-100 (G-BKHT), Oktober 1991 ©Gerhard Wilhelmer



BAe 146-100 (G-BKMN), 28. Dezember 1991 ©Gerhard Wilhelmer

ERSTER FDFI ONLINE FOTOWETTBEWERB

Während des ersten Lockdowns haben wir nach einem Weg gesucht, wie wir uns auch trotz Ausgangsbeschränkungen und damals komplett eingestelltem Flugverkehr austauschen können. Die Idee des ersten Online-Fotowettbewerbs war geboren.

Gesucht wurde das beste Foto aus der vergangenen Wintersaison 2019/20 am Airport Innsbruck. Egal ob Charter oder Linie, BizJet, Heli oder Military. Egal ob Profi-Spotter oder fdfi_young_generation – jede und jeder konnte mitmachen. Über eine von Vorstandsmitglied Alexander Pauli installierte Erweiterung auf unserer Homepage, konnten wir so den ersten Wettbewerb auch professionell abwickeln.

Gewonnen hat das Bild mit den meisten Punkten, welche von jedem Besucher unserer Homepage vergeben werden konnten. An dieser Stelle dürfen wir euch die 3 besten Fotos des Wettbewerbs präsentieren und gratulieren den Siegern des Wettbewerbs.

Wir freuen uns schon auf den nächsten Wettbewerb!

Alle Bilder zum Durchklicken finden sich auch unter:

www.flughafen-freunde.at/contest!

Wir gratulieren den **Siegerfotografen!**

1. PLATZ: CHRISTOPH PLANK



Great Dane Airlines Embraer 195 beim Abflug nach Billund.

2. PLATZ: MARC STROBL



Ebenfalls nach Billund fliegt diese ATR 72 von Danish Air Transport.

3. PLATZ: BENJAMIN RADNER



Eine TUI Airways Boeing 757 im Anflug auf die 08.

ANNELIESE SCHUH-PROXAUF VERSTORBEN



Wir gedenken unserem Vereinsmitglied und Flughafenfreundin Anneliese Schuh-Proxauf, welche am 17. November 2020 im Alter von 98 Jahren verstorben ist.

Bekannt wurde Anneliese Schuh-Proxauf als Skifahrerin, verzeichnete aber auch als Tennisspielerin und Segelfliegerin internationale große Erfolge. Für uns Flughafenfreunde wird sie vor allem durch die Gründung des Bedarfsflugunternehmens Aircraft Innsbruck (Gründung 1958) - und damit als wichtige Wegbereiterin der späteren Tyrolean - stets in Erinnerung bleiben.

Für ihre Verdienste um den Sport, die Wirtschaft und den Tourismus wurde Anneliese Schuh-Proxauf im November 2017 mit dem Verdienstkreuz des Landes Tirol ausgezeichnet. Wir werden unserem verstorbenen Vereinsmitglied stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Tanja Chraust wird uns in einer der nächsten Ausgaben unseres Magazins einen historischen Blick auf das Leben und Wirken von Anneliese Schuh-Proxauf schenken. Wir möchten damit unser verstorbenes Vereinsmitglied besonders würdigen und bedanken uns schon jetzt für die Gestaltung des kommenden Beitrages.

Der Vorstand

MOMENTE WIE DIESER oder GEDANKEN ZUR CORONAKRISE

Text und Foto: Martin Dichler

Eigentlich war die Situation, so wie sie sich während des Corona Lockdowns auf den österreichischen Flughäfen abspielte, nur ein schlechter Traum. Jahrelang haben wir die Expansion unserer Flughäfen mitverfolgt, dann, innerhalb von nur wenigen Tagen, mussten wir mitansehen, wie ein „Hero zum zero“ wurde. Der Flugverkehr stand still und die Abflughallen unserer Flughäfen sahen aus wie Requisiten eines Geisterfilms.

Im Rahmen einer Recherche für das traveller Magazin habe ich am 24. März, also während der Corona Hochblüte, den Flughafen Wien besucht und mir ein Bild von der allgemeinen Lage vor Ort gemacht. Dazu muss ich anbringen, dass der Flughafen für mich immer mehr als nur der Ausgangspunkt meiner Reisen war. Der Flughafen war und ist für mich ein internationaler Treffpunkt, ein Ort der Freude, ein Ort wo Menschen wieder zusammenfinden und ein Arbeitsplatz, der vom besonderen „Spirit“ seiner Flughafen & Airline Mitarbeiter immer schon profitiert hat.



Mit dem Beginn der COVID-19 Krise ist dieser Ort des Lebens, der bis zuletzt an manchen Spitzentagen von bis zu 100.000 Passagieren am Flughafen Wien frequentiert wurde, zu einer Geisterstadt verkommen. Bis auf wenige vereinzelte Rückführungs- oder Frachtflüge gab es kaum noch einen Flugverkehr auf Österreichs Hauptstadtflughafen zu beobachten. Einzig Eurowings, KLM und Qatar Airways hielten am Flughafen Wien so etwas ähnliches wie einen Flugbetrieb aufrecht. Ganze acht Abflüge wurden von mir an einen Sonntag auf der leeren Anzeigetafel abgelesen, kaum verwunderlich also, dass auch der Flughafen Wien ein Passagierminus von mehr als 99% zu verzeichnen hatte. Menschenleere Terminals, geschlossene Geschäfte sowie verwaiste Flughafenzufahrten prägten das unwirkliche Bild des Flughafen Wien. In Momenten wie diesen machte ich mir nicht nur über meine persönliche Zukunft Gedanken, sondern auch über die Zukunft einer ganzen Industrie, die in den letzten Jahren von einer Erfolgsmeldung zur nächsten gehetzt ist. Wie wir inzwischen wissen, hat das Corona Virus die Luftfahrt & Reiseindustrie hart getroffen, für mich war diese Krise aber auch Hoffnung auf einen Neubeginn, bei dem das Thema des Fliegens an Wertigkeit gewinnen hätte können. Die aktuellen Preiskämpfe unter den Low Cost Airlines (Tickets ab € 9,99.-) haben mich aber sehr schnell wieder diesen Gedanken verwerfen lassen...



NEUSTART DER AUSTRIAN LANGSTRECKE

Text und Foto: Martin Dichler

Nun ist es also vollbracht, Austrian Airlines fliegt nicht nur wieder im Europaverkehr, sondern seit 1. Juli auch wieder interkontinental. Pünktlich um 10:30 Uhr hob Flug OS 89 von Wien-Schwechat nach New York (Newark) mit 63 Passagieren ab. Noch am selben Tag folgten mit Washington, Chicago und Bangkok drei weitere AUA-Langstreckenziele. Mit derzeit 50 Destinationen, einer Flottengröße von 36 Flugzeugen und einem Angebot, dass in etwa 20% des Vor-Corona-Flugplanes der LH-Tochter entspricht, ist die gebeutelte Fluglinie immer noch weit entfernt von seiner einstigen Größe. Doch trotz Reisebeschränkungen und weltweit steigenden Corona – Zahlen, zeigt sich der frühere Lufthansa Manager und heutige Chief Commercial Officer Andreas Otto im FDFI Gespräch zuversichtlich über den möglichen Erfolg der AUA-Langstreckenverbindungen.



Wie sieht es mit den Vorausbuchungen und der Auslastung auf der Langstrecke aus?

Wir haben vorerst einmal vier Langstreckendestinationen in das Programm genommen und wenn wir den aktuellen Erstflug nach New York-Newark heute als Beispiel nehmen, so sind wir ca. ein Drittel in Richtung Amerika und voll zurück nach Wien gebucht. Solange die aktuellen Reisebeschränkungen aufrecht sind, wird sich die Auslastung in diesem Bereich bewegen. Bei den Kurzstreckenflügen hatten wir erstaunlicherweise in den ersten Wochen eine Auslastung von 70 bis 90 Prozent und wenn man das später auf die Langstrecke umgelegt, könnte unser Angebot ganz gut funktionieren.

Welche Passagiere nutzen das Langstreckenangebot?

Das sind hauptsächlich Transitpassagiere, die jetzt über Wien in die USA gehen. Zum Beispiel Passagiere aus osteuropäischen Staaten, aber auch aus Israel.

Gibt es Überlegungen für die Aufnahme von weiteren Langstreckendestinationen?

Wir überlegen, ob wir vielleicht im August noch eine weitere Destination aufnehmen werden, aber zuvor wollen wir uns noch ansehen, wie das neue Angebot aufgenommen wird. Natürlich müssten aber Reisebeschränkungen fallen, das wäre vor allem bei Destinationen in Richtung Nordamerika besonders wichtig.

Um welche Destination könnte es sich dabei handeln?

Da möchte ich gar nicht zu viel darüber spekulieren, wir haben derzeit aber viele Strecken in Richtung Westen, es könnte sich deshalb um eine Destination im Fernen Osten handeln.

Wie sieht es derzeit mit dem Service an Bord aus, gibt es einen Servierwagenservice in der Business Class?

Den haben wir im Augenblick genauso wie den fliegenden Koch Corona-bedingt vorerst einmal ausgesetzt. Es wird aber in der Essensqualität und im Umfang keine Einschränkung geben. Um die Kontaktdauer zwischen Passagieren und Crew zu verringern haben wir jedoch die Auswahlmöglichkeiten angepasst. Zusätzlich stellen wir den Mitarbeitern auch Schutzhandschuhe für das Abservieren zur Verfügung.

Die Maskenpflicht auf den Langstreckenflügen bleibt aufrecht?

Natürlich, ausgenommen davon ist man nur während man isst und trinkt, ansonsten herrscht Maskenpflicht während des gesamten Fluges.

Die Langstreckenflüge werden aktuell nur mit Boeing 767 betrieben, werden die Boeing 777 vorerst einmal für längere Zeit abgestellt?

Im Augenblick einmal ja, weil die Boeing 767 einfach kleiner und kommerziell einfacher zu betreiben ist. Wann die größeren Boeing 777 dazu kommen, wird man dann sehen. Ob es sich im Laufe des Jahres ausgeht, ist noch nicht entschieden!

Gibt es bereits eine langfristige Planung für die Langstreckenflotte, wird vielleicht eine der beiden genannten Typen gar nicht mehr zum Einsatz kommen?

Wir werden beide Flotten weiterführen, denn wir haben uns im Rahmen der Standortvereinbarung mit der Bundesregierung dazu verpflichtet, dass wir hier in Wien ein signifikantes Drehkreuz aufrecht halten und dazu werden wir beide Flotten benötigen. Wir haben nicht gesagt, dass wir alle zwölf Flugzeuge benötigen, die drei ältesten B767 werden wir in den nächsten Jahren in die wohlverdiente Rente schicken.

INTERVIEW MIT FLUGHAFENDIREKTOR MARCO PERNETTA

Die Corona-Krise hält uns alle fest im Griff, so auch den Innsbrucker Flughafen. Zum Leidwesen unserer vielen Mitglieder wirkt sich COVID19 auch stark auf den Flugverkehr aus. Während es im Sommer zumindest einige wenige Charterflüge gab, ist es jetzt wieder sehr still geworden und der Flughafen befindet sich in Kurzarbeit. Was sind die täglichen Herausforderungen und was erwartet uns die kommende Wintersaison? Wir haben bei unserem Vereinsmitglied und Flughafendirektor DI Marco Pernetta nachgefragt – allerdings schon im Oktober, als die Aussichten noch etwas besser waren, weshalb im Anschluss noch einmal die aktuelle Lage dargelegt wird.

Starten wir mit einem Rückblick auf die Sommersaison? Welche Bilanz kann man hier ziehen?

Im Nachhinein mussten wir feststellen, dass sich die Luftfahrt allgemein und leider auch der Flugverkehr von und nach Innsbruck im Sommer bei weitem nicht so schnell wie zunächst erhofft erholt hat. Nach dem Lockdown wurden zwar im Juni/ Juli zunächst noch Buchungen aus dem Winter abgeflogen, aber es wurde dann schnell klar, dass es ganz schwierig wird, die Menschen zu neuen Buchungen von Flugreisen unter den schwierigen Reisebedingungen zu bewegen.

Speziell im Outgoing, also den Urlaubsflügen der Tirolerinnen und Tiroler, führte die große Verunsicherung über die oft sehr spontanen Entscheidungen, Länder und Regionen zu Krisengebieten mit Quarantänapflicht bei Rückkehr umzustufen, zu rückläufigen Buchungszahlen.

Nach gutem Start im Juli – primär noch mit Passagieren, die bereits im Winter vor Corona ihren Sommerurlaub gebucht hatten – wurden deshalb schrittweise Strecken eingestellt (z.B. Mallorca) oder Flüge zusammengelegt (z.B. von Idealtours nach Griechenland). Wir sind trotzdem unseren Partnern Idealtours und TUI Österreich sehr dankbar dafür, dass sie mit allen Mitteln versucht haben, das Programm über die gesamte Saison durchzuführen. Wir hatten zwar viel weniger Flüge als geplant, aber an anderen Standorten gab es im Sommer überhaupt keine Urlaubsflüge!

Im Incoming wurde uns bereits im Mai und Juni mitgeteilt, dass sämtliche Flüge, die aus dem englischen Markt nach Tirol für den Sommer geplant waren, ersatzlos gestrichen werden. Der Auslöser dafür war nicht nur die Corona-Situation bei uns sondern auch die Situation in den Herkunftsländern. Immerhin ist easyJet dann ab Ende Juli wieder 2x pro Woche mit halbwegs guter Auslastung aus London-Gatwick zu uns geflogen. Nachdem jedoch die englische Regierung einseitig Quaran-

tänemaßnahmen für alle aus dem Ausland zurückkehrenden Urlauber beschlossen hat, sind auch auf dieser Strecke die Buchungen eingebrochen und easyJet hat die Flüge im September bis zum Winter wieder eingestellt.

Immerhin hat uns Corona auch eine völlig neue Verbindung mit Luxemburg beschert. Einmal pro Woche ist Luxair mit einer Dash 8-400 zu uns geflogen. Luxair hat damit wie so viele andere Airlines versucht, wenigstens touristisch interessante Strecken anzubieten, wenn schon die üblichen vom Geschäftsreiseverkehr geprägten Strecken überhaupt nicht mehr nachgefragt werden.



Der Ausblick auf den traditionell schwachen Herbst – die Monate Oktober und vor allen November sind schon immer die mit Abstand schwächsten Einzelmonate des Jahres gewesen – ist aufgrund der aktuellen Corona-Situation auch sehr schwach. Immerhin bedient die Austrian wieder 2-3 mal täglich die Wien-Strecke. Ab dem Winterflugplan soll dann mit Anfang November auch wieder die Frankfurt-Strecke mit einem täglichen Flug aufgenommen werden. Erfreulich ist immerhin, dass ab November verstärkt der Embraer 195 Jet der Austrian auf beiden Strecken zum Einsatz kommen wird. Der E195 bietet neben dem Jet-Komfort auch 50% mehr Plätze an als die Dash 8-400. Jetzt müssen wir nur noch hoffen, dass die Nachfrage dann auch schrittweise auf beiden Routen wieder zunimmt.

Im Ergebnis stehen wir bisher kumuliert trotz des Lockdowns mit einem Passagierminus von „nur“ 50% im deutschsprachigen Raum am besten da, weil wir vor Corona bis Anfang März 2020 ja eine hervorragende Wintersaison hatten. Bis zum Jahresende rechnen wir aber in diesem Jahr nur mit einem Aufkommen von knapp über 500.000 Passagieren.

Auf was können sich die Flughafenfreunde, insbesondere die Spotter, in der kommenden Wintersaison einstellen? Gibt es eine Einschätzung zum Flugaufkommen?

Die Wintersaison ist für den Flughafen Innsbruck ja die wichtigste Zeit des Jahres. Allein im 1. Quartal wird jedes Jahr normalerweise über 50% des Jahresaufkommens an Passagieren abgefertigt. Insofern sind wir natürlich sehr gespannt, was uns

im kommenden Winter erwartet. Viel wird davon abhängen, wie sich die Reisewarnungen von und nach Tirol entwickeln. Viele Airlines und Veranstalter versuchen deshalb, solange wie möglich ihr Programm aufrecht zu erhalten. Trotzdem haben wir natürlich schon einige massive Stornierungen erhalten: Das gesamte Charterprogramm aus Skandinavien mit renommierten Airlines wie SAS und Finnair wurde gestrichen und auch aus dem russischen Markt wird es im kommenden Winter erstmals seit langem wohl keine Flüge geben. Auch Austrian wird statt 6 Airbussen nur einen am Samstag im Charter nach Innsbruck einsetzen können. Als Hauptkunden im Linienverkehr verbleiben damit Transavia, die hoffentlich auch die neue Strecke aus Brüssel anbieten können, sowie easyJet und British Airways. Im Charter wird alles von der Buchungslage bei der TUI UK abhängen, die ja eigentlich nach der Übernahme der Thomas Cook Slots im Vorjahr im kommenden Winter 13 Slots am Samstag nach Innsbruck besitzt.

Viele neue Airlines wird es in der derzeitigen Situation sicherlich nicht geben. Auch neues Fluggerät dürfte nur in Ausnahmefällen zum Einsatz kommen.

Anfang Oktober wurde der Betrieb wieder auf Kurzarbeit umgestellt. Welche Herausforderungen ergeben sich daraus?

Aufgrund des extrem niedrigen Linienflugaufkommens haben wir uns im September dazu entschlossen, ab Anfang Oktober erneut in die Kurzarbeit zu gehen. Dies ist für uns derzeit die einzige Möglichkeit, in vielen Bereichen Kosten einzusparen und auch entsprechende Förderungen zu erhalten. Um die Kurzarbeit operativ umsetzen zu können, haben wir auch die Betriebszeiten vormittags eingeschränkt. Die Kurzarbeit ist natürlich vor allem eine große Herausforderung für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aber auch die aller Partnerfirmen am Flughafen. Angesichts des Flugprogramms ist die Entscheidung zwar für niemanden angenehm aber nachvollziehbar. Im operativen Bereich sind natürlich die eingeschränkten Betriebszeiten und die tägliche Einsatzplanung für das Personal für alle Beteiligten eine schwierige Aufgabe. Mein Dank gilt dabei vor allem der Flexibilität aller Kolleginnen und Kollegen, ohne die so eine Einschränkung in der Praxis gar nicht umsetzbar wäre.

Die Luftfahrt insgesamt wird sich weiter verändern. Welche groben Entwicklungen sind aus deiner Sicht durch Corona nun beschleunigt?

Die Luftfahrtbranche wird in vielen Bereichen nach Corona definitiv anders sein als vorher. Das fängt schon damit an, dass in den kommenden Monaten noch deutlich mehr Airlines und Reiseveranstalter in die Insolvenz geraten werden und damit vom Markt verschwinden. Auch sieht man jetzt schon, dass verschiedene Flugzeugtypen wie z.B. der A380 und die B747 im europäischen Markt wahrscheinlich für immer aus-

gemustert werden. Aber auch das Reiseverhalten wird sich in einigen Bereichen verändern. Aus Innsbrucker Sicht bin ich zwar optimistisch, dass die Flugreise in den Urlaub, sei es im Sommer im Outgoing in Richtung Mittelmeer oder im Winter im Incoming zu uns nach Tirol, sehr rasch wieder stark nachgefragt wird, sobald es erste nachhaltige medizinische Lösungen bezüglich Corona gibt. Etwas schwieriger sieht es bei der Geschäftsreise aus. Hier wird einerseits abzuwarten sein, wie sich Corona auf die Wirtschaftsentwicklung auswirken wird – es gibt ja eine Faustformel, wonach 1% Wirtschaftswachstum ungefähr 2,5% Passagierwachstum generiert, und leider gilt diese Formel auch mit negativen Vorzeichen. In einigen Bereichen wird man verstärkt auch die neuen Videokonferenzen nutzen, aber auch Dienstreisen für einige Zeit aus Kostengründen einschränken.

Ab wann rechnest du mit einer Rückkehr zur Normalität?

Bei Urlaubsverkehr rechne ich stark damit, dass sich die Situation in Europa bereits zum Sommer 2021 deutlich entspannen wird, wenn zunehmend neue Impfstoffe und Behandlungsmethoden zum Einsatz kommen. Bei der Geschäftsreise wird es sicherlich noch 2-3 Jahre länger dauern. Wir sind aber zuversichtlich, dass wir spätestens zum Winter 2021/22 bei uns in Innsbruck wieder ein reges Flugprogramm sehen werden.

Vielen Dank für das Gespräch!

Zu Redaktionsschluss Anfang Dezember stellt sich uns die Situation wie folgt dar:

Austrian wird die Strecke Wien-Innsbruck bis Ende Februar 6-7 Mal pro Woche bedienen, mit zwei Flügen am Freitag und keinem Flug am Dienstag. Nach Frankfurt sind zunächst nur Einzelflüge geplant, regelmäßige Flüge wird es frühestens im März wieder geben.

Hinter allen weiteren Routen stehen große Fragezeichen, da hier die Entwicklung der Reisebeschränkungen sowie der Hotel- und Skigebietsöffnungen entscheidend sind. Charterflüge, etwa von TUI und SAS, werden definitiv nicht durchgeführt solange durch die Reise eine Quarantäne verpflichtend wird.

Die neben Austrian bedeutendsten Airlines mit Linienflügen haben bis dato unterschiedlich reagiert. Transavia wird Amsterdam frühestens ab 07.01. wieder anfliegen, Rotterdam, Eindhoven und Brüssel frühestens ab 11.02. EasyJet hat die Frequenzen auf allen Routen massiv gekürzt und wird nur in den Ferien vermehrt zu sehen sein, im Jänner stehen dann lediglich noch Gatwick und Manchester jeweils ein Mal pro Woche durchgehend im Flugplan. British Airways plante mit Stand Anfang Dezember noch, an vier Tagen pro Woche Flüge in geringerer Frequenz anzubieten, während Jet2 alle Flüge bis Ende Jänner gestrichen hat. Eurowings hat die Hamburg-Flüge sogar bereits für den kompletten Winter gestrichen.

GRAZ

Text: Michel Sander

FORMEL 1 CHARTERFLÜGE 2020

Dieses Jahr fanden erstmals zwei Rennen hintereinander am Red Bull Ring in Spielberg statt. Neben dem Großen Preis von Österreich, fand eine Woche später noch der Große Preis der Steiermark statt. Während der gesamte Fahrer- und VIP-Verkehr direkt in Zeltweg abgewickelt wurde, spielte auch der Flughafen Graz als Dreh- und Angelpunkt diverser Teams und des Formula One Managements wieder eine wichtige Rolle.

Den Anfang machte wie jedes Jahr die BAe 146-100 der Formel 1 Rennleitung, welche zahlreiche Flüge aus England und zuletzt Budapest nach Graz unternahm. Die Scuderia Ferrari vertraute wie immer auf den italienischen Flagcarrier Alitalia und TUIfly Belgium landete mit einer Boeing 737 aus London Luton kommend. Die ehemalige WDL kam erstmals unter dem neuen Markenauftritt German Airways mit einer Embraer 190 aus Birmingham nach Graz.



Foto: Robert Schöberl

Mit Aurigny Air Service durften eine nicht alltägliche Airline am 30. Juni sowie am 1. und 13. Juli am Flughafen Graz begrüßt werden. Die Regionalfluggesellschaft hat ihren Sitz in Guernsey und ist ein Eigenbetrieb der Vogtei Guernsey.



Foto: Roland Bergmann

LINZ

Text: Michael David

Ein nicht alltäglicher Gast in Form einer BAe 146-200QC der Royal Air Force flog aus London-Heathrow via Hannover ein, um den Linzer Flughafen wieder nach einer knappen Stunde in Richtung Berlin-Tegel zu verlassen.



Auf einem der letzten Saisonflüge aus Rhodos setzte Corendon Europe ihre Boeing 737-800 Winglets in den Sonderfarben des 1. FC Nürnberg nach Linz ein.



Fotos: Michael David

Mit Beginn des Winterflugplans erfolgte auch auf dem wöchentlichen Frachtkurs der DHL zwischen dem Europa-Hub Leipzig/Halle und Linz eine Umstellung. Auf ausgewählten Flügen verkehren nun auch Boeing 757F der spanischen Cygnus Air, welche bislang mehrheitlich zu Destinationen in Nord- und Osteuropa zum Einsatz kamen.



Foto: J. Stiglmaier

INNSBRUCK AIRPORT



www.innsbruck-airport.com

Wir lassen Inselträume wahr werden

