



## Reportage/History

Die Dash7-/Dash8-Ära am Flughafen  
Innsbruck (von Tanja Chraust)



## ENTDECKEN SIE UNSERE **NEUBAUPROJEKTE** IN KITZBÜHEL & SÖLL



### **Das Lutzenberg, Kitzbühel**

- » Exklusive Kleinwohnanlage mit 9 Einheiten
- » 3-Zimmer Eigentumswohnungen verfügbar
- » Ausrichtung nach Südwesten bzw. Westen
- » Nahe am Schwarzsee und Golfclub
- » In Bau | Fertigstellung: Sommer 2022



### **Peter & Paul, Söll**

- » 2- bis 5-Zimmer Eigentumswohnungen
- » 1-Zimmer Apartments für Unternehmer
- » Zentrumsnahe Lage
- » Arzt und Physiotherapeut im Haus
- » In Bau | Fertigstellung: Frühjahr 2023

Obmannbericht .....	S. 04
Vereinsprogramm .....	S. 05
Reportage/History: Die Dash7-/Dash8-Ära .....	S. 06
Collage: Sommer 2021 am Innsbrucker Flughafen .....	S. 12
Interview mit Nadine Herrmann .....	S. 14
Aktuelles .....	S. 16
Airports .....	S. 19

### **IMPRESSUM (GEM. §74 MEDIENRECHT)**

**Medieninhaber:** Verein der Flughafenfreunde Innsbruck, 6020 Innsbruck, Fürstenweg 180  
[www.fdfi.at](http://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](mailto: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 18:30 im „FlyINN“ Flughafenrestaurant (vorbehaltlich Änderungen)

**Grafik & Layout:** Theresa Ringler | [www.sonnenseite.design](http://www.sonnenseite.design), Innsbruck: [info@sonnenseite.design](mailto: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!**



Ereignisreiche Monate liegen hinter uns. Mit der Pistensanierung wurde das größte Bauprojekt in der Geschichte des Innsbrucker Flughafens erfolgreich abgeschlossen. Ein Projekt, über das im Vorfeld viel diskutiert wurde und das leider auch für eigenes Marketing politisch missbraucht wurde. So wurde wiederholt auch der Fortbestand unseres Airports in Frage gestellt. Erfolglos, denn

sowohl in Politik als auch in der Bevölkerung gibt es ein großes Bekenntnis zu unserem Anschluss in die Welt für Wirtschaft, Forschung und Tourismus.

Ich denke, fast alle von uns haben die Baustellenarbeiten über die vergangenen Wochen verfolgt. Einige Vereinsmitglieder konnten im Rahmen der Baustellenbesichtigung auch unmittelbar miterleben, wie diese Mammutaufgabe vor Ort umgesetzt wurde. Durch die nunmehrige abgeschlossene Sanierung ist Innsbrucks Erreichbarkeit langfristig gesichert. Zur professionellen Abwicklung der Arbeiten darf ich den Verantwortlichen herzlich gratulieren und den Dank der Flughafenfreunde aussprechen! Ein ausführlicher Bericht zur Pistensanierung ist für das nächste Journal im Dezember geplant.

In der vergangenen Ausgabe haben wir über den letzten Dash-Flug vom 31. Mai 2021 berichtet. Im History Report schenkt uns Tanja Chraust in gewohnt spannender und informativer Weise

einen Überblick auf die Ära der Dash 7 und 8 am Innsbrucker Flughafen. In unserer Interviewreihe mit den Verantwortlichen des Flughafens stellen wir euch dieses Mal die kürzlich zur Prokuristin und Leiterin für Finanzen, Rechnungswesen & Controlling bestellte Dipl. Kff.(FH) Nadine Herrmann näher vor. Corona stellt besonders an die Finanzabteilung große Herausforderungen. Mehr darüber erfahrt ihr im Interview.

Am Samstag den 29. Jänner 2022 wollen wir den für letztes Jahr bereits geplanten Ausflug zum Airport Samedan nachholen. Aufgrund des gleichzeitig stattfindenden Snow Polo World Cups in St. Moritz, erwarten wir viele interessante Flugzeuge und einen regen Flugverkehr vor Ort. Details zu diesem Ausflug und den kommenden Vereinsabenden findet ihr im Programm.

Abschließend darf ich mich bei allen bedanken, die bei der Umsetzung dieses Journals so großartig mitgewirkt haben, insbesondere bei Tanja Chraust, Theo Hanisch, Marcel Schmidt, Martin Dichler und unseren Flughafenfreunden aus ganz Österreich. Nun aber viel Freude bei der Lektüre des Journals Nr. 139!

Lucas Krackl  
**Vereinsobmann**



**VEREINS-  
VERANSTALTUNGEN**

Hier findet ihr das aktuelle Vereinsprogramm (Stand 15.09.2021). Treffpunkt für die Vereinsabende ist wie immer der erste Freitag im Monat um 18:00 Uhr im Fly-Inn.



Flughafenfreunde bei der Besichtigung der Pistensanierung am Flughafen Innsbruck.

**Freitag, 5. November 2021 · 18:00**  
**Vereinsabend im Fly Inn | Flugplan Winter 2021/2022**  
mit dem Leiter des Traffic Handlings Armin Stotter

**Freitag, 3. Dezember 2021 · 18:00**  
**Vereinsabend im Fly Inn | Weihnachtsfeier**  
mit Walters Tombola und gemütlichem Beisammensein

**Freitag, 14. Jänner 2022 · 18:00**  
**Vereinsabend im Fly Inn | Einblicke in die Flughafenfeuerwehr**  
mit Carlo Vanzini

**Samstag, 29. Jänner 2022**  
**Ausflug Samedan Airport**  
Busreise nach St. Moritz im Zuge des Snow Polo World Cup  
Selbstbehalt: ca. 45 Euro (Nicht-Mitglieder ca. 60 Euro)  
Anmeldungen unter [office@fdfi.at](mailto:office@fdfi.at) ab sofort möglich

**Freitag, 4. Februar 2022 · 18:00**  
**Vereinsabend im Fly Inn | Stadtarchiv Innsbruck**  
mit dem Leiter des Stadtarchives DDr. Lukas Morscher

**Freitag, 4. März 2022 · 18:00**  
**Vereinsabend im Fly Inn | Generalversammlung**

**Terminavisos: FDFI Mitgliederreise nach Zürich**  
voraussichtlich 11./12. Juni 2022. Fixierter Termin und weitere Details zu Selbstbehalt folgen.

*Wir bitten alle Vereinsmitglieder, die jeweils gültigen behördlichen Bestimmungen einzuhalten. Terminliche Änderungen vorbehalten.*

## DIE DASH7-/DASH8-ÄRA VON TYROLEAN AIRWAYS/ AUSTRIAN AIRLINES AM FLUGHAFEN INNSBRUCK

Tanja Chraust

Als am Montag, den 31. Mai 2021 mit einer 19-minütigen Verspätung um 15.34 Uhr die letzte Dash8-400Q von Austrian Airlines (Registrierung OE-LGI – Name: Eisenstadt) vom Flughafen Innsbruck abhob, wurde ein Schlusstrich unter die seit mehr als vier Jahrzehnte dominierende Präsenz der Dash7- und Dash8-Turboprop-Maschinen von Tyrolean Airways/Austrian Airlines auf dem lokalen Fluggelände gesetzt. Der Grundstein für diese Ära wurde schon in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre gelegt, um den ab 1968/1969 schwer in die Krise geratenen Innsbrucker Flughafen wieder auf die Erfolgsschiene zu bringen. Ausschlaggebend für den damaligen markanten Rückgang des Innsbrucker Flugbetriebs waren die Umstellung der Luftfahrttechnik von Propeller- auf Düsenverkehrsflugzeuge, sowie der Verlust der tragenden Säulen des lokalen Fluggeschehens (6. November 1968: Insolvenz British Eagle International Airlines und 31. Oktober 1969: Einstellung der Innsbruck-Kurse durch Swissair und Austrian Airlines) und das Fehlen eines speziell für den Innsbrucker Flughafen geeigneten Anflugverfahrens. Der erste Schritt für die Wiederbelebung des Innsbrucker Flugverkehrs wurde am 29. Jänner 1976 mit der offiziellen Inbetriebnahme eines für den in den Alpen gelegenen Flughafen eigens konzipierten Anflugverfahrens gesetzt. Mit dieser Maßnahme erzielte man 1979 bei den Innsbruck-Flügen nicht nur einen entscheidenden Durchbruch bei den Charterfluggesellschaften aus Nord- und Westeuropa, sondern man konnte auch die Fluggesellschaft Crossair für die Aufnahme des Linienkurses Zürich–Innsbruck (2. Juli 1979) gewinnen.

Parallel dazu gab es auch Überlegungen, ein von Innsbruck ausgehendes Streckennetz aufzubauen, weil zu diesem Zeitpunkt seitens der Austrian Airlines keinerlei Interesse bestand, die Tiroler Landeshauptstadt wieder in ihr Flugprogramm aufzunehmen. Eine dafür treibende Kraft war Mag. Jakob Ringler, der schon als junger Mann mit dem Handling von viermotorigen Verkehrsflugzeugen (insbesondere Britannia und Viscount) am Flughafen Innsbruck betraut worden war und sich in seiner wirtschaftswissenschaftlichen Diplomarbeit (1968) mit dem österreichischen Inland-Flugverkehr beschäftigt hatte. Zwischen 1969–1970 fungierte er für ein Jahr als Transportkoordinator bei der Biafra-Luftbrücke der Vereinten Kirchenhilfe am Flughafen São Tomé (damals eine portugiesische Insel im Golf von Guinea, Afrika – Unabhängigkeit: 12. Juli 1975 - die Insel São Tomé bilden zusammen mit der Insel Príncipe einen afrikanischen Inselstaat). Danach war er in München bei einem Luftfahrtentwicklungsbetrieb tätig und als

dieser in Konkurs ging, wirkte er als Marketingberater für die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. Ende 1976 gelang es ihm, den kanadischen Flugzeugproduzenten De Havilland Aircraft Ltd. für ein Pilotprojekt am Flughafen Innsbruck zu überzeugen. Nach Übernahme der Geschäftsleitung der Aircraft Innsbruck durch Jakob Ringler wurde mit Hochdruck am Projekt gearbeitet. Hochrangige Firmenvertreter und Experten kamen regelmäßig zu Besuch und schließlich wurde der Prototyp der Dash 7 zur Demonstration der Flugeigenschaften nach Innsbruck gebracht.



Schon bei der ersten Vorstellung der Dash7 am Innsbrucker Flughafen (13. September 1978) waren die Anwesenden von diesem viermotorigen Fluggerät beeindruckt. Dieses Demonstrationsflugzeug wies nicht nur über eine im Großraumstil konzipierte Kabine für 50 Passagiere auf, sondern imponierte durch seine idealen Start- und Landeeigenschaften (erforderliche Pistenlänge: 700 m) und vor allem wegen der geringen Lärmentwicklung.

*Privatarchiv Jakob Ringler, Innsbruck*

Der in Toronto beheimatete kanadische Flugzeughersteller, war 1928 von der britischen De Havilland Aircraft Company Ltd. (Gründung: 1920 von Geoffrey de Havilland) als Tochtergesellschaft ins Leben gerufen worden. Bis zum Zweiten Weltkrieg produzierte die kanadische Niederlassung ausschließlich für den britischen Mutterkonzern, der mit seinen Entwicklungen (Doppeldecker Gipsy Moth, Bomben- und Jagdflugzeug Mosquito) weltweite Bekanntheit erlangte. Während der britische Hauptsitz nach dem Zweiten Weltkrieg mit dem ersten Düsenverkehrsflugzeug DH. 106 Comet auf dem Weltmarkt in Erscheinung trat, entwickelte der kanadische Ableger zusätzlich Fluggeräte, die speziell für die kanadischen Gegebenheiten (z. B. DHC-3 Otter und DHC-6 Twin Otter) ausgelegt waren. So hatte man 1970 mit der Konstruktion der DHC-7 (Kurzbezeichnung Dash7) begonnen. Mit Unterstützung der kanadischen Regierung wurde 1972 der Bau von zwei Vorderserienmaschinen ermöglicht und die Serienfertigung im November 1974 beschlossen. Der Erstflug des viermotorigen Hochdeckers mit einem T-Leitwerk erfolgte am 27. März 1975. Noch fehlten Mag. Jakob Ringler die notwendigen Investoren

für seinen sehr mutigen Plan, mit diesem Fluggerät einen Liniensflugbetrieb von Innsbruck ausgehend nach Wien, Zürich und Frankfurt aufzubauen. Er fand sie Ende 1977 in den Personen Gernot Langes-Swarovski und Christian Schwemberger-Swarovski, die am 1. Jänner 1978 das von Dr. Max Schuh und dessen Frau Dr. Anneliese Schuh-Proxauf 1958 gegründete und sehr erfolgreiche Bedarfsflugunternehmen Aircraft Innsbruck Luftfahrt-Gesellschaft m.b.H. & Co.KG. übernommen hatten. Sie bestellten im März 1978 Jakob Ringler zum alleinigen Geschäftsführer der Aircraft Innsbruck. Zu guter Letzt mussten noch die politischen Vertreter und die Innsbrucker Bevölkerung von diesem Fluggerät überzeugt werden, denn das Thema Flughafen Innsbruck stieß sowohl bei den lokalen Politikern als auch bei der Innsbrucker Bevölkerung auf sehr gegensätzliche Meinungen. Doch bei der am 13. September 1978 erfolgten ersten Präsentation der von De Havilland Aircraft entwickelten viermotorigen Turboprop-Maschine der Type DHC-7 (DHC steht für De Havilland Canada) auf dem Flughafen Innsbruck konnte eindrucksvoll unter Beweis gestellt werden, ein für die Innsbrucker Anforderungen bestes geeignetes Fluggerät gefunden zu haben. Dafür ausschlaggebend waren nicht nur die günstigen Start- und Landeeigenschaften (= STOL-Flugzeug = Short Take-Off and Landing), sondern in erster Linie die geringe Lärmentwicklung.



Mit der 1979 erfolgten Vertragsunterzeichnung über den Ankauf einer viermotorigen Dash7 (links: John Sandford von de Havilland Aircraft Ltd., Toronto und rechts: Mag. Jakob Ringler, Geschäftsführer der Aircraft Innsbruck bzw. Tyrolean Airways) wurde der Grundstein für eine mehr als vier Jahrzehnte bestehende und sehr erfolgreiche Partnerschaft gelegt.

*Privatarchiv Jakob Ringler, Innsbruck*

Mit der Unterzeichnung des Kaufvertrags zum Erwerb der ersten viermotorigen DHC-7 (= Kurzbezeichnung Dash7) 1979 stand der Realisierung dieses couragierten Projekts nichts mehr im Wege und gleichzeitig wurde damit der Grundstein

für eine langjährige Partnerschaft zwischen dem Flugzeughersteller und den Fluggesellschaften Tyrolean Airways und später Austrian Airlines gelegt.



Als erster europäischer Airliner setzten die Tyrolean Airways die Dash7 ein und ab 9. April 1980 wurden damit die Strecken Innsbruck–Wien und Innsbruck–Zürich bedient. Hier das viermotorige Turboprop-Regionalflugzeug (Länge: 24,39 m/Höhe: 7,97 m/Reisegeschwindigkeit: 420km/h und Sitzplätze: ursprünglich 50, aber später bei Tyrolean Airways wegen der eingebauten größeren Galley auf 48 reduziert) in der ersten Tyrolean Airways-Bemalung auf dem Vorfeld der am 24. April 1965 eröffneten neuen Südanlage.

*Foto: Jakob Ringler, Innsbruck*

Als am 1. April 1980 der Innsbrucker Home-Carrier, der ab Mitte 1979 unter dem international zugkräftigeren Namen Tyrolean Airways, Tiroler Luftfahrtgesellschaft m.b.H. & Co KG auftrat, seinen von Innsbruck ausgehenden Flugbetrieb mit den Verbindungen nach Wien und Zürich aufnahm, war dieses Ereignis schon im Vorfeld "als Meilenstein der Geschichte des Flugwesens in Tirol" bezeichnet worden. Da sich die Auslieferung der ersten Dash7 (Registrierung: OE-HLS) ein wenig verzögert hatte, wurden diese Strecken vorerst mit den beiden Kleinjets der Type Cessna Citation 500 und Cessna Citation II bedient. Doch nach dem Taufakt der ersten Dash7 auf den Namen Stadt Innsbruck am 9. April 1980 stand dieses Flugzeug, welches wegen der geringen Lärmbelastung (Gutachten der Universität Innsbruck: Lärmwert 79 Dezibel), liebevoll auch als Flüsterturbo bezeichnet wurde, im Einsatz. Für die geplante Aufnahme der Strecke Innsbruck–Frankfurt am 11. Mai 1981 war bereits 1980 die zweite Dash7 (Kennzeichen: OE-HLT) in Auftrag gegeben worden, welche am 9. Juni 1981 den Namen Stadt Wien erhielt. Zusätzlich zu den regelmäßigen Verbindungen und Charterflügen standen die Dash7-Maschinen auch bei Hilfs- und Gipsbombertransporten in Verwendung.



In der ersten Phase bildeten die beiden viermotorigen Dash7-Turboprop-Maschinen das Rückgrat der Tyrolean Airways-Flotte. Das erste Flugzeug (links: Registrierung OE-HLS) wurde auf den Namen Stadt Innsbruck getauft und die Übernahme des zweiten Fluggerätes (rechts: Kennzeichen OE-HLT) erfolgte 1981 und erhielt den Namen Stadt Wien. Mehrere europäische Airliner (Adria Airways, Air Greenland, British Antarctic, British Midland Airways, Brymon Airways, London City Airways, Maersk Air, Spantax und Widerøe's Flyveselskap) verwendeten bzw. verwenden dieses Flugzeugmodell. Bis zur Einstellung der Dash7-Produktion im Dezember 1988 waren insgesamt 113 Flugzeuge dieses Typs ausgeliefert worden, wobei das letzte Exemplar 1988 an Tyrolean Airways ging.

Privatarchiv: Tanja Chraust, Innsbruck – Bestand „Alexander Krenkel“

1985 erfolgte die Aufstockung der Turboprop-Flotte noch um die zweimotorige Dash8-100, die am 3. Mai 1985 den Namen Stadt Graz erhielt. In den nachfolgenden Jahren führte der kontinuierliche Ausbau des Streckennetzes auch zu einer weiteren Vergrößerung des Flugzeugparks (1985: zwei Dash7 und eine Dash8-100 und 1991: zwei Dash7, sechs Dash 8-100 und Taufe der ersten zweimotorigen Dash 8-300 am 30. Oktober 1991 auf den Namen Land Tirol) und zu einem deutlichen Anstieg im Passagieraufkommen (1985: Linie 99.865/Charter 29.300 = gesamt 129.165 und 1991: Linie 237.965/Charter 32.925 = gesamt 270.890).

Ab November 1992 stand für die Wartung der Dash-Maschinen am Flughafen Innsbruck, der Heimatbasis von Tyrolan Airways, eine dafür neu errichtete eigene Werftanlage bestehend aus einem Werfthangar mit Betriebsgebäude und Triebwerksprobelaufstand zur Verfügung. Dort konnten alle gesetzlich vorgeschriebenen Checks (A bis D) für diese Flugzeuge durchgeführt werden. Diese beschränkten sich jedoch nicht nur auf die Tyrolean Airways-Flotte, sondern wurden auch gerne von anderen Airlinern in Anspruch genommen. Die am 2. März 1994 geschlossene Vereinbarung zwischen Austrian Airlines und Tyrolean Airways hatte massive Veränderungen in der Geschäftspolitik des Home-Carriers zur Folge.



Am 30. November 1981 verabschiedeten Mag. Jakob Ringler (vorne) und der Innsbrucker Bürgermeister DDr. Alois Lugger (dahinter) den 100.000. Passagier von Tyrolean Airways. Als die Ambulanz- und Privatjetflüge vom Linienflugbetrieb der Tyrolean Airways ausgegliedert wurden, übernahm Ringler die Geschäftsführung von Tyrolean Air Ambulance und Tyrolean Jet Service (spätere Bezeichnung Tyrolean Jet Services) und Heliair Helikopter Air Transport. Zusätzlich war er am Aufbau des Christophorus-Notarztthubschraubersystems in Österreich (Start: 1. Juli 1983) in wesentlicher Funktion beteiligt und 1999 erwarb er die Mehrheitsanteile der Tyrolean Air Ambulance, deren Namen er auf Tyrol Air Ambulance änderte. Schließlich wurde dieses Unternehmen in den Firmenverband der von ihm gegründeten Linienfluggesellschaft Welcome Air, welche am 22. Mai 2000 mit ihrem Linienflugbetrieb startete, eingegliedert. Mit dem Verkauf der Welcome Air 2009 beendete er seine jahrzehnte lange Berufstätigkeit in der Luftfahrtbranche. Doch bis heute ist sein Interesse für die Luftfahrt ungebrochen und sein profundes Wissen, sowie sein umfangreiches bis in die 1960er Jahre reichendes Bildarchiv zum Innsbrucker Fluggeschehen stellen essenzielle Quellen dar. Da er diese auch stets gerne zur Verfügung stellt, ist es möglich, wichtige Abschnitte des lokalen Flugbetriebs historisch aufarbeiten zu können.

Foto: Stadtarchiv/Stadtmuseum Innsbruck, Sign. Ph-16925 - Frischauf-Bild

In einem ersten Schritt übernahmen am 1. Juli 1994 die Tyrolean Airways den Flugbetrieb von Austrian Air Services und im Gegenzug dazu beteiligten sich die Austrian Airlines mit 42,85% an dem Innsbrucker Flugunternehmen. Doch nur wenige Jahre später (Frühjahr 1998) befanden sich die Tyrolean Airways im alleinigen Besitz der Austrian Airlines und stiegen in dem seit 1. April 1997 völlig liberalisierten EU-Luftraum zu einer der größten Regionalfluggesellschaften Europas (Passagiere 1993: Linie 468.597/Charter 32.151 = gesamt 500.748, 1994: Linie 899.552/Charter 31.013 = gesamt 930.565 und 1998: Linie 1.729.524/Charter 103.698 = gesamt 1.833.222) auf. Diese Entwicklung schlug sich ebenso in einem starken Flottenausbau (1993: zwei Dash7, acht Dash8-100 und vier Dash8-300, 1994: eine Dash7, sieben Fokker 50, acht Dash8-100 und vier Dash8-300) nieder.



Im Frühjahr 1985 hatten die Tyrolean Airways ihre erste Dash8-100 übernommen und 1988 umfasste deren Flotte bereits über drei Dash 7 (Registrierung: OE-LLU, OE-LLT und OE-LLS) und drei Dash8-100-Maschinen (im Hintergrund eine Maschine dieses Typs – Kennzeichen: OE-LLR). Im Gegensatz zur viermotorigen Dash7 handelt es sich bei der Dash8-100 um ein zweimotoriges Turboprop-Regionalflugzeug (Länge: 22,25 m Höhe: 7,49 m, Reisegeschwindigkeit: 500 km/h und Sitzplätze 37), welches am 20. Juni 1983 seinen Erstflug absolviert hatte. Im Zusammenhang mit der Übernahme der ersten Dash8-100 präsentierte sich die Flotte des Home-Carriers in einer neuen und dynamisch stärker wirkenden Flugzeuglackierung.

Foto: Jakob Ringler, Innsbruck

Doch mit 31. Mai 1995 beschränkte sich dieser nicht mehr ausschließlich auf Turboprop-Maschinen, sondern wurde um Düsenverkehrsflugzeuge der Type Fokker 70 (1995: Übernahme von drei Stück) ergänzt und umfasste 1998 bereits 35 Fluggeräte (21 Turboprop-Maschinen: eine Dash7, sechs Dash8-100 und 14 Dash8-300 und 14 Düsenverkehrsflugzeuge: sechs Fokker 70 und acht Canadair RJ). Ab dem Jahr



Im Auftrag von Tyrolean Air Ambulance führten Tyrolean Airways sowohl mit ihren Dash7- als auch mit den Dash8-Flugzeugen immer wieder Gipsbomber-Transporte durch, um verletzte Winterurlauber rasch in ihre Heimatländer befördern zu können. Hier die zweimotorige Dash8-100 (Registrierung: OE-LLR - Name: Stadt Graz), welche für diesen Spezialtransport extra umfunktioniert wurde. Die Produktion dieses Flugzeugtyps wurde jedoch 2005 eingestellt.

Foto: Jakob Ringler, Innsbruck



1991 ergänzte die erste Dash8-300 die Flotte von Tyrolean Airways. Hier die Maschine mit der Registrierung OE-LTA – Name: Stadt Linz. Das ebenfalls zweimotorige Turboprop-Regionalflugzeug (Länge: 26,77 m/Höhe: 6,22 m, Reisegeschwindigkeit: 865 km/h und Sitzplätze: 50) weist gegenüber der Dash8-100 nicht nur eine höhere Geschwindigkeit, sondern auf Grund der Rumpfstreckung auch ein größeres Sitzplatzangebot auf. Die Produktion dieses Flugzeugtyps (Erstflug: 15. Mai 1987) beschränkte sich auf den Zeitraum zwischen 1987 und 2009.

Foto: Walter Kaller

2000 erfolgte im Bereich des Turboprop-Flugzeugparks die schrittweise Übernahme von den zweimotorigen Maschinen der Type Dash8-400Q (= Bombardier Q400), um künftig die kleineren Dash8-100 und Dash8-300 zu ersetzen. Mit der noch im Dezember 2000 fixierten Neustrukturierung der Austrian Airlines wurden die Tyrolean Airways noch näher an das Mutterunternehmen gebunden, das sich auch im äußeren Erscheinungsbild widerspiegelte. In einem ersten Schritt wurde ab dem Winterflugplan 2001/02 die Tyrolean Airways-Kurse nicht mehr unter dem bisherigen IATA-Code VO, sondern nur mehr unter der Austrian Airlines-Kurzbezeichnung OS abgewickelt und ab dem 16. September 2003 traten die Tyrolean Airways-Flugzeuge nur mehr in der neu gestalteten Austrian-Flugzeugbemalung unter der Marke Austrian arrows mit dem Zusatz operated by Tyrolean auf.



Im Jahr 2000 ergänzten insgesamt 4 Stück des zweimotorigen Turbopropflugzeugs Dash8-400Q (Länge: 32,83 m /Höhe: 8,34 m/ Reisegeschwindigkeit: 665 km/h und Sitzplätze: 76) die Flotte von Tyrolean Airways. Da jedoch der kanadische Flugzeugproduzent deHavilland Aircraft Ltd. 1992 schon aufgelöst und in Bombardier Aerospace einverleibt worden war, trug dieser Flugzeugtyp ab 1996 die Bezeichnung Bombardier Q400, wobei der Zusatz Q für das eingebaute aktive Lärm- und Vibrationsminderungssystem steht. Diese Technik gehörte seit dem zweiten Quartal 1996 bei allen Dash8-Maschinentypen zum Standard. Auf Grund der im Dezember 2000 beschlossenen engeren Anbindung von Tyrolean Airways an die Austrian Airlines traten ab dem 16. September 2003 die Tyrolean-Flugzeuge in der neu gestalteten Austrian-Flugzeugbemalung unter der Marke Austrian arrows auf. Hier die Bombardier Q400 mit dem Kennzeichen OE-LGG namens Stadt Budapest vor dem im November 1992 neu errichteten Tyrolean-Werfthangar.

Foto: Armin Stotter, Thaur

Die stets sehr erfolgreich agierende Austrian Airlines-Tochter Tyrolean führte im Jahr 2004 wöchentlich 1.650 Flüge zu 74 Destinationen durch. Dabei wurden insgesamt 2.921.629 Pas-

sagiere (Linie: 2.832.308/Charter: 89.321) befördert und die Flotte umfasste insgesamt 52 Flugzeuge (Turboprop-Maschinen: 12 Dash8-300 und 8 Dash8-400Q und 32 Düsenverkehrsflugzeuge: 6 Fokker 70, 6 Fokker 100, 17 Canadair RJ und aus dem Bestand der Tyrolean Airways-Tochter Rheintalflug 3 Embraer RJ, welche jedoch verleast wurden). Doch mit der Übernahme der Austrian Airlines und ihrer Tochtergesellschaften durch den Deutschen Lufthansa-Konzern am 3. September 2009 traten ab 2012 die Flugzeuge der Austrian Airlines nur mehr unter der einheitlichen Marke Austrian auf. Am 1. April 2015, also genau 35 Jahre später nach dem erfolgreichen Start von Tyrolean Airways mit dem Flugbetrieb auf den Strecken Innsbruck-Wien und Innsbruck-Zürich, wurde mit der Fusionierung der stets wirtschaftlich positiv agierenden Tyrolean Airways in die Austrian Airlines jedoch das Kapitel Tyrolean Airways für immer geschlossen.

Mit 1. April 2019 begannen die Austrian Airlines ihre inzwischen auf 18 Stück angestiegene Bombardier Q400-Flotte schrittweise bis Ende März 2021 abzubauen. Die weltweite Corona-Krise verzögerte jedoch den Abschluss dieses für den 31. März 2021 geplante Vorhaben schließlich auf den 31. Mai 2021. Doch an diesem Montag war es dann soweit und mit einer 18-minütigen Verspätung landete die Bombardier Q400-Maschine mit der Kursnummer OS 0905 um 14.14 Uhr am Flughafen Innsbruck. Dabei handelte es sich um die letzte Bombardier Q400 der Austrian Airlines, welche am 28. Jänner 2005 für das Tochterunternehmen Tyrolean Airways übernommen worden war. Corona bedingt konnte nur ein kleiner ehrender Empfang für die zweimotorige Turboprop-Maschine mit der Registrierung OE-LGI am Flughafen bereit werden.



Die Begrüßungs-Fontäne für die letzte Landung einer Bombardier Q400 (= Dash8-400Q) von Austrian Airlines am Flughafen Innsbruck (31. Mai 2021). Da 2019 das Unternehmen Longview Aviation Capital das gesamte Dash8-Programm von Bombardier Aerospace übernommen und in eine neue Tochtergesellschaft mit dem Namen De Havilland Aircraft of Canada überführt hatte, kehrte man wieder zur ursprünglichen Bezeichnung Dash8-400Q zurück.

Foto: Walter Kaller, Innsbruck



Das Innsbrucker Bodenpersonal von Austrian Airlines, sowie auch einige ehemalige Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen von Tyrolean Airways, teilweise gekleidet in ihren früheren Tyrolean Airways-Outfits, bereiteten der letzten Dash8-400Q-Landung von Austrian Airlines einen würdigen Empfang. Zur großen Überraschung der Anwesenden stand auf dieser Maschine in großen roten Buchstaben Pfiat di, Dash!

Foto: Marcel Schmidt, Innsbruck

Dabei wurde das Flugzeug mit dem Namen Eisenstadt beim Rollen zum Vorfeld mit einer Wasserfontäne von der Flughafenfeuerwehr begrüßt. Beim Einbiegen der Maschine zum Vorfeld staunte das Empfangskomitee nicht schlecht, als auf dem Flugzeugrumpf in großen und in rot gehaltenen Buchstaben „Pfiat di, Dash!“ zu lesen stand. Nach dem Abstellen der Propeller und dem Öffnen der Flugzeugtüre konnten die den Flug begleitenden Ehrengäste – unter ihnen Michael Trestl vom Vorstand der Austrian Airlines und auch 20 Mitglieder der Flughafenfreunde Wien - von Flughafendirektor Dipl.-Ing. Marco Pernetta und dessen Stellvertreter Mag. Patrick Dierich in Anwesenheit der ehemaligen Tyrolean Airways-Geschäftsführer (Mag. Jakob Ringle, Fritz A. Feitl, Dr. Josef Burger und Manfred Helldoppler) und den früheren Innsbrucker Flughafendirektoren (Hans Jilg und Mag. Reinhold Falch), sowie Personen aus dem früheren Mitarbeiterstab von Tyrolean Airways und weiteren Gästen begrüßt werden. Nach einem Aufenthalt von 1 Stunde und 20 Minuten hob die letzte noch verbliebene Bombardier Q400 der Austrian Airlines mit der Kurs-Nr. OS 0906 um 15.34 Uhr zum letzten Mal vom Flughafen Innsbruck nach Wien ab. Damit endete die seit mehr als vier Jahrzehnten bestehende und erfolgreiche Dominanz der Dash-Turbopropflugzeuge von Tyrolean Airways/Austrian Airlines auf dem Flughafen Innsbruck. Dabei stellte sich so mancher der Anwesenden wohl die berechtigte Frage, ob man sich vielleicht in Corona-Zeiten nicht zu schnell von der Dash-Ära verabschiedet hatte?



Mit Wehmut verfolgten die Anwesenden am Vorfeld des Innsbrucker Flughafens das letzte Abheben der noch verbliebenen Dash 8-400Q (Kennzeichen: OE-LGI – Name: Eisenstadt) von Austrian Airlines am 31. Mai 2021 um 15.34 Uhr vom Flughafen Innsbruck. Denn damit wurde das seit mehr als 40 Jahren bestehende und sehr erfolgreiche Kapitel der Dash7- und Dash8-Ära, welches von Mag. Jakob Ringle, dem ersten Geschäftsführer von Tyrolean Airways, initiiert, sowohl von ihm, sowie von seinen Nachfolgern und von Austrian Airlines ausgebaut worden war, für immer geschlossen.

Foto: Walter Kaller, Innsbruck

SOMMER 2021 AM  
FLUGHAFEN INNSBRUCK



YR-ASB · Tarom · Airbus A318 © Christian Schöpf



EI-HBA · Hibernian Airlines · Bombardier CRJ-1000 © Daniel Rinner



LY-FLT · KlasJet · Boeing 737-500 © Benjamin Radner



YR-FKB · Carpatair · Fokker 100 © Christoph Plank



9A-BTE · Trade Air · Fokker 100 © Paul Kolar



OY-RUE · Danish Air Transport · Douglas MD-83 © Paul Kolar



SX-DNB · Aegean Airlines · Airbus A320 © Marcel Schmidt



LY-KDT · KlasJet · Boeing 737-500 © Christian Schöpf



OY-TCG · Sunclass Airlines · Airbus A321 © Theo Schröcker

## IM GESPRÄCH MIT NADINE HERRMANN

Diplom-Kauffrau (FH) Nadine Herrmann ist seit kurzem Prokuristin der Tiroler Flughafenbetriebsges. m.b.H. in Innsbruck. Unser Obmann der Flughafenfreunde Lucas Krackl hat ihr einige Fragen zu ihre neue Funktion und ihrer Arbeit beim Flughafen gestellt.

### Zuallererst dürfen wir zur Beförderung in die Geschäftsleitung gratulieren. Könnten Sie unseren Leserinnen und Lesern erläutern, was ihr Aufgabenbereich umfasst?

Vielen Dank für die Glückwünsche zur Beförderung. Durch meine neue Funktion hat sich mein Aufgabenbereich erweitert und umfasst das Rechnungswesen und Controlling sowie die Finanzen. Des Weiteren beschäftige ich mich mit der Digitalisierung, der Entgeltordnung und dem Internen Kontrollsystem. Weitere Aufgaben meines Teams sind das Bestellwesen, die Fakturierung und das Vertragswesen. In meiner nun 5-jährigen Tätigkeit am Flughafen habe ich begonnen, viele Prozesse zu analysieren und durch die Einführung eines neuen ERP-Systems auf eine zukunftsfähige Basis zu stellen. Abteilungsübergreifende Anwendungen und Vernetzungen sind genauso wichtig für uns, wie die Weiterentwicklung bestehender Systeme.

Dabei helfen mir meine Erfahrungen im Bereich Wirtschaftsprüfung und Steuerberatung sehr. Das Arbeiten mit Zahlen bestimmt meinen Arbeitsalltag sehr, sei es mit Kalkulationen, steuerlichen Bestimmungen oder alltäglichen Aufgaben in Finanzfragen.

### Welche Herausforderungen stellen sich in Ihrem Berufsalltag durch die aktuelle Corona Situation und wie geht man damit um?

Die letzten 1,5 Jahre waren sehr von Veränderungen und der Abkehr von den üblichen Prozessen bestimmt. Das ist eine große Herausforderung für das ganze Team und alle MitarbeiterInnen am Flughafen. Dabei sind wir es gewöhnt, sehr flexibel in unseren Entscheidungen zu sein.

Ausgehend von einer guten finanziellen Ausstattung starteten wir ins Jahr 2020 und haben es geschafft uns selbstständig in dieser Pandemie zu finanzieren. Dabei ist es wichtig ein gutes Feingefühl zu besitzen, um auch mit Kunden, unseren langjährigen Partnern und Eigentümern diese Zeit gemeinsam zu überstehen. Angefangen von der strategischen Ausrichtung des Flughafens nach der Pandemie und der Sicherung der Liquidität und somit der Erhalt der Arbeitsplätze bis hin zum aktuellen Berichtswesen und Kalkulationen mit dynamischen Parametern haben diese außergewöhnliche Zeit geprägt. Man muss immer aktuell sein, aktiv bleiben und bekannte Wege



**Prok. Dipl.-Kff. (FH) Nadine Herrmann**  
Leitung Rechnungswesen, Controlling und Finanzen

*Nadine Herrmann arbeitet seit 2016 am Innsbrucker Flughafen. Sie studierte Betriebswirtschaft mit den Schwerpunkten Controlling und Wirtschaftsprüfung, war langjährige Prüfungsleiterin.*

*In ihrer Freizeit verbringt Nadine Herrmann gerne Zeit mit ihrer Familie, unternimmt Reisen, beschäftigt sich mit Sprachen und macht gerne Sport.*

*Ihr persönliches Motto lautet: Genieße das Leben, auch die kleinen Momente!*

*Foto: Gerhard Berger*

hinterfragen, um mit den aktuellen wirtschaftlichen Entwicklungen mithalten zu können, welche sich in dieser Pandemie so schnell ändern können. Dabei sollte man nie vergessen das ganze Team mitzunehmen, denn eine hohe Sozialkompetenz ist genauso wichtig wie die wirtschaftlichen Aspekte.

### Wo sehen Sie für Regionalflughäfen wie Innsbruck die großen Herausforderungen der Zukunft, wenn es um ihr Aufgabenfeld geht?

Regionalflughäfen werden sich neu erfinden müssen und werden hierbei nur auf einen Teil Altbewährtes zurückgreifen können. Während man davon ausgehen kann, dass sich der Privatreiseverkehr schnell wieder erholt, wird dies im Busi-

Foto: Peter Norz



nessverkehr noch ein wenig länger dauern. Das bringt jedoch auch viele Chancen mit sich, die Herausforderungen und Ziele der Zukunft mitzugestalten. Auf der einen Seite gibt es viele Vorschriften und gesetzlichen Vorgaben, die man in meinem Aufgabenbereich einhalten muss. Auf der anderen Seite kann ich diese Vorgaben in Zukunft an die aktuellen wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen anpassen. Dies betrifft die wirtschaftliche Ausgestaltung des Flughafens, genauso wie die Digitalisierung. Hier werden wir weiter voran gehen müssen, uns Veränderungen stellen und neue Wege erkunden, um den Flughafen effizient halten zu können. Wichtig ist auch weiterhin ein wesentlicher Standortfaktor für die Tiroler Wirtschaft zu sein. Als EMAS zertifizierter Betrieb spielt auch die Rücksichtnahme auf die Umwelt und der Aspekt der Nachhaltigkeit eine wesentliche Rolle im Rechnungswesen.

*Bei der Abwicklung von Großprojekten ist die Abteilung von Nadine Herrmann besonders gefordert.*

### Verraten Sie uns, wie Sie zum Flughafen gekommen sind?

Zufälle bestimmen das Leben. Flugzeuge haben mich schon immer fasziniert, jedoch hatte ich nie geplant, hauptberuflich mit Flugzeugen bzw. am Flughafen zu arbeiten. Nachdem ich viele Jahre für verschiedene Kunden in der Wirtschaftsprüfung und Steuerberatung tätig war und diese in ihrem Unternehmen in Teilgebieten unterstützen durfte, hat es mich gereizt, ein Unternehmen von A bis Z zu entdecken.

### Was wünschen Sie sich für den Innsbrucker Flughafen in den nächsten 5 Jahre?

Für den Flughafen wünsche ich mir, dass er weiterhin ein wichtiger Standort für Tirol ist, und wir weiterhin ökologische Aspekte am Flughafen verwirklichen können.

Mittelfristig wollen wir wieder erfolgreich wirtschaften und sowohl den Mitarbeitern am Flughafen, als auch den ansässigen Unternehmen ein interessantes Arbeitsfeld und eine gute Basis für die Zukunft bieten. Damit der Flughafen sowohl für Innsbruck und für Tirol weiterhin eine wichtige Stütze des regionalen Tourismus ist. Kurzfristig hoffe ich, genauso, wie das Team auf eine annähernd gute Wintersaison 2021/22.

*Vielen Dank für das Gespräch!*

## SUPREMEFLY

### WIENER START-UP AIRLINE HEBT TATSÄCHLICH ZUM ERSTFLUG AB.

Text und Foto: Martin Dichler, Wien

Die virtuelle österreichische Fluggesellschaft SupremeFly ist zu ihrem Erstflug von Bratislava nach Tunis abgehoben. Ab Oktober sollen wöchentliche Flatrate Linienflüge nach Tunis und Istanbul folgen.

In unserer letzten Ausgabe haben wir über dieses Start-Up Unternehmen berichtet. Nicht nur wir dachten an einen Apfelscherz, aber siehe da... Eigentlich hätte die virtuelle Fluggesellschaft SupremeFly bereits zum Sommer des heurigen Jahres zu 12 Zielen mit einem in Europa einzigartigen Flatrate-Tarifmodell starten sollen. Doch die Corona-Pandemie machte dem Unternehmen einen Strich durch die Rechnung. Auch wenn sich der Start der Flüge ab dem Flughafen Bratislava jetzt um einige Monate verschoben hat, so ist die virtuelle Fluggesellschaft, die aus einer Gruppe junger enthusiastischer Freunde rund um dem 30-jährigen tunesisch stämmigen Geschäftsführer Ahmed Taieb besteht, flügge geworden. Am 08. August hob ein Nouvelair A320 im Auftrag von SupremeFly zu ihrem Erstflug von Bratislava nach Tunis ab. Ursprünglich war im Unternehmen nicht daran gedacht worden auch Charterflüge anzubieten, wie Ahmed Taieb im Gespräch betont: „Doch nachdem kurzfristig eine Charterkette nach Tunesien ausgefallen ist, ist die ethnische Community auf uns zugekommen und hat gefragt, ob wir diese Flüge durchführen können“.



Zwar habe der Jungunternehmer wie viele Airline Gründer „alle nur möglichen Fehler gemacht, die man als Jungunternehmer machen kann“, doch schlussendlich ist es SupremeFly innerhalb kürzester Zeit gelungen, eine Charterkette mit 12 Rotationen auf die Beine zu stellen und innerhalb weniger Tage 650 Flugtickets dafür zu verkaufen, wie der Airline Manager betont. Das SupremeFly Team ist tatsächlich hoch motiviert. Am Erstflug nach Tunis stand am Flughafen Bratislava nicht nur ein

Vertreter des tunesischen Fremdenverkehrsamts für etwaige Fragen bereit, sondern eine ganze Mannschaft an Betreuern, die sich um das Wohl der Passagiere kümmerte. Das Catering für den Erstflug wurde von einem bekannten Wiener Street-food Caterer organisiert und direkt nach Bratislava geliefert.



### AB OKTOBER - FLATRATE ABONNENTEN FLÜGE NACH TUNIS UND ISTANBUL

War ursprünglich geplant gewesen erst mit 25.000 Voranmeldungen für das Abonnement-Flugservice an den Start zu gehen, so kündigt SupremeFly Gründer Taieb bereits jetzt den Start mit einer weit geringeren Zahl an Abonnenten an. Nachdem man im ethnischen Bereich stark vernetzt sei und die Fluglinie in der Community eigene „Botschafter“ angestellt habe um für das Produkt zu werben, rechnet man mit einer genügenden Auslastung um zunächst ab Oktober mit wöchentlichen Linienflügen nach Tunis und ab Dezember mit Flügen nach Istanbul zu beginnen. Die Anzahl an möglichen Abo-Destinationen werde zunächst kleiner ausfallen als ursprünglich geplant: „Der Start sollte langsam und überlegt beginnen“, wie Taieb betont. Zusätzlich zum Pauschalangebot für Abonnenten, möchte SupremeFly aber neu auch einen Einzelplatzverkauf auf ihren Flügen anbieten.

Der genaue Flugpartner für die Aufnahme der Flatrate Flüge sei laut SupremeFly derzeit noch nicht bekannt, man suche aber die regionale Zusammenarbeit mit einem Unternehmen in der Slowakei. Zum Einsatz soll idealerweise eine Boeing 737-800 oder ein Airbus 320 kommen.

## BORDSERVICE NEU BEI AUA

Pressestelle Austrian Airlines

Austrian Airlines arbeitete bereits seit einiger Zeit an der Neugestaltung des Catering-Konzeptes. Eingeführt wurde das neue Produktangebot an Bord im Frühjahr 2021. Lufthansa und SWISS stellten ebenfalls 2021 auf ein neues Onboard-Service um. „Auch künftig können wir ein Basisprodukt, den Flug, zu einem vernünftigen Preis anbieten – und geben jenen Passagieren, die mehr möchten, die Möglichkeit, aus einem Premium-Sortiment ihren Bedürfnissen entsprechend auszuwählen. In der Economy Class, auf Europaflügen, auf Reisen mit einer Flugzeit bis zu 180 Minuten erhalten Passagiere ab dem Frühjahr 2021 einen „Austrian Signature Treat“, ein süßes

Gastgeschenk. Die Auswahl zwischen süßem oder salzigem Snack ist damit Vergangenheit. Für Business Class Passagiere wird sich durch die Umstellung nichts ändern, Auswahl und Service-Angebot bleiben unverändert. Auf Flügen mit einer Flugzeit von über 180 Minuten bleibt das aktuelle Service der Economy Class ebenfalls bestehen. Auch für Austrian Airlines Fluggäste auf Austrian Holidays Charterflügen (erkennbar an der vierstelligen Flugnummer beginnend mit 2 oder 9, z.B. OS 9103 nach Rhodos) gibt es keine Änderung. Snack sowie Getränke werden weiterhin kostenfrei ausgegeben.

*Bordverpflegung wurde nach Ausbreitung des Covid Virus abgestellt und es war irgendwie voraussehbar, dass viele Airlines diesen Kostenfaktor nach den Lockdowns beibehalten würden. Wer erwartet hatte, dass dadurch die Flüge entsprechend billiger werden, wurde halt herb enttäuscht (Red.)*

## IM PORTRAIT: JAKOB RINGLER

Text: Martin Dichler, Theo Hanisch

Mag. Jakob Ringler (74) startete seine Luftfahrtkarriere nach seinem Studium im Jahr 1969 als Organisationsleiter der afrikanischen Biafra-Luftbrücke. Nach einem beruflichen Aufenthalt in München, kontaktierte er im Jahr 1976 De Havilland Canada mit dem Ansuchen, für ein neues Luftfahrtprojekt mit einer Dash 7 eine Machbarkeitsstudie für einen Linienflugverkehr ab Innsbruck auszuarbeiten. Ab 1978 leitete er als Geschäftsführer die Aircraft Innsbruck und nach deren Umwandlung die neu gegründete Tyrolean Airways. Nach einer Trennung der einzelnen Tyrolean-Geschäftsbereiche ab 1983, übernimmt der Manager die Geschäftsführung der Firma Tyrolean Air Ambulance, Tyrolean Jet Service und dem Hubschrauberbetrieb der Firma HeliAir Helikopter Transport. Im gleichen Jahr baut Jakob Ringler die österreichweite Christophorus Flugrettung (mit ÖAMTC) auf. 1999 gründet er im Rahmen eines Management Buy-outs die Welcome Air, die ein Jahr später mit drei Dornier 328/328Jet, Linien und Ambulanzflüge anbietet. Ab 2009 zieht sich der Luftfahrtpionier als Gesellschafter von Welcome Air zurück und verkauft seine Fluglinie. Seit Antritt seiner Pension im Jahr 2012 arbeitet Jakob Ringler als Luftfahrtberater.

Der Flughafen Innsbruck könnte heute vermutlich nicht diese Position einnehmen, in der er sich befindet. Die Leistungen, die Jakob Ringler in seiner aktiven Zeit für die Tiroler Luftfahrt erbrachte, sind einzigartig und unermesslich. Als Gründungsmitglied der Flughafenfreunde Innsbruck steht er uns jederzeit mit Rat und fachlichen Beiträgen zur Seite. Mit großer Dankbarkeit möchten wir uns an dieser Stelle vor einem wirklich großartigen Luftfahrtpionier verneigen.



Foto: Tyrol Air Ambulance



Foto: Christian Schöpf

Es ist wieder da:  
Das Tiroler Traditionsgasthaus

# Berchtolds-Hof

Petra und Co verwöhnt euch mit  
Tiroler und internationaler Küche in vertrautem Ambiente.



Wir freuen uns Gastgeber zu sein für  
Familienfeiern,  
Veranstaltungen,  
oder einfach nur gemütliches Beisammensein.  
Montag, Dienstag Ruhetag.



# Berchtolds-Hof

6020 Innsbruck, Schneeberggasse 140  
Tel.: +43 (0)512 281810  
www.berchtoldshof.com  
reservierung@berchtoldshof.com

## WIEN

Text und Foto: Martin Dichler, Wien

### Rückkehr mit Verspätung

Ginge es nach den Wünschen so mancher Fluglinie, so würden diese bereits seit Monaten wieder Langstreckenverbindungen in die österreichische Bundeshauptstadt anbieten. Doch die Rückkehr vieler Fluglinien nach Wien steht immer noch in den Sternen, denn die zahlreichen Covid-19 Mutationen haben einen Neustart bislang verhindert. Air Canada versucht sich nun wieder auf ihrer Verbindung nach Toronto. Jede Wiederaufnahme einer bestehenden Flugverbindung nach Wien wird inzwischen feierlich zelebriert. Während Austrian Airlines, Qatar Airways und Emirates auf einigen Langstreckenverbindungen fliegen, warten viele Airlines immer noch mit dem Neustart ihrer früheren Wien-Verbindungen. Seitdem arabische Gäste aber wieder ohne Quarantäne nach Österreich einreisen dürfen, haben gerade arabische Fluglinien wie Etihad oder Saudia den Anflug von Wien wieder aufgenommen. Asiatische Fluglinien sind hier noch entsprechend zurückhaltender. Flughafenvorstand Julian Jäger glaubt auch nicht an eine schnelle Rückkehr der asiatischen Fluglinien:

*„Die große touristische Nachfrage aus Asien sehe ich derzeit noch nicht, wenn gleich die AUA Flüge nach Shanghai ganz gut gebucht sind. Zunächst benötigen wir aber eine Normalisierung des europäischen Reiseverkehrs und dann kann man als nächstes an das Thema der Langstrecke herangehen“. Für eine Erholung der Langstreckenverbindungen ab Wien wäre laut Jäger zuerst ein Abkommen zwischen den USA und der EU ein erster wichtiger Schritt: „Gerade auf den Nordamerikastrecken werden die Fluglinien meiner Meinung nach sehr gutes Geld verdienen können, da das Angebot zu Beginn noch sehr übersichtlich sein wird“.*

### Kanada öffnet seine Grenzen

Einen ersten Teilerfolg gab es nun für Reisen nach Kanada zu verbuchen. Ab dem 7. September dürfen geimpfte Europäer wieder nach Kanada ohne Quarantäne einreisen. Air Canada versucht sich deshalb nach einer mehr als 14-monatigen Unterbrechung auf ihrer Verbindung zwischen Toronto und Wien: „Wir freuen uns sehr über die Wiederaufnahme der regelmäßigen nonstop Flüge zwischen Wien und Toronto ab dem 21. Juli. Diese Entscheidung im Zusammenhang mit der geplanten Grenzöffnung in Kanada für Europäer ab Anfang September unterstreicht die große Bedeutung, die das Drehkreuz Wien für Air Canada in kurzer Zeit gewinnen konnte“, so Air Canada Manager Frank Hartung. Und weiter:

*„Die Flüge zwischen Wien und Toronto verbinden zwei wichtige Drehkreuze der Air Canada mit einer Vielzahl von Umsteigeverbindungen auf beiden Seiten des Atlantiks im*

*Rahmen der engen Zusammenarbeit mit Austrian Airlines im Atlantic Joint Venture. Darüber hinaus sind wir fest davon überzeugt, dass sich der Markt Österreich für Air Canada in Zukunft weiterhin sehr positiv entwickeln wird, sowohl im „incoming“ aus Kanada und den USA als auch im „outgoing“ von Österreich nach Nordamerika.“*



Die Nachfrage nach den dreimal wöchentlich durchgeführten Boeing 787-9 Dreamliner Flügen ist bereits vorhanden, wie das Unternehmen bestätigt. Die Auslastung der Wien-Flüge liegt bei stolzen 65 Prozent, so Hartung.

### Neue Direktverbindung nach Abu Dhabi mit Etihad Airways

Text: Claudia Winkler, Gernot Kastner, Wien

Am 18. Juli 2021 ist mit Etihad Airways die nationale Fluglinie der Vereinigten Arabischen Emirate erstmals im Zuge einer neuen Flugverbindung in Wien gelandet. Mit Etihad Airways ist eine neue Airline in Wien vertreten und auch Abu Dhabi neu ab Wien erreichbar. Etihad Airways bedient die Strecke ab sofort zweimal pro Woche mit einem Boeing 787-9 Dreamliner. Von der Hauptstadt der Vereinigten Arabischen Emirate Abu Dhabi aus fliegt Etihad Airways zu zahlreichen Zielen rund um den Globus.



Foto: Gabor Nemeth

„Mit Etihad begrüßen wir eine neue Airline mit einer neuen Destination am Flughafen Wien: Etihad ist ein starker Carrier mit einem weitreichenden Streckennetz und wir freuen uns über die Entscheidung, mit einer Linienverbindung nach Wien zu kommen. Gerade die Vereinigten Arabischen Emirate sind ein wichtiger Markt für den österreichischen Tourismus und die neue Flugverbindung ist ein gutes Zeichen, dass es langsam wieder aufwärts geht“,

## GRAZ

Texte: Michel Sander, Graz

### Boeing 767 Frachtflug in die USA

Die starke steirische Automobilindustrie sorgte am 10. August für einen Frachtflug der besonderen Art. 30 Paletten beladen mit Autoteilen gingen als Terminfracht in die USA.

Auf Grund der geringen Größe der Fracht kam dafür eine als Passagiermaschine genutzte Boeing 767 des Touristikkonzerns TUI zum Einsatz. Die Boeing 767-304 OO-JNL landete um 9:27 Uhr aus Brüssel kommend in Graz und hob knapp 2 Stunden später mit Ziel Greenville-Spartanburg wieder ab.



Foto: Robrt Schöberl

### Formel 1 Charterflüge

Wie bereits 2020, fanden auch dieses Jahr zwei Formel 1 Rennen hintereinander am Red Bull Ring in Spielberg statt. Neben dem Großen Preis der Steiermark, welcher am 27. Juni ausgetragen wurde, fand am darauffolgenden Wochenende der Grand Prix von Österreich statt. Aufgrund der langjährigen Erfahrung und des professionellen Handlings diente erneut der Flughafen Graz als Dreh- und Angelpunkt der Königsklasse des Motorsports. Zahlreiche Teams nutzten die Grazer Infrastruktur für die An- und Abreise. Der erste Vorbote auf die gut besuchten Rennwochenenden ist immer das Formula One Management. Seit Jahren betreibt die Rennleitung der Formel 1 eine eigene Flotte, deren Kernstück nach der Ausflottung der G-OFOA Mitte 2017 nun die BAe 146-100 G-OFOM ist.

so Mag. Julian Jäger, Vorstand der Flughafen Wien AG. Etihad bedient die neue Direktverbindung ab 18. Juli 2021 zweimal wöchentlich (Donnerstag und Sonntag) mit einem Boeing 787-9 Dreamliner. Das Flugzeug bietet 28 Business Class Studios sowie 262 Economy Smart Seats und verfügt über Etihad Airways bekannte E-BOX-Unterhaltungssysteme und Wi-Fi an Bord.



Foto: Helmut Wurzinger

Am 21. Juni erfolgte die erste Anreisewelle aus dem französischen Marseille und Toulon. ASL Airlines France sowie Transavia kamen mit Boeing 737 nach Graz, Alitalia und Vueling mit Airbus A319 und A321 sowie Trade Air mit der selten gewordenen Fokker 100.



Foto: Roland Bergmann

Bereits einen Tag später konnte im Rahmen eines weiteren Charterfluges sowohl die Airline Hibernian Airlines sowie die eingesetzte CRJ-1000 zum ersten Mal am Thalerhof begrüßt werden. Diverse andere Charter- und Netzwerkairlines wie Titan Airways, Air Nostrum, JetNetherlands, CityJet, Jet2.com und Aurigny Air Services kamen ebenfalls zum Einsatz. Am zweiten Rennwochenende wurden ca. 90.000 Fans am Red Bull Ring erwartet, davon allein Zehntausende Verstappen-Fans aus den Niederlanden. KLM setzte deswegen an mehre-

ren Tagen Flugzeuge des Typs Boeing 737 als Verstärker auf Flügen nach Graz ein. Die zwei verkehrsreichsten Tage waren traditionsgemäß die Abreisetage am 4. Juli und der darauffolgende Vormittag.

### Vulkan Air Antonov An-26B

Nach zwei Jahren durfte am 1. Juli wieder eine besondere Frachtmaschine am Flughafen Graz begrüßt werden. Ein Sonderflug vom East Midlands Airport brachte die ukrainische Frachtfluggesellschaft Vulkan Air nach Graz. Für diesen nicht alltäglichen Ad-hoc-Charter kam die Antonov An-26B UR-CQD zum Einsatz. Bereits nach einem 45 minütigen Stopp ging es für die ukrainische An-26 weiter nach Zagreb.



Foto: Kurt Trattner

## LINZ

Text und Fotos: Michael David, Linz

Mit Juni wurde am Linz Airport das Sommersonnenangebot hochgefahren, wobei sich nur die griechischen Ziele großer und stabiler Nachfrage erfreuen. In Richtung Kroatien, Spanien und Türkei blieb es nachfragebedingt bei einem überschaubaren Angebot, die geplanten Flüge nach Ägypten, Bulgarien und Zypern wurden mittlerweile gestrichen. Aufgrund der großen Nachfrage zu den griechischen Urlaubszielen wechselte European Air Charter von der MD82 auf die etwas größere A320. Sehr zurückhaltend gestaltet sich bis dato die Nachfrage auf den Linienflügen nach Düsseldorf und Frankfurt. Anstelle der geplanten täglichen Verbindung ins Ruhrgebiet und der zweimal täglichen Flugverbindung zum Drehkreuz am Rhein-Main-Flughafen, verkehrt Air Dolomiti zur Zeit nur viermal pro Woche mit sehr überschaubaren Passagierzahlen nach Frankfurt.

Der Frachtbereich entwickelt sich hingegen außerordentlich gut, auch durch eine B747-Kurzkette von und nach Shanghai. Im Rahmen mehrerer Transportflüge für medizinische Güter startete eine Antonov 124 der Antonov Airlines zu einer Weltumrundung binnen vier Tagen über die USA, Japan und China wieder zurück nach Linz.



Für den Paketfrachtdienst DHL setzt Smartlynx Cargo den momentan einzigen Airbus A321-200PCF von und nach Leipzig ein. Turkish Cargo wechselte in den letzten Wochen regelmäßig von Boeing 777F auf die Boeing 747-400BDSF von ACT Airlines.



Durch eine wetterbedingte Ausweichlandung aus Prag seitens Egypt Air besuchte erstmalig ein Airbus A220-300 den Linzer Flughafen. Die russische Aviastar-TU führte einen Sonderfrachtflug zwischen Linz und St. Petersburg mit Boeing 757-200F durch. Bombardier Austria hat vor Kurzem einen Wartungsniederlassung am Linz Airport eingerichtet, wodurch nun regelmäßig Geschäftsflugzeuge wie Bombardier Global Express oder Challenger für kleinere Wartungsarbeiten einfliegen.

## INNSBRUCK

Text und Foto: Flughafen Innsbruck

### Am Flughafen Innsbruck rollt der Fußball

Seit Jahren hat sich der Flughafen Innsbruck immer mehr zu einem beliebten Drehpunkt für internationale Top-Fußballteams entwickelt. In Summe über 300 „Fußball-Flüge“ konnten bisher verzeichnet werden. Am Flughafen Innsbruck hat man viel Erfahrung mit Charter- und Sonderflügen von international renommierten Fußballteams. Seit etwa 15 Jahren besuchen regelmäßig namhafte Teams Tirol und die benachbarten Regionen und nützen dazu den Flughafen für ihre An- und/oder Abreise.

Freundschaftsspiele, Trainingslager oder sportliche Großevents bringen die Profisportler nach Tirol. Seit der EM 2008 haben Tirol und der Flughafen Innsbruck enorm an Beliebtheit bei den Fußballclubs gewonnen. Im Jahr der EM 2008 konnten sogar rekordverdächtige 90 Rotationen von Mannschaften abgefertigt werden. Darunter waren als Highlight auch die späteren Europameister aus Spanien, die in Tirol ihr sehr erfolgreiches Trainingslager aufgeschlagen hatten. „Bei der Landung der Spanier nach dem gewonnenen Finale, aber vor allem beim Rückflug nach Spanien am Nachmittag vor Hunderten von Fans, haben sich unbeschreibliche Szenen bei uns abgespielt“, erinnert sich Flughafengeschäftsführer Dipl.-Ing. Marco Pernetta noch heute gerne zurück.

Seither sind es im Schnitt in den Sommermonaten zwischen 15 und 20 Fußballcharter. Am Flughafen werden die unterschiedlichen Anforderungen der Mannschaften sehr routiniert abgewickelt. An reibungslose und durchorganisierte Vorfeldabholungen, jubelnde Fans, Autogrammanfragen und Presseinterviews ist man hier gewöhnt. Im Sommer 2021 werden insgesamt rund 30 Fußballcharter abgewickelt. Darunter sind 13 verschiedene Airlines aus 11 Nationen, die aus/nach 14 Ländern über Innsbruck reisen. Bei 5 der Teams handelt es sich um Nationalmannschaften (Tschechien, Deutschland, Dänemark, Österreich und Russland).

### Status und Zukunft

Quelle und Foto: meinbezirk.at

Die Pandemie hat auf den Flugverkehr enorme Auswirkungen. So konnte das Geschäftsjahr 2020 vom Flughafen Innsbruck noch positiv abgeschlossen werden, im Geschäftsjahr 2021 ist aber mit einem zweistelligen Verlust zu rechnen. In einem normalen Jahr hat der Flughafen Innsbruck mehr als 1,1 Millionen Passagiere. Waren es 2020 noch knapp 450.000 Passagiere, werden für heuer nur rund 100.000 Fluggäste erwartet. Der Innsbrucker Flughafen macht im ersten Quartal des Jahres rund 50 Prozent seines Jahresumsatzes. Aktuell ist der Flughafen unter 10 Prozent seiner Jahresleistung. Eine wichtige Hilfe sind die Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen. So

wurden das Flughafen Entgeltgesetz und das Luftfahrtgesetz neu ausgearbeitet.

„Mit diesen Novellen verhindern wir den Absturz der Flughafenentgelte und leisten Aufwind für Österreichs Luftfahrt. Ohne Gesetzesänderung würden die Entgelte für den Flughafen Innsbruck bis 2026 um rund 45 Prozent sinken. Wir haben für den Flughafen Innsbruck somit rund 22 Millionen Euro für die nächsten fünf Jahre gesichert“. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Kurzarbeit. „Wir müssen die Kurzarbeit bis zum Jahresende fortsetzen“, erklärt der Geschäftsführer. Rund 5 Millionen Euro ist die Unterstützung des Bundes bei diesem Thema. „Wir haben aber auch durch die Kurzarbeit Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verloren“, zeigt Pernetta die Problematik in Sachen Arbeitskräfte auf. „Das bestens qualifizierte Flughafen-Personal ist am Arbeitsmarkt sehr gefragt“.

„Wir hoffen auf nachhaltige Erholung im kommenden Jahr“, so Marco Pernetta, der durchaus positiv auf die Wintersaison blickt. Die Gäste von 2019 werden 2021 wieder kommen, glaubt Pernetta aufgrund der aktuellen Buchungslage. „Aktuell liegen wir insgesamt bei 13 Flügen pro Woche.“ Neben dem erfreulichen Start in die Sommersaison und dem positiven Ausblick auf den Winter freut sich Pernetta auch über die Abwicklung der nötigen Arbeiten rund um den Flughafen. „Immerhin beträgt das Investitionsprogramm 16,5 Mio. Euro“, informiert Pernetta über den finanziellen Aufwand. „Wir haben in den letzten 10 Jahren rund 20 Mio. Euro als Dividenden ausbezahlt, in diesem Geschäftsjahr wird das nicht der Fall sein. Aber wir brauchen trotz eines erwarteten zweistelligen Millionenverlustes keine Subventionen oder Unterstützung durch die öffentliche Hand“, erklärt Pernetta abschließend.



## Stadtarchiv/ Stadtmuseum

## SAAB 105Ö

Am 26. Oktober 1985 wurde der 60. Geburtstag des Innsbrucker Flughafens mit einem Tag der offenen Tür gefeiert. Bei dieser Veranstaltung, welche rund 50.000 Besucher anlockte, war auch das Österreichische Bundesheer mit vier Jagdbombern Saab 105Ö, sowie mit fünf Hubschraubern Sud Aviation SA-3160 Alouette III und mit dem Transportflugzeug Short SC-7-3M-400 „Skyvan“ vertreten. Von der zweistrahligen Saab 105Ö waren von 1970–1972 insgesamt 40 Stück an das Österreichische Bundesheer ausgeliefert worden. Doch im Dezember 2020 ging mit der Verabschiedung der letzten Saab 1050E (=früher „Ö“) am Fliegerhorst Vogler in Linz-Hörsching die in Österreich ein halbes Jahrhundert bestehende Ära dieses Militärflugzeugs zu Ende.

**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.**

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

**INNS'  
BRUCK  
AIRPORT**

# WINTER 2021 / 2022

## BELGIEN

Antwerpen

**NEU** Brüssel

## DEUTSCHLAND

Berlin

Frankfurt

Hamburg

## GROSSBRITANNIEN

Birmingham

Bristol

Edinburgh

London

Manchester

## LUXEMBURG

Luxemburg

## NIEDERLANDE

Amsterdam

Eindhoven

Rotterdam

## ÖSTERREICH

Wien

## RUSSLAND

Moskau

## SKANDINAVIEN

Billund

Göteborg

Helsinki

Kopenhagen

Oslo

Stockholm



[www.innsbruck-airport.com](http://www.innsbruck-airport.com)

# ZEIT ZU REISEN!