

FDFI

Zeitschrift der Freunde des Flughafens Innsbruck

Nr. 140

Dezember 2021



Airport Interview

Exklusive Einblicke in die Arbeit von **Armin Stotter**



MODERNES ZUHAUSE IN ZENTRALER LAGE

Peter & Paul, Söll

- » 2- bis 5-Zimmer Wohnungen
- » Zentrale Lage im Ortszentrum
- » EKZ M4 in Wörgl schnell erreichbar
- » Nahe Talstation Skiwelt Wilder Kaiser Brixental
- » Projekt bereits in Bau
- » Kein Freizeitwohnsitz möglich

zima.at/peter-und-paul



50

JAHRE VERTRAUEN



ÜBER 50 JAHRE
IMMOBILIENENTWICKLUNG



MEHR ALS 8.000
REALISIERTE WOHNUNGEN



180 MITARBEITER
4 LÄNDER - 6 STANDORTE

„Vertrauen baut sich nicht durch Worte,
sondern durch Taten auf:
Diesem Leitspruch folgen wir auch
die nächsten 50 Jahre.“

ZIMA Wohn- und Projektmanagement GmbH
+43 512 348178 | innsbruck@zima.at | www.zima.at

Obmannbericht und Vereinsprogramm	S. 04
Reportage/Rückblick: Die letzte Wintersaison 2019/20 vor der Pandemie	S. 06
Collage: Weitere Bilder aus der Wintersaison 2019/20	S. 12
Reportage/History: Finnair - Die 1.000 Landung am Flughafen Innsbruck	S. 14
Interview mit Armin Stotter	S. 18
Tyrolean Jet Services - Die Story	S. 20
Aktuelles	S. 25
Airports	S. 28

IMPRESSUM (GEM. §74 MEDIENRECHT)

Medieninhaber: Verein der Flughafenfreunde Innsbruck, 6020 Innsbruck, Fürstenweg 180
www.fdfi.at / [facebook DFDI](https://www.facebook.com/DFDI)

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.--

DFDI Journal: erscheint viermal jährlich

Treffpunkt: Jeden ersten Freitag monatlich um 18:00 im „FlyINN“ Flughafenrestaurant (vorbehaltlich Änderungen)

Grafik & Layout: Theresa Ringler | 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!



Gewöhnlich würden wir uns an dieser Stelle auf eine spannende Wintersaison am Innsbrucker Flughafen freuen. Eine neue Saison, mit neuen Flugzielen, neuen Flugzeugtypen und vor allem einer neuen Piste. Eigentlich beste Voraussetzungen für uns Flughafenfreunde, wäre da nicht Corona.

Die Entwicklung der Infektionen lassen es aktuell offen, ob

der Flugbetrieb überhaupt so eintreten kann, wie er uns am letzten Vereinsabend im November präsentiert wurde. Eine ganz besondere Herausforderung stellen diese Ungewissheiten für das Team des Traffic Handlings rund um unser langjähriges Vereinsmitglied Armin Stotter dar. Im großen Interview dieser Ausgabe, wird er uns einen Einblick in seinen Aufgabenbereich und die Herausforderungen in Pandemiezeiten schenken. Wie er uns verraten hat, wird er im nächsten Jahr seinen verdienten Ruhestand antreten. Schon jetzt wollen wir uns für die jahrzehntelange und vor allem freundschaftliche Zusammenarbeit herzlichst bedanken.

Ebenfalls im Lichte der Corona-Pandemie, beleuchtet der History Report von Tanja Chraust die letzte Wintersaison 2019/20. Garniert mit vielen Bildern aus dieser Zeit führen wir uns die Auswirkungen des Virus noch einmal vor Augen. Auch

der Blick zu den Flughafenfreunden in Österreich darf nicht fehlen, genauso wie die Collage in der Heftmitte.

Wie immer darf ich mich an dieser Stelle bei allen Mitwirkenden der vorliegenden Ausgabe herzlich bedanken. Theo Hanisch, Marcel Schmidt, Tanja Chraust, Walter Kaller, Daniel Rinner und viele andere Flughafenfreunde haben es ermöglicht, euch wieder eine interessante Ausgabe präsentieren zu dürfen.

Wir hoffen wirklich sehr, dass wir das aktuelle Vereinsprogramm (s.u.) wie geplant umsetzen können und freuen uns sehr, wenn wir euch unter Einhaltung aller Bestimmungen sehen können. Besonders unsere traditionelle Weihnachtsfeier im Fly-Inn samt Walters Tombola wäre für einen gelungenen Jahresausklang schon sehr wünschenswert. Hoffen wir auf das Beste!

Im Namen des gesamten Vorstandes wünsche ich euch besinnliche Feiertage zu Weihnachten, einen angenehmen Jahresausklang und vor allem ein gesundes neues Jahr 2022!

Herzlichst

Lucas Krackl
Vereinsobmann



Vereinsabend mit Armin Stotter

Am Freitag den 5. November, fand um 18:00 Uhr der jüngste Vereinsabend in der Event Lounge statt. Zu Gast war unser langjähriges Mitglied, der Leiter des Traffic Handlings am Innsbrucker Flughafen, Armin Stotter. Wie jedes Jahr erhielten die rund 35 anwesenden Mitglieder einen aktuellen Ausblick auf den Flugplan im kommenden Winter.

Ob die Corona Situation alle Pläne zulässt wird sich zeigen. Zu unserem großen Bedauern hat Armin Stotter angekündigt, nächstes Jahr im Herbst in den Ruhestand überzutreten. Wir bedanken uns schon jetzt für die jahrzehntelange freundschaftliche Zusammenarbeit und freuen uns auf einen gemeinsamen Sonder-Vereinsabend im Frühsommer. Im aktuellen Interview kommt Armin Stotter selbst zu Wort. Ihr findet den Beitrag auf Seite 18.

VEREINSVERANSTALTUNGEN



Montag, 20. 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 den Alltag eines Fluglotsen

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 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.

Wir wünschen euch allen Frohe Weihnachten!



Die Wintersaison 2019/20 begann sehr vielversprechend und bescherte dem Flughafen Innsbruck in den ersten Monaten einen regen Flugbetrieb. Foto: Karl-Heinz Klotz, Schwaz

DIE LETZTE WINTERSAISON AM FLUGHAFEN INNSBRUCK VOR AUSBRUCH DER PANDEMIE (2019/20)

von Tanja Chraust

Das für die Winterflugsaison 2019/20 vorgesehene Flugprogramm im Linien- und Charterflugverkehr klang für den Flughafen Innsbruck sehr vielversprechend. Doch schon am 23. September 2019 ereilte die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft die Hiobsbotschaft von der Insolvenz der Thomas Cook Group. In diesem Fall handelte es sich um einen langjährigen und wichtigen Airliner-Partner, der in der Wintersaison 2003/04 die Kurse London/Gatwick–Innsbruck (13. Dezember 2003) und Manchester–Innsbruck (20. Dezember 2003) aufgenommen hatte. Die Wurzeln dieser britischen Fluggesellschaft mit Heimatflughafen Manchester reichen auf das Jahr 1995 zurück. Damals rief der britische Reiseveranstalter Flying Colours Leisure Group die eigene Fluggesellschaft *Flying Colours* ins Leben. Aber 1998 ging die Flying Colours Leisure Group an den Reiseveranstalter Sunworld über. Diese befand sich jedoch im Besitz der Thomas Cook Holding, welche zu einem der größten Unternehmen für die Reisebranche in Großbritannien mit weltweiten Beteiligungen zählte. Im Februar 1999 fusionierte diese Holding auch noch mit der Carlson Leisure Group, welche über die 1987 gegründete eigene Fluglinie „*Caledonian Airways*“ (Innsbruck-Flüge: ab Sommer 1996 bis Winter 1999/2000) verfügte. In einem weiteren Schritt erfolgte am 1. September 1999 der Zusammenschluss der Flying Colours Airlines und Caledonian Airways zur JMC Airlines, welche am 27. März 2000 mit ihrem Flugbetrieb (Innsbruck-Flüge: ab Winter 2001/02 bis Winter 2002/03) startete. Diese neue

Bezeichnung JMC bezog sich jedoch nicht nur auf die Fluglinie, sondern auch auf die Konzernbezeichnung und stand für den Namen des Gründersohn **John Mason Cook**. Doch 2001 wurde dieser britische Reisekonzern von der deutschen C&N Touristic AG übernommen und im Herbst 2002 beschloss man, den globalen Auftritt mit 31. März 2003 unter der Konzernbenennung Thomas Cook AG vorzunehmen und das eigene Flugunternehmen unter dem Namen *Thomas Cook Airlines* zu führen. Im Juni 2007 erfolgte noch die Einbindung der britischen MyTravel Group und mit der im Dezember 2010 beschlossenen Erneuerung der Flotte wurden die bisher im Einsatz befindlichen Boeing 757-Flugzeuge schrittweise durch Maschinen der Type Airbus A320 und A321 ersetzt. Ab September 2013 trat diese Fluggesellschaft unter einem neuen Corporate Design auf, das auch zu einer neuen Bemalung der Flotte in den Farben grau/weiß/gelb führte.



Seit dem 13. Dezember 2003 zählte Thomas Cook Airlines zu den Stammgästen am Flughafen Innsbruck. Doch die Insolvenz dieser Fluggesellschaft am 23. September 2019 verhinderte die ursprünglich geplanten Winterflüge in der Saison 2019/20. Hier der Airbus A321-200 – G-TCVA in der allerletzten Lackierung.

Foto: Walter Kaller

Doch am 23. September 2019 gab die Britische Civil Aviation Authority bekannt, dass Thomas Cook Airlines, welche zu diesem Zeitpunkt immerhin über eine Flottenstärke von 46 Flugzeugen (Airbus A330-200: 7 Stück, A321-200: 36 und A320-200: 3) verfügte, den Insolvenzantrag gestellt hat. Diese Nachricht stellte für den Innsbrucker Flughafen vor dem wenige Wochen später beginnenden Start in die Wintersaison 2019/20 einen herben Schlag dar. Trotzdem gelang es seitens der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft diesen Verlust teilweise durch andere britische Airliner zu kompensieren.



Alle Flugzeuge der TUI-Group treten seit 2015 unter der Bezeichnung „TUI“ und in der einheitlichen blau/weißen Bemalung auf. Auf dem Vorfeld befinden sich insgesamt vier Flugzeuge der Type Boeing 752 mit den Registrierungen: G-OOBB, G-OOBC, G-OOBD und G-OOBE.

Foto: Daniel Rinner

Dazu zählten einerseits die Flüge von *TUI UK* (Gründung: 1962 – Hauptstützpunkt: London/Luton) aus dem Konzernverbund von TUI Airlines, einem schon langjährigen Partner des Innsbrucker Flughafens, und andererseits die neu gewonnene britische Fluggesellschaft *jet2.com*.



Der britische Raum zählt wohl zum wichtigsten Einzugsgebiet für den Innsbrucker Flughafen.

Foto: Marcel Schmidt



Das schwedische Flugunternehmen Braathens Regional Airlines setzt bei ihren Innsbruck-Flügen die vierstrahligen Flugzeuge der Type Avro RJ 100 (hier das Modell mit der Registrierung SE-DSZ) ein.

Foto: Mag. Dr. Kurt Pfitscher

Somit konnte der Flughafen Innsbruck trotz dieses Verlustes mit folgenden Flugunternehmen voller Zuversicht in die bevorstehende Wintersaison 2019/20 starten:

- **Atlantic Airways:** Kopenhagen
- **Austrian Airlines/Austrian myHoliday:** Billund, Birmingham, Bristol, Edinburgh, Frankfurt, Göteborg, Kiew, Kopenhagen, London: Gatwick u. Stansted, Manchester, Moskau, Oslo, Stockholm u. Wien
- **BRA Regional:** Göteborg
- **British Airways:** London: Gatwick u. Heathrow
- **Danish Air Transport:** Billund
- **easyJet:** Bristol, London: Gatwick u. Luton sowie Manchester
- **easyJet Europe:** Berlin
- **Eurowings:** Hamburg
- **Finnair:** Helsinki
- **Great Dane Airlines:** Billund
- **jet2.com:** Birmingham, London/Stansted u. Manchester
- **Norwegian:** Göteborg
- **Pobeda Airlines:** Moskau
- **S7 Airlines:** Moskau u. St. Petersburg
- **SAS:** Kopenhagen, Oslo u. Stockholm
- **Transavia:** Amsterdam, Eindhoven u. Rotterdam
- **TUI Belgium:** Antwerpen
- **TUI UK:** Birmingham, Dublin, Edinburgh, London: Gatwick u. Stansted, Manchester und Newcastle.



Die auf den Faroe Islands beheimateten Atlantic Airways absolvieren ihre Flüge in die Tiroler Landeshauptstadt entweder mit dem Airbus A320-200 (hier mit dem Kennzeichen OY-RCK) oder vereinzelt auch mit dem Airbus A319.

Foto: Daniel Rinner

Mit Beginn des Winterflugplans (27. Oktober 2019) starteten die ersten Flugunternehmen zu ihren Innsbruck-Flügen und bis zum 28. Dezember 2019 folgten fast alle laut dem vorgesehenen Flugprogramm. Zu den schon bewährten Partnern gesellten sich auch wieder „Neulinge“ wie die Fluggesellschaft *Jet2.com*, welche am 21. Dezember 2019 zum ersten Mal in der Tiroler Landeshauptstadt landete.



Die Erstlandung von der britischen Fluggesellschaft „jet2.com“ erfolgte am 21. Dezember 2019 mit einer Boeing 737-800 MG (Registrierung G-JZHL) aus dem Flugzeugpark der Tochtergesellschaft „jet2.holidays“.

Foto: Daniel Rinner

Die aus Birmingham kommende Boeing 737-800 hatte 102 Passagiere an Bord. Neben diesem Ausgangspunkt führte *jet2.com* auch Innsbruck-Flüge von London/Stansted und Manchester durch. Das 1978 ins Leben gerufene Flugunternehmen mit der Heimatbasis Bournemouth hob anfangs unter dem Namen *Express Air Service* ab und änderte 1983 sei-

nen Namen auf *Channel Express Air Service*. Der 2002 auf Low-Cost-Basis neu eingeführte Charterflugzweig trat jedoch unter der Bezeichnung *jet2* auf und als dessen Heimatflughafen diente der Leeds Bradford International Airport. Dieser seit 1931 zwischen den beiden britischen Städten Leeds und Bradford bestehende Flughafen wird seit einigen Jahren vor allem von Billig- und Charterfluggesellschaften genutzt. Da sich das Geschäftsfeld von *jet2* so erfolgreich entwickelte, beschloss man, auch den Flugbetrieb von Channel Express Air Service nach Leeds zu verlegen und 2006 sogar die Firmenbenennung auf *jet2.com* abzuändern. Heute zählt dieses Unternehmen zur drittgrößten Linienfluggesellschaft in Großbritannien.



Die Aufnahme zeigt die im Mai 2017 vom britischen Airliner *jet2.com* übernommene zweistrahlige Boeing 737-8MG (WL) mit dem Kennzeichen G-JZHW auf dem lokalen Flughafengelände.

Foto: Gerhard Hofer Leiblfing

Mit ihren Boeing 737-QC- und 737-800-Maschinen bedienten sie 2019 rund 60 Destinationen in Europa (Mittelmeerraum und Städteziele). Die 2007 gegründete Tochtergesellschaft *jet2holidays* tritt als britischer Anbieter von Pauschalreisen und Reiseveranstalter auf, wobei deren Flotte über eine eigene Flugzeugbemalung verfügt. Trotz der Absenz von Thomas Cook Airlines konnte der Flughafen Innsbruck am Jahresende 2019 mit 1.144.471 Personen (= gegenüber dem Jahr 2018 ein Plus von 25.124 Fluggästen = + 2,2 %) erneut einen Passagierrekord erzielen. Daher blickte man seitens der Flughafenleitung hoffnungsvoll in das weitere winterliche Flugeschehen bis zum Frühjahr 2020. Neben *jet2.com* konnten in dieser Wintersaison noch ein weiterer neuer Partner auf dem lokalen Flughafen begrüßt werden. Dabei handelte es sich um den norwegischen Airliner *Norwegian Air Shuttle* (Außenaustritt: *norwegian.com*). Das norwegische Flugunternehmen wurde schon am 22. Jänner 1993 begründet und begann seinen Flugbetrieb vorerst mit gecharterten Flugzeugen des norwegischen Flugunternehmens *Busy Bee* (Gründung: 1966 als Tochtergesellschaft der Braathens Shipping Group – Konkurs: 17. Dezember 1992 und Einstellung des Flugbetriebs). 2002 stellte *norwegian.com* auf eigenes Fluggerät um und präsentierte sich als Low-Cost-Carrier mit der Heimatbasis Flughafen

Oslo Gardermoen. Dieses sehr stark expandierende Flugunternehmen, welches 2018 über eine Flotte von 164 Flugzeugen verfügte und mit zahlreichen Tochtergesellschaften weltweit agierte, geriet im Zusammenhang mit dem ab 2012 eingeleiteten Ankauf von rund 220 neuen Flugzeugen und mit dem weltweit verhängten Flugverbot über das Fluggerät Boeing 737 MAX bereits 2019 in eine extreme finanzielle Schieflage.



Die Flugzeuge von „*norwegian.com*“ weisen eine besondere Flugzeugbemalung auf. Die in weißer Farbe gehaltenen Maschinen weisen einen markanten roten Bugbereich auf und auf dem Leitwerk befindet sich jeweils ein Porträt einer bekannten Persönlichkeit. Hier die Boeing 737-8JP (WL) – SE-RRN mit der Abbildung der dänischen Schriftstellerin Karen Blixen. Einer ihrer Romane diente als Grundlage für den Film „Jenseits von Afrika“.

Foto: Daniel Rinner

Die Erstlandung von *norwegian.com* in Innsbruck erfolgte am 25. Jänner 2020 mit der aus Göteborg kommenden Kursmaschine der Type Boeing 737-8JP (WL-Registrierung: SE-RRN) statt. Bei diesen Innsbruck-Flügen stand stets der schwedische Ableger der Norwegian, die Norwegian Air Sweden, im Einsatz.



Das junge dänische Flugunternehmen Great Dane Airlines setzt bei ihrer Flotte ausschließlich auf das zweistrahlige Flugzeug der Type Embraer 195 (hier mit dem Kennzeichen: OY-GDC).

Foto: Daniel Rinner



Die lange Partnerschaft „Finnair – Flughafen Innsbruck“ geht zurück auf das Jahr 1987. Hier der Airbus A320-214 – OH-LXL im Anflug auf Innsbruck.

Foto: Mag. Dr. Kurt Pfitscher

Wenige Wochen später landete am 8. Februar 2020 zum ersten Mal ein Flugzeug (Embraer 195 – Kennzeichen: OY-GDC) der sehr jungen dänischen Fluggesellschaft *Great Dane Airlines* (IATA-Code: DW) von Billund kommend in Innsbruck. Das Flugunternehmen wurde erst am 1. Dezember 2018 gegründet und absolvierte am 14. Juni 2019 seinen Erstflug. Als Heimatbasis dient der Flughafen Aalborg und die Flotte umfasste anfangs zwei Embraer 195 und wurde im März 2020 noch um ein drittes derartiges Modell vergrößert.



Im Zuge des Wirtschaftsforums in Davos 2020 diente der Flughafen Innsbruck als Einsatzbasis für das Österreichische Bundesheer, um den Luftraum Westösterreichs zu überwachen. Dabei stand auch das einmotorige Fluggerät der Type Pilatus PC-7 Turbo Trainer – 3H-FE, welches Platz für 2 Personen bietet, im Einsatz.

Foto: Marcel Schmidt

Ein weiteres erfreuliches Ereignis stellte in dieser Wintersaison auch die 1.000 Landung einer Maschine (Airbus A320/IATA-Code: OH-LXM) der *Finnair* am 1. Februar 2020 dar. Zu dem im Jänner 2020 zunehmend stärker werdenden Incoming-

Flugbetrieb gesellten sich - wie alljährlich üblich - in dieser zweiten Monatshälfte wieder Flugzeuge des Österreichischen Bundesheeres. Diese waren im Zusammenhang mit dem in Davos (Schweiz) jährlich abgehaltenen Weltwirtschaftsforum (20.- 24. Jänner 2020) am Flughafen Innsbruck stationiert, um den Luftraum Westösterreichs zu überwachen. Darüber hinaus belebten - wie schon in den letzten Jahren - zahlreiche Kleinjets das heimische Fluggeschehen.



Der dreistrahlige Jet der Type Falcon 900C PH-STB (Passagiere: 12, Geschwindigkeit: 860 km/h und Reichweite: 6.800 km) wird von der privaten Jet Company Exxaero betrieben.

Foto: Karl-Heinz Klotz, Schwaz



Neben den zahlreichen Linien- und Charterfluggesellschaften waren in der Wintersaison 2019/20 auch viele Privatjets vertreten. Darunter befand sich auch der zweistrahlige Privatjet der Type Embraer-ERJ-135B/Legacy 600 des italienischen Unternehmens Sirio.

Foto: Mag. Dr. Kurt Pfitscher

Wie in den vergangenen Jahren üblich, setzte die Hauptphase des Winter-Charterflugbetriebs 2019/20 auf dem Flughafen Innsbruck gegen Ende Jänner 2020 ein und sollte sich bis in den März 2020 erstrecken. An den jeweiligen Samstagen wurden stets Spitzenwerte erzielt, wie z. B. am 29. Februar 2020 mit insgesamt 120 Flügen und 15.717 Passagieren. Auf Grund der beförderten Personen in den ersten Wochen und

den überaus positiven Aussichten für den Sommerflugbetrieb 2020 rechnete man mit einem erneuten Rekordwert bis zum Jahresende 2020. Die seit Jahren bestehende überaus positive wirtschaftliche Entwicklung des Innsbrucker Flughafens hatte die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft schon im Dezember 2019 veranlasst, ein gewaltiges Investitionsvorhaben (Neubau des zentralen Terminals und des Ankunftsbereichs, sowie der Vorfahrtstraße unmittelbar vor dem Terminal und der Außenparkflächen P1, P3 und P5) mit Baubeginn 2023 zu beschließen. Zudem wurde Mitte Februar 2020 die Generalsanierung der Start-/Landepiste für die Zeit von Mitte September bis Mitte Oktober 2021 festgelegt. Noch am 9. März 2021 erfolgte die Fixierung der Einzelschritte für den geplanten Architekturwettbewerb für die im Dezember 2019 vereinbarten Baumaßnahmen. Währenddessen spitzte sich eine Entwicklung, mit der niemand gerechnet hatte, in dramatischer und weltweiter Auswirkung zu. So hatten die Austrian Airlines schon am 8. März 2020 mit der Meldung aufhorchen lassen, dass ihr Flugprogramm in Europa um 20% gekürzt wird, weil es infolge der Ausbreitung der Corona-Epidemie zu einem starken Nachfrageeinbruch gekommen war. Als jedoch die WHO am 11. März 2020 die Seuche zur Pandemie erklärte, veränderte sich das weltweite Fluggeschehen in kürzester Zeit gravierend, was sich auch im lokalen Flughafengeschehen widerspiegelte. Bereits das nachfolgende Wochenende (14./15. März) verzeichnete am Flughafen Innsbruck Stornierungen von insgesamt 17 Kursen und zwei Tage später wurden im Terminal der Supermarkt, das Flughafenrestaurant Fly INN, Cafe Testa Rossa und die Bar im Sicherheitsbereich geschlossen. Wenige Tage später (19. März 2020) stellten die Austrian Airlines ihren regulären

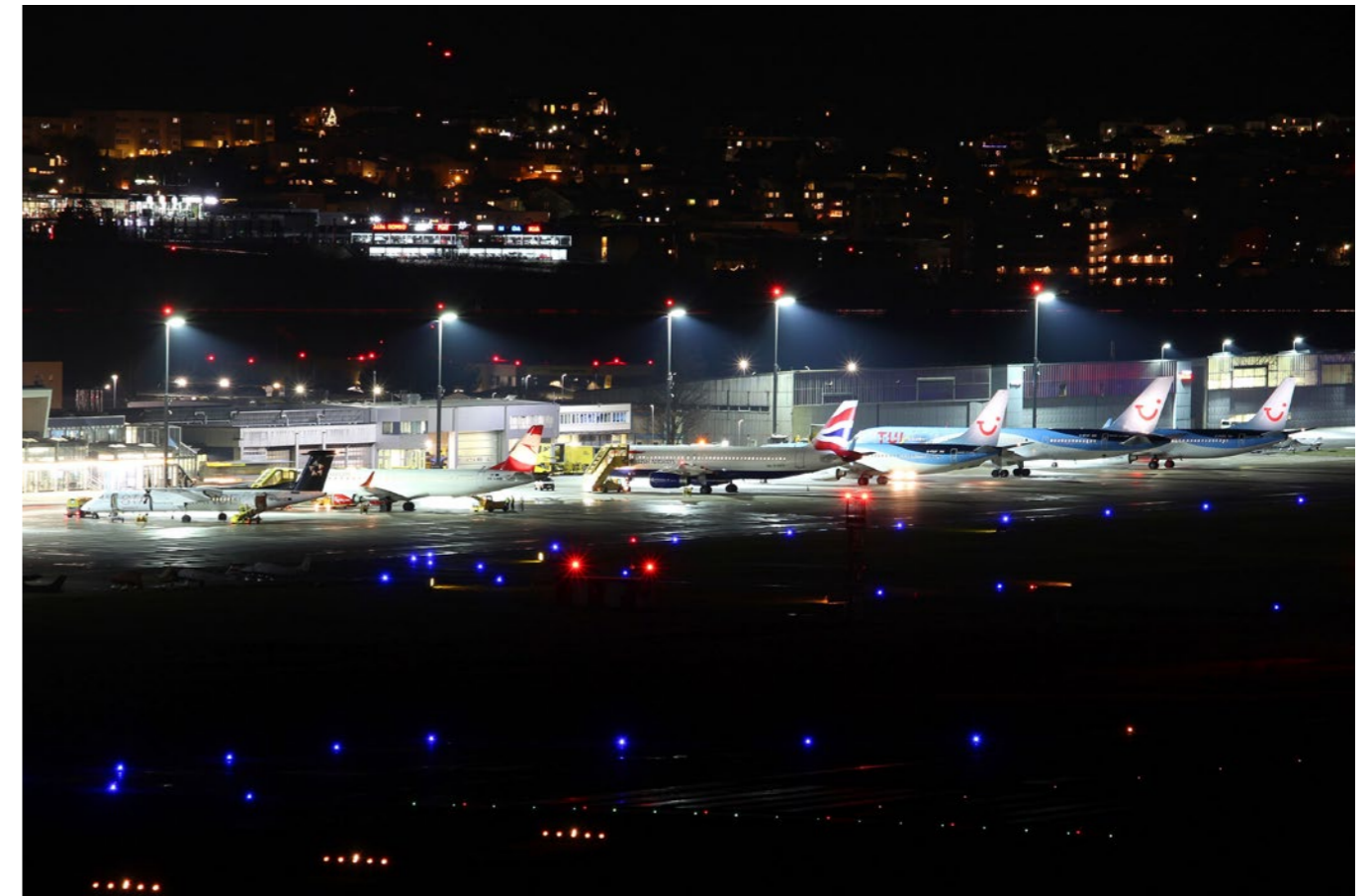


In der Wintersaison 2019/20 führten die Austrian Airlines zahlreiche Linienflüge von West-, Nord- und Osteuropa nach Innsbruck durch. Ein Austrian-Dreigespann (links: Airbus A321-211 – OE-LBD in der allerletzten Bemalung, Mitte: Airbus A319-112 - OE-LDD und rechts: Embraer 195 – OE-LWM – beide noch mit der Vorgängerlackierung ausgestattet).

Foto: Tanja Chraust, Innsbruck

Flugbetrieb vorläufig ein und damit verlor der Flughafen Innsbruck neben den Winterlinien- und Wintercharterkursen (Billund, Birmingham, Bristol, Edinburgh, Göteborg, Kiew, Kopenhagen, London/Gatwick, London/Stansted, Manchester, Moskau, Oslo und Stockholm) auch seine wichtigen ganzjährigen Linienanschlüsse nach Wien und Frankfurt. Schließlich musste am 23. März 2020 der Flughafen Innsbruck wegen der Corona-Pandemie vorübergehend geschlossen werden. Damit endete die sehr vielversprechende Winterflugsaison 2019/20 völlig abrupt und erst am 1. Mai 2020 konnte eine schrittweise Öffnung des Geländes mit eingeschränkten Betriebszeiten erfolgen. Dass jedoch diese weltweite Katastrophe erst der Anfang einer noch länger dauernden Weltkrise, von der die Luftfahrt besonders hart getroffen wurde, darstellte, ahnte man zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Da der Flughafen Innsbruck schon seit vielen Jahren sein Hauptgeschäft, vor allem im ersten Quartal eines Jahres erzielt, hielt sich der Rückgang beim Passagieraufkommen im ersten Jahresviertel 2020 noch

halbwegs in Grenzen, denn mit insgesamt 449.450 abgefertigten Personen lag dieser nur bei -19,82 % im Vergleich dieses Zeitraumes gegenüber dem Vorjahr. Doch das Ergebnis der Jahresbilanz von 2020 hingegen weist mit insgesamt nur 487.437 Fluggästen einen drastischen Verlust von -57,41 % gegenüber dem Jahr 2019 auf. Wirft man einen Blick auf den früheren Flughafenbetrieb, der im Jahr 2010 erstmals die Grenze von mehr als einer Million Fluggästen pro Jahr überschritten hatte, dann muss man weit zurückgehen, denn am Flughafen Innsbruck war zuletzt im Jahr 1996 mit 498.279 beförderten Personen ein ähnliches Ergebnis im Passagieraufkommen wie im Jahr 2020 erzielt worden. Doch der Wunsch, dass diese Pandemie rasch überwunden wird, hat sich leider bis heute noch nicht erfüllt und die Weltluftfahrt steckt auch 2021 noch in einer schweren und kritischen Lage. Wohin sich die künftige Luftfahrt auf Grund der Pandemie entwickeln wird und welche Konsequenzen sich für den Flughafen Innsbruck daraus ergeben, werden wohl erst die nächsten Jahre zeigen.



Die so erfreulich begonnene Wintersaison 2019/20 endete Corona bedingt schlagartig am 23. März 2020 mit einer vorübergehenden Schließung des Innsbrucker Flughafens. Ob die Wintersaison 2021/22 endlich den gewünschten Aufschwung wieder bringt, wird sich erst in den nächsten Monaten erweisen.

Foto: Marcel Schmidt



VQ-BTG · Pobeda · Boeing 737-800 © Daniel Rinner



OY-RUE · Danish Air Transport · Douglas MD-83 © Daniel Rinner



EC-MUB · Albastar · Boeing 737-800 © Karl-Heinz Klotz



OE-LGK · Austrian Airlines · Dash 8-400 © Karl-Heinz Klotz



3A-MGA · GOV of Monaco · Dassault Falcon 8X © Marcel Schmidt



G-UZHE · easyJet · Airbus A320neo © Daniel Rinner



SE-ROY · SAS · Airbus A320neo © Daniel Rinner



4K-AZ888, GOV of Azerbaijan, Gulfstream G450 © Marcel Schmidt



G-ZAPX · Titan Airways · Boeing 757-200 © Daniel Rinner

**WEITERE BILDER AUS DER
WINTERSAISON 2019/20**

FINNAIR - DIE 1000. LANDUNG AM FLUGHAFEN INNSBRUCK (1. FEBRUAR 2020)

von Tanja Chraust



Die Finnair fliegt auf Innsbruck – hier die Landung des Airbus A320-214 (Kennzeichen OH-LXL) in der neuesten Flugzeugbemalung am Innsbrucker Flughafen, 10.01.2015. Foto: Christian Schöpf

Als am Samstag, den 1. Februar 2020 nachmittags der Airbus A320 (IATA-Code: OH-LXM) der Finnair auf der Piste des Innsbrucker Flughafens aufsetzte, handelte es sich dabei um die 1.000. Landung eines Flugzeugs dieser nordeuropäischen Fluggesellschaft in der Tiroler Landeshauptstadt.

Ein wohl berechtigter Anlass, um auf die langjährige Partnerschaft „Finnair – Flughafen Innsbruck“ zu blicken. Dieser Airliner wurde 1923 unter dem Namen Aero O/Y gegründet und startete 1924 mit einer Junkers F13 seinen Flugbetrieb. Nachdem im Zuge des Zweiten Weltkriegs der Flugverkehr in Finnland komplett eingestellt worden war, stieg 1946 der finnische Staat mehrheitlich bei der nationalen Vorkriegsfluggesellschaft Aero O/Y ein. Mit 1. November 1947 erfolgte mit der Strecke Helsinki–Stockholm die Wiederaufnahme des Flugbetriebs und 1953 trat diese mit der Zusatzbezeichnung „Finnair“ auf, welche im Laufe 1968 zur offiziellen Namensgebung wurde. Doch die erste Landung einer Finnair-Maschine auf dem Flughafen Innsbruck fand erst am 11. Oktober 1987 statt. Dabei legte die vom Flughafen Funchal (= offizielle Bezeichnung des 1964 auf der portugiesischen Atlantikinsel Madeira eröffneten Flughafens:

Aeroporto de Santa Catarina, IATA-Code FNC – 29. März 2017 Umbenennung in: Aeroporto Internacional da Madeira Cristiano Ronaldo) aus gestartete zweistrahlige MD-83 mit der Registrierung OH-LMS (Auslieferung an Finnair: Oktober 1985) bei ihrem Rückflug nach Helsinki einen Zwischenstopp in der Tiroler Landeshauptstadt ein. Nach einer erfolgreichen Absolvierung der vorgesehenen Trainingsflüge am Flughafen Innsbruck hob die Maschine am nächsten Tag in Richtung finnische Hauptstadt ab und am 23. Dezember 1987 nahm die Finnair ihren Charterflugdienst auf der Strecke Helsinki–Innsbruck mit der MD-87 (Kennzeichen: OH-LMA) auf.

Bis zum Ende der Wintersaison 1987/88 wurden auf den insgesamt 36 Flügen 3.590 Passagiere befördert. Nach der Sommerpause stieg die Finnair bei den Innsbruck-Flügen zwar erst mit 4. Jänner 1989 in die Wintersaison 1988/89 ein, konnte aber mit insgesamt 54 Flügen (+ 50%) und 5.403 transportierten Personen (+ 51%) eine beachtliche Steigerung gegenüber dem Vorjahr erzielen. Damit war der Grundstein für eine erfolgreiche und langjährige Kooperation zwischen der Finnair und dem Innsbrucker Flughafen gelegt. Während



Mit den Flugzeugen der Type MD-87 begann die Finnair mit ihren Innsbruck-Flügen und bis zur Wintersaison 2003/04 standen die unterschiedlichsten MD-Typen im Einsatz. Hier die MD-87 mit der Registrierung OH-LMB auf dem Vorfeld des Innsbrucker Flughafens mit der teilweise in Wolken gehüllten und verschneiten Nordkette im Hintergrund, 1988.

Foto: Privatarchiv Armin Stotter, Thaur

in der Anfangsphase die zweistrahligen Flugzeuge der Typen MD-87, MD-82 und MD-80 zum Zug kamen, standen im Winter 1999/2000 und 2000/01 nur mehr die MD-82 im Einsatz. Ab der Wintersaison 2001/02 kam noch neu der zweistrahlige Airbus A320 hinzu. 2004 stand diese Verbindung erstmals auch im Sommer auf dem Programm, wobei diese mit dem Airbus A320 betrieben wurde. Im Sommer 2005 und 2006 hingegen erfolgten diese mit der zweistrahligen Boeing 757. Doch ab der



Im Jahr 2000 trat die Finnair, deren Heimatbasis sich auf dem Flughafen Vantaa, Helsinki befindet, in einer neuen Lackierung auf. Dabei präsentierten sich die Maschinen in einem kompletten weißen Rumpf mit einem neuen Schriftzug und einer neu gestalteten Heckbemalung. Hier die zweistrahlige Boeing 757-200, welche von der ILFC (= International Lease Finance Corporation) gemietet wurde, mit der Registrierung OH-LBT, Juni 2005.

Foto: Walter Kaller

Wintersaison 2005/06 wurde diese Strecke sowohl im Winter als auch im Sommer mit dem Airbus A320 absolviert und nur fallweise der Airbus A319 verwendet. Zusätzlich erfolgte die Durchführung ab dem Winter 2014/15 bei den Winterflügen sowohl als Linien- und Charterkurs, während es sich im Sommer um eine Linienstrecke handelte. In der seit 23. Dezember 1987 bestehenden Partnerschaft startete die Finnair am 28. Dezember 2019 voller Zuversicht in die Wintersaison 2019/20. Dabei waren zwei Innsbruck-Flüge jeweils am Samstag mit dem Airbus A320 oder Airbus A319 vorgesehen. Schon in den ersten Wochen wies das Passagieraufkommen am Flughafen Innsbruck eine rekordverdächtige Entwicklung auf.



Mit dem Winterflugplan 2001/02 setzte die Finnair den zweistrahligen Airbus A320 bei den Innsbruck-Flügen zum ersten Mal ein. Hier die Flugzeugtype A320-214 mit der Kennzeichnung OH-LXH mit der im Jahr 2000 neu eingeführten Lackierung. Im Hintergrund ist, die deutlich die Pfarrkirche Allerheiligen zu erkennen, 07.01.2006.

Foto: Karl-Heinz Klotz, Schwaz

In diesem Zeitabschnitt wurde am 1. Februar 2020 die 1.000. Landung einer Finnair Maschine in Innsbruck absolviert. Alleine zwischen 1998 und bis zur 1.000. Landung hatte die Finnair insgesamt 214.300 Passagiere auf der Strecke Helsinki–Innsbruck–Helsinki (leider konnte das Fluggastaufkommen zwischen 1990–1997 nicht eruiert werden) befördert und zählt daher wohl zu den am längsten kontinuierlich vertretenen Airline-Partnern am Flughafen Innsbruck.

Zu diesem Zeitpunkt war man sehr optimistisch, auch das 34. Jahr der guten Zusammenarbeit gegen Jahresende 2020 erfolgreich abschließen zu können. Doch am 11. März 2020 erklärte die WHO (= World Health Organization – Gründung: 7. April 1948 – Hauptsitz: Genf, Schweiz – Mitgliedstaaten: 194) die Corona-Epidemie zur Pandemie, deren Folgen der Weltluftfahrt einen unvorstellbaren Einbruch bescherten. Somit wurde die anfänglich so gut laufende Winterflugsaison abrupt beendet. Von dieser Entwicklung blieb auch das Innsbrucker Flugeschehen nicht verschont und führte am 23. März 2020 zu einer vorübergehenden Schließung des Innsbrucker Flughafens.



2010 erfolgte eine neuerliche Outfitgestaltung für die Flotte, wobei die Flugzeuge fast zur Gänze in der Farbe weiß auftreten. Lediglich der vergrößerte Schriftzug und das „F“ im Leitwerk sind in blauer Farbe gehalten. Hier die Landung des Airbus A320-214 mit dem Kennzeichen OH-LXL am Flughafen Innsbruck, 2017.

Foto: Marc Strobl

Ebenso fiel auch die ursprünglich für die Sommersaison 2020 (20. Juni – 22. August) vorgesehene Samstag-Verbindung der Finnair nach Innsbruck mit dem Airbus A319 der Pandemie zum Opfer. Da das Corona-Virus die früher gewohnte Reisefreiheit nach wie vor einschränkt, hat die Finnair bis heute noch nicht den Flughafen Innsbruck in ihr Streckennetz wieder aufgenommen. Ob die Finnair in der Wintersaison 2021/22 tatsächlich wieder auf dem lokalen Fluggelände präsent sein wird, wird wohl erst die Zukunft weisen. Doch laut der Flugplan-Vorschau vom 6. Oktober 2021 besteht seitens des Innsbrucker Flughafenbetreibers die Hoffnung, dass die Finnair, die zu den ältesten existierenden Fluggesellschaften der Welt zählt, nach einer Corona bedingten Zwangspause ab dem 18. Dezember 2021 wieder an die von der Wintersaison 1987/88–2019/20 bestehende und sehr erfolgreiche Dauerpräsenz am Flughafen Innsbruck anknüpfen kann.

Erwähnenswert bei der Finnair ist die Tatsache, dass seit Bestehen der Airline erst drei (kleine) Unfälle aufscheinen, die schon längere Zeit zurückliegen und bei denen kein einziges Todesopfer zu beklagen war, was im Sicherheitsranking den vordersten Rang bedeutet!



Der Flughafen Innsbruck ist mit seiner im Herbst 2021 generalsanierten Start- und Landepiste für die Wintersaison 2021/22 bestens gerüstet und man hofft auf eine erneute und starke Präsenz der Finnair-Maschinen. Hier der Airbus A320-214 – Kennzeichen: OH-LXB in der im Jahr 2000 eingeführten Lackierung, 14.03.2009.

Foto: Karl-Heinz Klotz, Schwaz



1999 trat die Finnair der am 1. Februar 1999 ins Leben gerufenen Luftfahrtallianz „oneworld“ bei, die heute aus 13 Fluggesellschaften (American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Japan Airlines, LATAM, Malaysia Airlines, Qantas, Qatar Airways, Royal Jordanian, S7 Airlines und SriLankan Airlines,) besteht. Hier der Airbus A319-112 mit der Registrierung OH-LVD in der Sonderbemalung „oneworld“, 09.03.2019.

Foto: Theo Schröcker



Die Flotte der Finnair bestand, laut Stand Oktober 2019, aus insgesamt 83 Flugzeugen (A319-100: 8, A320-200: 10, A321-200: 19, A330-300: 8, A350-900: 14, Embraer 190: 12 und ATR 72-500: 12), wobei seit der Wintersaison 2005/06 die Innsbruck-Flüge mit dem Airbus A320 oder A319 durchgeführt wurden. Corona bedingt sind mit Stand November 2021 nur 62 Maschinen im Einsatz (A319-100: 5, A320-200: 3, A321-200: 13, A330-300: 3, A350-900: 15, Embraer 190: 11, ATR 72-500: 12). Hier der A319-112 der Finnair (Registrierung OH-LVE) in der Retrobemalung, 18.02.2012.

Foto: Daniel Rinner

Faktencheck

Jüngere Geschichte der Finnair seit 1990

Die für den Langstreckenbetrieb eingesetzte DC-10-Flotte wurde ab den frühen 1990er-Jahren sukzessive durch neue McDonnell Douglas MD-11 ersetzt. Mit Indienststellung der ersten Maschine im Dezember 1990 war Finnair der weltweit erste Betreiber dieses Typs. 1999 trat Finnair der Luftfahrtallianz oneworld bei, nachdem Finnairs Konkurrent SAS Scandinavian Airlines 1997 Gründungsmitglied des konkurrierenden Bündnisses Star Alliance war. 2002 gründete Finnair mit Aero Airlines eine Tochtergesellschaft in Estland. Diese hat schrittweise die ATR 72-200 der Finnair übernommen und bediente neben der Strecke Tallinn–Helsinki auch innerfinnische Strecken für Finnair. Diese versprach sich von der estnischen Tochter, im wachsenden baltischen Wettbewerb kostengünstig agieren zu können. Der Flugbetrieb wurde Anfang 2008 jedoch eingestellt. Finnair gründete auch die Tochter FlyNordic in Schweden, die 2007 jedoch verkauft wurde.

Für das Jahr 2006 gab Finnair einen Reinverlust von 13 Millionen Euro an. Dies wurde damit begründet, dass man in diesem Jahr die Gesellschaft restrukturiert habe und dies 80 Millionen Euro gekostet habe. Im Jahr 2007 wurde ein Gewinn vor Steuern von 140 Millionen Euro erzielt. Mit dazu beigetragen hat ein Gewinn von 30 Millio-

nen Euro aus dem Verkauf der FlyNordic. 2008 rutschte Finnair im Rahmen der Wirtschaftskrise wieder in die roten Zahlen. Der Jahresverlust betrug 52,1 Millionen Euro. Am 22. Februar 2010 musterte Finnair als vorletzter Betreiber des Musters in der Passagierversion ihre letzte McDonnell Douglas MD-11 aus. Eine der Maschinen wurde zu einem Frachtflugzeug umgebaut, aber bereits wieder ausgemustert. Am 1. Juli 2011 wurde gemeinsam mit Flybe auf Basis der übernommenen Finncomm Airlines das Joint Venture „Flybe Nordic“ gegründet. Seit Juli 2012 werden sämtliche Triebwerke und Komponenten von SR Technics in Zürich gewartet. Finnair begründet die Entscheidung mit einem Fokus auf das Kerngeschäft und effizienteren Kostenstrukturen. 2012 machte Finnair erstmals nach fünf verlustreichen Jahren wieder einen kleinen Gewinn. Im September 2013 erhielt Finnair als weltweit erste Fluggesellschaft einen mit Sharklets ausgestatteten Airbus A321-200. Außerdem ist Finnair Erstkunde des Airbus A350-900 in Europa. Die erste von insgesamt 19 Maschinen wurde am 7. Oktober 2015 ausgeliefert. Finnair bedient neben Zielen im Inland sowie europäischen Städten auch mehrere interkontinentale Strecken nach Indien und Ostasien sowie in die USA. Im deutschsprachigen Raum werden in Deutschland Berlin Brandenburg, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Stuttgart und München angefliegen, in Österreich Wien und Innsbruck sowie in der Schweiz Genf und Zürich.

IM GESPRÄCH MIT ARMIN STOTTER



Armin Stotter, HL

Leitung Abfertigung & Verkehr / Director Traffic & Handling

Ausbildung/Werdegang:

- Matura, Dispatcher (Flugbetriebsorganisator) bei Tyrolean Airways mit Kursen bei Austrian Airlines und der Obersten Zivilluftfahrtbehörde
- Einsatzleiter und Flugplatzbetriebsleiter-Stellvertreter bei der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft, ab 1998 Abteilungsleiter
- Für den Flughafen tätig seit: November 1988 (inkl. der Zeit bei Tyrolean Airways nun schon fast 38 Jahre Tiroler Luftfahrt)

Foto: Walter Kaller

Lieber Armin! Du bist seit vielen Jahren für das Traffic Handling am Innsbrucker Flughafen tätig und gewährst uns bei unseren Vereinsabenden regelmäßig Einblicke in deine Tätigkeiten. Wie würdest du deinen Aufgabenbereich jemanden beschreiben, der dich noch nicht kennt?

Mein Aufgabenbereich erstreckt sich von der operationellen Erstkontaktaufnahme mit unseren Airline-Kunden über die Klärung Kapazitäts-abhängiger Airport-Slot-bezogener Fragestellungen, organisatorische Koordination, Flugplanerstellungen

bis hin zur Flug-Information aller TFG-internen Abteilungen sowie am Airport tätiger Behörden und Partner. Weiters Airport-Kapazitätsmanagement, Airport-Slotkoordinator und Mitglied des Koordinierungs-Ausschusses Flughafen Innsbruck.

Könntest du uns einen typischen - sofern es das überhaupt gibt - Tagesablauf in deiner Aufgabe beschreiben?

Der Tagesablauf ist primär geprägt von Arbeit am PC – die zumeist via E-Mail einlangenden Anfragen der Airlines sind ständig abzuarbeiten, intern umzusetzen und in Informationen an alle Beteiligten und Interessierten umzuwandeln; zusätzlich wird diese Routine durch zahlreiche koordinative und organisatorische Sitzungen, klärende telefonische Kontaktaufnahmen und zahllose persönliche Gespräche ergänzt.

Wie hast du die letzten zwei Jahre mit der Pandemie erlebt? Welche Herausforderungen stellte Covid 19 speziell an dich?

Die Pandemie war für uns alle am Flughafen ein Herunterfahren aus dem absoluten Hochbetrieb auf praktisch Null, mit allen betrieblichen, ökonomischen und sozialen Konsequenzen, deren Ausmaß sich dann im Laufe der Zeit weiter herauskristallisierte, dies bis zum heutigen Tag. Die dienstliche Sorge im Zusammenhang mit Covid richtete sich natürlich von Anfang an auf die Frage nach dem Wie und Wann des Wiedereintritts in einigermaßen „normale“ Flug-Szenarien; ständige Änderungen der Rahmenbedingungen und Maßnahmen bzw. Anpassungen (wie etwa die der europäischen Slot-Koordinations-Kriterien) sind und bleiben eine ständige dienstliche Herausforderung. Dies alles natürlich ganz abgesehen von den für jeden Einzelnen von uns geltenden persönlichen Auswirkungen der Pandemie.

Wie schätzt du die Zukunft der Luftfahrt ein? Was wird sich aus deiner Sicht spürbar verändern, was wird dabei die Herausforderung für den Innsbrucker Flughafen, aber auch die anderen Regionalflughäfen werden?

Nach vielen Jahren der steten Aufwärtsentwicklung kam im März 20 die große Zäsur. Ich denke, dass sich die Luftfahrt – in Abhängigkeit vom weiteren Pandemiegeschehen natürlich – in puncto Verkehrszahlen durchaus in Richtung Vor-Corona-Niveau entwickeln kann; es ist jedoch nicht seriös abschätzbar, wann das sein wird. Jedenfalls wird sich der bereits vor Covid-19 einsetzende Trend weg vom Regionalflugverkehr inkl. Anbindung an Umsteige-Hubs hin zum Punkt-zu-Punkt-Low-Fare-Verkehr weiter intensivieren, wobei der Regionalverkehr zusätzlich noch Zielscheibe Umwelt-politischer Überlegungen ist und auch aus dieser Sicht weniger Zukunfts-Chancen besitzt. Für alle Regionalflughäfen ist dies eine Mega-Herausforderung, wobei der Flughafen Innsbruck aufgrund seines touristischen Potenzials im angesprochenen Low-Fare-Seg-



Ein Bild, das sich hoffentlich in Zukunft wieder öfter zeigt: Reger Betrieb am Innsbrucker Flughafen. Foto: Daniel Rinner

ment sehr gute Perspektiven hat; dieser Bereich wurde in den vergangenen Jahren ja bereits konsequent entwickelt und abgedeckt. Sehr Zukunfts-weisend scheint mir auch die aktuelle Performance der Allgemeinen Luftfahrt besonders im Segment der kommerziellen Luftfahrt mit Executive Jets zu sein. Dieser Bereich überstand Pandemie-Zeiten wesentlich besser als der Linien- und Charterflugverkehr und dürfte weiterhin mit Wachstumsperspektiven ausgestattet sein. Ganz grundsätzlich würde ich mir eine Entwicklung der Luftfahrt wünschen, die mehr die ökonomischen (mit Fliegen sollte wieder Geld verdient werden können, was nur durch ein angemessenes Preis/Leistungsverhältnis machbar ist), ökologischen (hier ist man mit Umwelt-freundlichen Luftfahrzeugen wie A320NEO, B737MAX oder EMB-E-Jets bereits auf einem sehr guten Weg, auch mit entsprechender Akzeptanz durch Flughafenanrainer) und sozialen Ziele (die hoch-qualitative Arbeit in der Luftfahrt muss entsprechend entlohnt werden) im Sinne der Nachhaltigkeit im Fokus hat, mit Gültigkeit für die gesamte Produktionskette der Luftfahrt.

Zurückblickend auf deine jahrzehntelange Tätigkeit am Innsbrucker Flughafen: Welche Ereignisse bzw. welche Erlebnisse sind dir am meisten in Erinnerung geblieben?

Da kommen in über drei Jahrzehnten doch einige zusammen: prägendstes Ereignis war die Organisation des sogenannten „Volkswagen-Kongresses“ im Jahre 1998, eine Autopräsentation des VW-Konzerns, zu der in über 100 Flügen von etwa 20 Airlines Tausende Gäste ein- und ausgeflogen wurden. Eine gewaltige Herausforderung, in der ich das Vergnügen hatte, die Fäden am Flughafen Innsbruck ziehen zu dürfen. Es ist dies bis zum heutigen Tag eines der größten Event-Charter-

Ereignisse weltweit. Auch bleibt mir positiv in Erinnerung die Abwicklung der Fußball-Europameisterschaft 2008 mit auch über 80 Sonderflügen und dem bisher stärksten Tag in der Business Aviation am Flughafen Innsbruck mit 32 Landungen sowie die Organisation von zwei Bilderberg-Konferenzen mit zahlreichen Top-VIP-Flügen. Weiters noch die koordinative und operative Abwicklung von hunderten „Chartersamstagen“ an der Kapazitätsgrenze des Flughafens, aber auch Sonderereignisse wie etwa der Vulkanausbruch in Island, der auch den Flughafen Innsbruck betraf und wie so vieles (etwa auch die laufende Pandemie) unsere höchste Flexibilität erforderte. Generell würde ich auch das Erleben von Idealismus, Kooperationsbereitschaft und „Ziehen an einem Strang“ in der Luftfahrt als prägende und erfreuliche Merkmale in meinem Berufsleben sehen.

Beim vergangenen Vereinsabend hast du angekündigt, dass du im Herbst 2022 in den Ruhestand wechselst. Als einer der zeitlich am längsten tätigen Spotter: Wirst du dann wieder vermehrt mit der Kamera anzutreffen sein oder hast du andere Pläne?

Das passt jetzt ganz gut zum Thema Idealismus: selbstverständlich werde ich meinen „Spotter-Wurzeln“ treu bleiben und mich weiter für das Fluggeschehen in Innsbruck interessieren bzw. dieses auch immer wieder einmal auch fotografisch festhalten. Aber darüber hinaus plane ich für das Leben im Ruhestand, auch weiteren breiter gestreuten Interessen nachzugehen. Und natürlich möchte ich als Gründungsmitglied des Vereins auch gerne den Flughafenfreunden treu bleiben!

Vielen Dank für das Gespräch!

TYROLEAN JET SERVICES – DIE STORY

von Theo Hanisch

In der wechselhaften Geschichte des Innsbrucker Flughafens ist auch ein Unternehmen tätig, das aus mehreren Gründen eher im Hintergrund agiert. Seit über 40 Jahren ist das Business Flugunternehmen Tyrolean Jet Services – TJS – am Flughafen Innsbruck angesiedelt. Auch in diesem Fall blicken wir zurück auf 1958, dem Jahr der Gründung der „Aircraft Innsbruck“ durch Dr. Max Schuh und dessen Frau, Dr. Anneliese Schuh-Proxauf, die Taxi-, Rund-, Schi- und Schulflüge durchführten und erste Geschäftsführer waren. Als 1975 der erste „kleine Businessjet“ der Type Cessna Citation 500 angekauft wurde, war ein weiterer, innovativer Schritt getan. Mit diesem Fluggerät, das 9 Passagieren Platz bot, wurde nicht nur der erste Ambulanzflug durchgeführt (5. Juli 1976), im Jahr darauf temporär auch der erste regelmäßige Bedarfsflugverkehr auf der Strecke Innsbruck–Wien eingerichtet. Nachdem das von großem Pioniergeist geprägte Unternehmen bestens aufgestellt war, zogen sich mit Jänner 1978 die Unternehmensgründer Schuh zurück und verkauften die Aircraft Innsbruck an die Tiroler Industriellen Gernot Langes-Swarovski und Christian Schwemberger-Swarovski. Mag. Jakob Ringler wurde zum alleinigen Geschäftsführer bestellt. Noch 1978 folgte eine zweite Cessna, eine Citation II. Aus „Aircraft Innsbruck“ wurde sodann 1979 „Tyrolean Airways“.

Die beiden, noch in braun/beige fliegenden Citations (Kennung OE-FAU, OE-GAU) wurden Mitte 1981 verkauft und ursprünglich nur durch eine neue Citation II (C550-0270), Kennung OE-GLS, ersetzt.



Foto: Jakob Ringler

Dieses Flugzeug bekam, wie die bereits in Dienst gestellte Dash 7 der „Tyrolean Airways“, die neue dunkelrot-rot-orange Lackierung und war bis 1992 im Einsatz. Nach Einsetzung von Fritz Feitl als zweiten Geschäftsführer bei der neuen Tiroler

Airline legte Ringler seine Tätigkeit bei Tyrolean Airways mit Jahresende 1982 zurück und gründete in Absprache mit Gernot Langes-Swarovski und Christian Schwemberger-Swarovski 1983 die Tyrolean Air Ambulance GesmbH, die Christophorus-Flugrettung im Rahmen der Heliair und 1985 die Tyrolean Jet Service GesmbH als selbständige Unternehmen. Tyrolean Jet Service und Heliair wurden 100%ige Gesellschaften der Firma Swarovski bzw. von Swarovski Familienmitgliedern, während TAA von Tyrolean Airways und Heli Air dominiert war. Aber auch der ÖAMTC, eine Versicherung, Ärzte und Mag. Ringler wurden Mitgesellschafter. Tyrolean Jet Service, Tyrolean Air Ambulance und Heliair wurden in Personalunion und gemeinsamer Organisation von Mag. Ringler als Geschäftsführer geleitet, was vor allen Dingen für die Abwicklung und Koordination von VIP-Taxi-, Ambulanz-, Rettungs- und Transplantationsflügen von großer Wichtigkeit war. Die bisherige Ambulanz- und Taxiflug sowie Hubschrauberflugtätigkeit wurden von Tyrolean Airways inklusive des Flugzeuges OE-GLS und der Hubschrauber an die neuen Firmen übertragen.

Mag. Ringler expandierte mit den neuen Firmen in den darauffolgenden Jahren behutsam aber kontinuierlich. Von Anfang an wurde von TJS bei der Anschaffung von neuen Fluggeräten darauf Wert gelegt, dass je nach Bedarf und Einsatzart umgebaut werden konnte. Die Flugzeugtypen wurden nicht nur für Geschäftsflüge der Firma Swarovski in Anspruch genommen. Primär kamen sie z. B. für Regierungsflüge (national wie international), für Staatsbesuche, Persönlichkeiten (z. B. aus Königshäusern), Ambulanz- und Transplantationsflüge, aber auch gebuchten Flügen vieler weltweit prominenter Personen, aus Wirtschaft, Kunst, Kultur- und Politik zum Einsatz. So wählte auch der Dalai Lama die Tyrolean Jet Service für seinen Besuch in Tirol. Unzählige Menschen im In- und Ausland verdanken ihr Überleben den Medizinern, Piloten und hochprofessionellen Mitarbeitern der Einsatzzentrale, die durch die Jets von überall in der Welt gerettet wurden oder die Organe im Rahmen der "Eurotransplant" ohne Zeitverzögerung quer durch Europa zu wichtigen Transplantationszentren (darunter auch Innsbruck!) brachten. Für Ambulanz- und/oder Transplantationsflüge bestand und besteht 24 Stunden Bereitschaft. Dies hat zur Folge, dass diese Flüge per Sondergenehmigung gelegentlich auch außerhalb der Betriebszeiten durchgeführt werden können. Darüber hinaus wurden immer wieder Flugzeuge von Fremdeigentümern von TJS operiert. Das Credo des Unternehmens, strengste Diskretion gegenüber ihren Kunden zu bewahren, macht es schwierig, genaue Informationen über Namen der beförderten Persönlichkeiten zu erhalten.

In den Achziger- und Neunzigerjahren war es Usus, Flugzeuge zu kaufen, um sie in wenigen Jahren wieder zu verkaufen. So ist es zu erklären, dass einige Muster nur drei, zwei oder gar nur ein Jahr eingesetzt wurden. Einige Beispiele für die Einsatzjahre der Flugzeuge in der TJS (siehe nächste Seite):

Fotos linke Spalte: Archiv Jakob Ringler, Innsbruck

Falcon 20 (OE-GCS) 1985 – 1986



Falcon 50 (OE-HCS) 1986 – 1989, VIP Bestuhlung oder bis zu drei Intensivpatienten.



Falcon 10 (OE-GSC) 1987 – 1999 von TJS für TAA (Tyrolean Air Ambulance) operiert und Ende 1999 an TAA als reines Ambulanzflugzeug übergegangen.

Eine Citation V (C560) (OE-GSW), 1990 angeschafft, wurde nach der Landung in Florenz durch Überrollen der Piste am 30.04.2001 schwer beschädigt. Passagiere – an Bord unter anderen der Musiker Sting – sowie Besatzung blieben bei dem Vorfall unverletzt.

Falcon 900 (OE-ILS) 1989 – 2003 Flugzeug teilweise im Eigentum eines Wiener Unternehmers.

Citation I (C501) (OE-FMS) 1989 – 2003

Falcon 100 (OE-GHA) 1989 – 1995, für Heliair eingesetzt.

Citation V (C560) (OE-GAA) 1992 – 1999 von TJS für TAA eingesetzt, war ein reines Ambulanzflugzeug mit großer Spezialtüre, welches Ende 1999 an die Air Ambulance übergeben wurde.

Falcon 20 (OE-GCR) 1992 – 1995 Eigentümer ein Unternehmer aus Wien, von wo aus auch operiert wurde.

Citation I (C501) (OE-FPH) 1989 - 1994 Eigentümer ein bekannter Tiroler Motorsportler, wurde von TJS operiert.

Dornier Turboprop DO 328 (OE-GBB) 1996 – 1999 wurde zwar auch für Passagiertransporte, vorwiegend jedoch als Ambulanzflugzeug eingesetzt. Dieser Flieger war europaweit der erste dieser Art, welcher mit kompletter Intensivstation für mehrere Patienten ausgestattet war und ebenfalls Ende 1999 von der TAA übernommen wurde.



Foto: Tyrolean Jet Services, Martin Lener

Der Business Flugbetrieb war ein zweifacher Firmenübergang: Ursprünglicher Auftritt als "Aircraft Innsbruck" von 1975-1979. 1980 wurden die Grundsteine für den Übergang in "Tyrolean Airways" gelegt. 1985 erfolgte die Neugründung als "Tyrolean Jet Service" nach Ausgliederung des Tyrolean Airways Business Jet Betriebes in die neue Firma.

TJS Geschäftsführung: 1975 - Februar 1978: Dr. Max Schuh im Rahmen der Aircraft Innsbruck, März 1978 - Dezember 1982 Jakob Ringler im Rahmen der Aircraft Innsbruck und Tyrolean Airways. Ende 1982 - Anfang 1985 Fritz Feitl im Rahmen der Tyrolean Airways. Anfang 1985 bis Ende 1999 als Gründungsgeschäftsführer der TJS Mag. Jakob Ringler im Swarovski-Auftrag. Ab 2000 Martin Lener bis Mai 2021.

Tyrolean Air Ambulance und Tyrolean Jet Services hatten nicht nur im Ambulanzflugwesen mit Top-Qualität, höchster Zuverlässigkeit und rascher Reaktionsfähigkeit nahezu weltweit einen exzellenten Ruf. Einige Flugzeuge kamen häufig auch für Übersee Flüge zum Einsatz, auch wenn für die Zweistrahler nach spätestens 3000 km Zwischenlandungen notwendig waren. Südafrika, Westafrika, Ostafrika, Mauritius, sämtliche arabische Länder, Indien, Pakistan, Sri Lanka, die USA und Kanada sowie Sibirien standen auf der Tagesordnung. Südamerika durfte aufgrund der damaligen ETOPS (Extendedrange Twinengine Operation(al) Performance Standards = Standards für zweimotorige Flugzeuge bei Langstreckenflügen) Regelungen mit zweistrahligen Jets über den Südatlantik nicht angefliegen werden. Durch den Einsatz der dreistrahligen Falcon 50 (OE-HCS) und Falcon 900 (OE-ILS) eröffneten sich ab 1986

neue Möglichkeiten: Südatlantik, Hawaii, die Südsee und Japan über Sibirien waren jetzt erreichbar. Spektakuläre Langstreckenflüge waren folglich zu verzeichnen. Zum Beispiel von Innsbruck aus über den Südatlantik nach Venezuela und Südchile oder für einen auf der Nordkette verunglückten Japaner ab Innsbruck nach Tokyo. Bemerkenswert dabei die Tatsache, dass (noch vor der AUA) die erste Überflugenehmigung für ein österreichisches Flugzeug über Sibirien erteilt wurde. Mit besonderem Stolz kann auf den Auftrag einer amerikanischen Versicherung verwiesen werden, die den Transport eines amerikanischen Patienten von Bangkok nach Chicago mit Falcon 900 veranlasste. Aber auch die Überstellung zweier Intensivpatienten von Hawaii nach Graz, mit nur einer Zwischenlandung in den USA, war eine Herausforderung.



Falcon 900 auf Christmas Island. Foto: Archiv Jakob Ringler

Darüber hinaus wurden aber auch Flüge mit Patienten von und nach Australien, Südostasien sowie Nord- und Mittelamerika mit der Falcon 900 durchgeführt.

Für das Unternehmen und die Familie Swarovski war es immer eine Selbstverständlichkeit, dass ihre Flugzeuge bevorzugt für humanitäre Einsätze zur Verfügung standen.

Ende 1999 änderten sich aber die Grundlagen. Einerseits erschwerten strengere luftfahrttechnische Voraussetzungen und Standards die wechselweise Verwendung von Flugzeugen für sowohl Taxi/Charter als auch Ambulanzeinsätze, andererseits veränderten sich Prioritäten von Eigentümerseite über den Unternehmenszweck der TJS. Mag. Ringler nahm Ende 1999 das Angebot von Herrn Langes für ein MBO (Management Buy-Out) an und überführte den Ambulanzflugbetrieb inklusive Flugbetriebskonzession und drei Flugzeugen in die Tyrol Air Ambulance, deren Geschäftsanteile wiederum überwiegend von der von Ringler neu gegründeten Welcome Air übernommen wurden. Die Geschäftsführung von TJS wechselte folglich von Mag. Ringler zu Martin Lener.

Im Jänner 2000 wurde das Unternehmen in „Tyrolean Jet Services“ umbenannt und Martin Lener, als langjähriger Mitarbeiter bei TJS und auch Tyrolean Airways, übernahm die Position als Geschäftsführer der TJS mit reduzierter Flotte, da die OE-GBB, OE-GSC und OE-GAA an die Tyrolean Air Ambulan-

ce (TAA) übertragen wurden. Jedoch wurden bereits im Jahr 2000 eine Cessna Citation VII (OE-GLS) und eine Executive Dornier 328 JET-310 (OE-HMS) 2000-2015 angeschafft. Dieses Flugzeug konnte, so wie der Dornier 328 Jet-310 (OE-HTJ) 1999-2013 mit verschiedenen Sitzkonfigurationen (19, 26, 29 oder 31 Sitze) ausgestattet werden und stand für Flugbereitschaft wie Charterkunden im Einsatz.



Do 328 Jet (OE-HTJ). Foto: Archiv Jakob Ringler

Ab 2000 wurden, mit Ausnahme der Citation VII (OE-GLS) dem Global Express (OE-IEL), DO 328 Jet (OE-HTJ), eine Cessna 525A CitationJet 2 (OE-FSG) und Citation VII (OE-GMG) die für Swarovski zur Verfügung standen, ausschließlich Maschinen von anderen Eigentümern (im Aircraft Management) durch Tyrolean Jet Services betrieben. Ein breites Spektrum an Flugzeugtypen stand so in Diensten der TJS:

Dassault Falcon 2000 (VP-CJA) 2000 – 2018

Bombardier Global Express (OE-IEL) 2005 – 2021

Dassault Falcon 900EX EASy (VP-BOZ) 2008 – 2009.



Bombardier Global Express. Foto: Walter Kaller

2008 erhielt Tyrolean Jet Services erstmals den EBAA (European Business Aviation Association) Silver Safety Award, 2010 den goldenen und 2014 die Auszeichnung in Platin. Die European Business Aviation Association ist eine Non-Profit-Organisation und der Fachverband für die im Geschäftsflugverkehr tätigen Unternehmen mit Sitz in Brüssel. Ebenso wurde das

INNS' BRUCK



Stadtarchiv/ Stadtmuseum

SAS/LEISURE/CALEDONIAN

In der Wintersaison 1997/98 belebten zahlreiche Airliner den Flugbetrieb auf dem Airport Innsbruck. Darunter die britische Fluggesellschaft Leisure International Airways (Entstehung: 1988 als AIR UK Leisure – 1996: Verkauf und neuer Name), welche ab Jänner 1998 bei ihren Innsbruck-Flügen neben dem zweistrahligen Airbus A320 auch den zweistrahligen Airbus A321-200 (G-UNID) einsetzte. Ebenso zählten auch die Maschinen (Airbus A320) der 1987 gegründeten britischen Fluggesellschaft Caledonian Airways (Leitwerkbemalung: Mitternachtsblau mit goldenem Löwen) zu den regelmäßigen Gästen, sowie auch die zweistrahligen MD82- (LN-RLE „Kettil Viking“ mit Sonderbemalung) und die MD90-Flugzeuge der 1946 entstandenen SAS.

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

Unternehmen seit 2010 regelmäßig von ARG/US für das Platinum Rating und IS-BAO (International Standard for Business Aircraft Operations) für den Stage 2 editiert. Im November 2010 bekam Tyrolean Jet Services das Tiroler Landeswappen verliehen.

Folglich wurde mit weiteren Maschinen operiert:

Gulfstream G200 (OE-HGE) 2010 – 2014

Cessna Citation Bravo (OE-GVR) 2008 – 2009

Bombardier Global 5000 (M-GLEX) 2011 – 2014

Airbus ACJ 318 (OE - LUX) 2011 – 2017



Foto: Walter Kaller

Airbus ACJ 319 (OE - LIP) 2013 – 2020



Foto: Tyrolean Jet Services, Martin Lener

Airbus ACJ 319 (OE - LOV) 2013 – 2020



Foto: Walter Kaller

Gulfstream 550 (OE-IZI) 2013 – 2020

Bombardier Global Express (OE-IVG) 2015 – 2018

Bombardier Global Express M-GLEX 2011 – 2014

Dassault Falcon 900EX EASy (T7-CMD) 2019 und
Dornier 328JET (OE-LIR) 2009 – 2010

Gulfstream G650 ER (T7-AZG) 2016 – 2019.

Das G650-Programm von Gulfstream wurde im Jahr 2005 gestartet und im Jahr 2008 öffentlich vorgestellt. Dieser Flugzeugtyp war damals das größte und schnellste Geschäftsflugzeug im Angebot des Herstellers und verfügte über eine der größten Reichweiten in ihrem Marktsegment. Das Flugzeug wurde von der Tochtergesellschaft TJS San Marino betrieben, ebenso wie die

Dassault Falcon 900EX EASy (9H-LAS) 2016 – 2019 und
B200GT King Air (9H-RBA) 2017 – 2020.

Eine **Embraer Phenom 300E (OE-GBH)** sowie eine **Cessna Citation VII (OE-GMG)** fliegen seit 2019 bzw. 2016 ab und nach Innsbruck.

In der über vierzigjährigen, teils höchst erfolgreichen Geschichte der Tyrolean Jet Services, waren Ups und Downs ständiger Begleiter. Die Entwicklung der Business Aviation ist äußerst volatil und sehr beeinflusst von allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklungen; hier seien nur die Dotcom-Krise in 2000, die Finanzkrise in 2008, dieser Geschäftszweig war aber auch eingeschränkt von Vulkanausbrüchen und zuletzt von der SARS/COV2-Krise. Als im Jänner 2000 Martin Lener die Leitung der TJS übernahm, stand eine exklusive Ausrichtung auf die Anforderungen der Businessjet-Flugbereitschaft, als auch im Charter bis zum VVIP Bereich (mit den Airbus Corporate Jets) im Vordergrund. In seiner Eigenschaft als Geschäftsführer und Accountable Manager wurde eine über Jahrzehnte gelebte Wertewelt von Sicherheit, Verlässlichkeit und Seriosität bewahrt. In die (leider negativen) Schlagzeilen kam die TJS nur einmal, nämlich Ende Jänner 2018 als nach einem Flug von Bogota nach der Landung im englischen Farnborough eine halbe Tonne Kokain vom britischen Zoll im Passagiergepäck gefunden wurde. Trotz größter Vorsicht war dieser Vorfall nicht zu verhindern. Die Besatzung und das Flugzeug wurden bereits nach wenigen Stunden wieder freigegeben, nachdem nachgewiesen werden konnte, dass keinerlei Verbindung zu den Passagieren bestand.

Im Sinne des Mentors Gernot Langes-Swarovski wurden mehrere Aircraft Management Projekte, bei denen sich in den letzten Jahren deren diverse Eigentümer mit dieser Wertewelt nicht identifizieren konnten, nicht angenommen. Trotzdem war die Zeit von 1999 bis 2020 von einer laufenden Expansion in der Flotte, sowie auch in der Expertise des langjährig gehaltenen, hochprofessionellen Personals getragen, welche u.a. auch wegen der Pandemie nicht weitergeführt werden konnte. Der Wettbewerb im Businessflugwesen hat in den letzten Jah-

ren stark zugenommen. Flugzeuge in diesem Segment sind in hoher Anzahl am Markt verfügbar, wodurch im Charter großer Preisdruck entstanden ist. Geschäftsflugunternehmen – teils mit fragwürdigen Modellen und Dumpingpreisen – versuchen sich verstärkt auf dem Markt. Die Ereignisse der Pandemie haben die Situation nicht unbeträchtlich verändert. Zwar erlebt seit März 2021 die Geschäftsflugbranche im hoffentlich baldigen Ausklang der Pandemie eine stark gestiegene Nachfrage hauptsächlich von Neukunden, welchen die früheren Airline-Verbindungen fehlen. Insbesondere die Segmente von Very Light Jets bis zu Midsize Business Jets sind stark nach-

gefragt. Die Auswirkungen des vorangegangenen Einbruchs haben vor der TJS nicht Halt gemacht. Das Ableben von Gernot Langes-Swarovski hat diese betrübliche Entwicklung zusätzlich beschleunigt. Die nächste Richtungsentscheidung der Tyrolean Jet Services-Eigentümerschaft im Frühjahr 2021 hat - aufgrund der in den letzten Jahren kontinuierlich und substanziell gesunkenen Auslastung in der Flugbereitschaft – zu einer Vorentscheidung zur Veräußerung der TJS geführt. Martin Lener, der die Geschäftsführung seit dem Jahr 2000 innehatte, hat diese im Mai 2021 in gutem Einvernehmen zurückgelegt.

FLYDUBAI: VON SALZBURG NACH DUBAI UND DARÜBER HINAUS...

Text und Fotos: Martin Dichler, Wien

Dreizehn Jahre hat es gedauert bis die staatliche Billigfluglinie flydubai nach ihrer Gründung eine Flugverbindung nach Österreich aufnahm. Seit 15. Juli haben nun auch erstmals österreichische Passagiere die Gelegenheit, ab dem Salzburger Flughafen zum Schnäppchentarif nach Dubai und darüber hinaus zu 95 weiteren flydubai Destinationen zu reisen. Eine Zusammenarbeit mit der ebenfalls staatlichen Fluglinie EMIRATES erlaubt es dem Passagier zudem, über ihrem Hub in Dubai, über 200 weitere Destinationen zu erreichen. Doch wer ist die neue Fluggesellschaft, die seit kurzem ab Salzburg fliegt? Flydubai wurde im Jahr 2008 gegründet und hat seitdem massiv ihr Angebot aufgestockt. Die Fluglinie setzt auf eine homogene Boeing 737 Flotte. Neben der klassischen Boeing 737-800 setzt flydubai nach Salzburg auch ihre neueste Boeing 737MAX ein, von der aktuell 18 Einheiten betrieben werden. Das Flugzeug, das nach einer technischen Überarbeitung seit 8. April dieses Jahres wieder voll in Betrieb steht, verfügt in der Economy-Class über 162 Sitze und in der Business-Class über 10 bequeme Flachbett-Sitze.

Gerade auf besonders langen Strecken wie auf dem Flug zwischen Dubai und Salzburg, dieser zählt mit 2.711 Meilen zu



den längsten Verbindungen im im flydubai Streckennetz, kann die Boeing 737MAX mit ihrem besonders ökonomischen Verbrauch punkten. Rund sechs Stunden dauert der abendliche Flug nach Dubai und obwohl die neue Verbindung gerade einmal seit wenigen Wochen betrieben wird, sind die Flüge bereits gut gebucht.

WIE VIEL BILLIGFLUGLINIE STECKT NOCH IN FLYDUBAI?

Eine Business Class mit Sitzen, die sich zu einem Flachbett verwandeln lassen (die gleichen übrigens wie auf der Austrian Langstrecke), exklusive Menüs und hohe Gepäcksgrenzen zählen nicht unbedingt zu den Eigenheiten einer klassischen Billigfluglinie. Jeyhun Efendi, Senior Vice President, Commercial Operations and E-commerce von flydubai meint auf FDFI Rückfrage: „Wir haben uns schon immer bei flydubai, als die Fluggesellschaft mit Sitz in Dubai definiert und uns darauf konzentriert, unseren Passagieren so viel Auswahl wie möglich zu bieten. Wir bieten unseren Fluggästen eine breite Palette an Optionen, um ihre Reisearrangements optimal auf ihre Bedürfnisse abzustimmen, wie z. B. verschiedene Tarifarten in der Economy-Class, von Lite über Value bis Flex. Unsere Business Class ist ein raffiniertes Produkt an Bord, mit einem komplett flachen Bett und optimiertem Platzangebot sowie Optionen für Unterhaltung, leichte Erfrischungen und Mahlzeiten an Bord. Wir bieten auch Frachtlösungen in unserem gesamten Streckennetz an, alle Investitionen, die wir in unser Bordprodukt getätigt haben, haben bislang die Erwartungen einer traditionellen Billigfluggesellschaft immer übertroffen.“

Kunden haben die Wahl zwischen einem herkömmlichen Low Cost Produkt, bei dem Zusatzleistungen extra bezahlt werden müssen oder einem gehobenen Business Class Service mit Flat-Bed, exklusiven Catering und großzügigen Gepäcksgrenzen. Bei einem Ticketpreis ab Euro 350.- (Tarif Lite) ab Salzburg sind neben dem Flug auch Steuern, Gebühren und 7 kg Handgepäck enthalten. Gegen einen geringen Aufschlag von rund Euro 10.- pro Flugstrecke (Tarif Value) sind bereits 20kg Aufgabegepäck und ein warmes Essen inkludiert. Alle anderen Zusatzleistungen wie in etwa die Nutzung des top-

modernen In-Flight Entertainmentsystem mit einer Auswahl an 230 Filmen, TV-Sendungen und Musikkanälen, muss der Passagiere der Economy-Class extra bezahlen. Wer es lieber etwas gediegener wünscht, kann sich für ein Flugticket in der Business Class entscheiden. Die Tarife dafür beginnen bereits bei Euro 1017,- pro Flugstrecke. Dem Kunden steht es natürlich außerdem frei, einzelne Flugstrecken in den jeweiligen angebotenen Buchungsklassen individuell zu buchen. Passagiere, egal welcher Buchungsklasse, die einen Flug über flydubai.com buchen, erhalten zudem eine kostenlose globale Deckung für COVID-19-bedingte Kosten und als extra Zuckerl, eine Eintrittskarte für die am 1. Oktober gestartete EXPO 2020.

DAS COMEBACK DER 737 MAX

Flydubai wurde in den vergangenen beiden Jahren mit dem Grounding ihrer Boeing 737MAX Flotte und dem Ausbruch der Covid-19 Pandemie gleich zweifach vom Schicksal getroffen. Das bestätigt auch Jeyhun Efendi: *"Der Ausbruch der Covid-19-Pandemie und das Flugverbot für unsere MAX-Flotte waren eine schwierige Zeit für flydubai. Wir haben auf diese Herausforderungen reagiert, indem wir in der Lage waren, neue Möglichkeiten zu erkennen und den Betrieb schnell wieder aufzunehmen."*

Seitdem das Mittelstreckenflugzeug der neuesten Generation aber wieder im Einsatz steht, zeigt man sich mit der Perfor-

mance des Flugzeuges sehr zufrieden: „Unsere MAX-Flugzeuge kehrten am 08. April 2021 in den Passagierbetrieb zurück, nachdem sie alle Anforderungen der Sicherheitsentscheidung unserer Regulierungsbehörde, der General Civil Aviation Authority (GCAA), erfüllt hatten. Die Boeing 737 MAX ist nach wie vor ein fester Bestandteil unseres Betriebes und wir freuen uns, dass unsere Passagiere das Produkt, das wir an Bord haben, das ein geräumiges Liegebett in der Business Class, einen ergonomisch gestalteten Sitz in der Economy-Class und ein verbessertes Inflight-Entertainment mit Full-HD-Touchscreens umfasst, genießen können. Wir verfügen derzeit über 15 MAX 8 und 3 MAX 9-Flugzeuge. Im Juni haben wir zwei Boeing 737 MAX 8 übernommen, zwei weitere im Juli, und bis Ende des Jahres werden weitere neun Flugzeuge zur Flotte stoßen“.

Auch über den Erfolg der neuen Dubai-Salzburg Verbindung zeigt sich Jeyhun Efendi mehr als optimistisch: *„Salzburg war ein unterversorgter Markt in der Region. Wir freuen uns, dass wir unseren Passagieren aus dem gesamten flydubai-Netzwerk durch die erstmalige Einrichtung einer Direktverbindung von den Vereinigten Arabischen Emiraten eine bequemere Möglichkeit bieten können, in diese fantastische Stadt zu reisen. Salzburg hat viel zu bieten und mit seiner Nähe zur deutsch-österreichischen Grenze können wir erwarten, dass die Nachfrage auf dieser Strecke noch steigen wird.“*



Foto: Christoph Plank

WIZZ AIR UND DIE (PREIS)SCHLACHT UM WIEN

Text und Foto: Martin Dichler, Wien

Vor wenigen Tagen hatte Ryanair Michael O`Leary noch mit markigen Sprüchen seine neuesten Wien-Pläne vorgestellt, Wizz Air Präsident Robert Carey rief nun zum Gegenschlag. Bis zum Ausbruch der Covid-19 Pandemie war der Flughafen Wien ein heißes Pflaster unter den Billigfliegern. Die Low Cost Fluglinien Vueling, LEVEL, Easyjet, Ryanair und Wizz trugen zur Freude der Fluggäste eine Preisschlacht untereinander aus, die man zuvor noch nie gesehen hatte. Der Anteil an Low Cost Fluglinien auf Österreichs Hauptstadtflughafen schwoll daraufhin innerhalb kürzester Zeit auf einen Wert von 33% des Gesamtverkehrs an. Im Jahr 2019 verzeichnete der Flughafen Wien durch diese Entwicklung einen Allzeitrekord von 31,7 Mio. (+17,5%) abgefertigten Passagieren.

Die Covid-Pandemie hatte zwischenzeitlich den Markt bereinigt. LEVEL, die Billigflugmarke der IAG Gruppe, musste den Flugbetrieb einstellen, nachdem sie erst zwei Jahre zuvor mit Sitz in Wien gegründet wurde, während alle anderen Low Coster ihr Angebot anpassten. Inzwischen geht es wieder heiß her unter den Billigfliegern. Jede Airline versucht seine Anteile am Wiener Markt wieder zu gewinnen, weshalb Ryanair erst in der vergangenen Woche den Anflug von 90 Destinationen mit einer Flotte aus 19 Jets ab dem Sommerflugplan 2022 ankündigte.

Wizz Air Präsident Robert Carey holte nun bei einem Pressegespräch in Wien zum Gegenschlag aus. In einen weiteren Ausbauschnitt wird die Billigfluglinie auf ihrer Wien-Basis ab

November ein weiteres Flugzeug, einen neuen A321neo stationieren. In weiterer Folge werden alle bisherigen fünf A321 von A321neo aus den Beständen des Unternehmens ausgetauscht um „nicht nur die Kosten pro Flug zu senken, sondern auch um die Kapazitäten zu erhöhen“, so Carey.



Airbus A321 (HA-LWB) der ungarischen Wizz Air

NEUE VERBINDUNGEN UND FREQUENZERHÖHUNGEN

Mit Dezember erweitert Wizz Air am Standort sein bisheriges Angebot durch eine neue Verbindung nach Marrakesch, sowie durch die Anbindung der beiden jordanischen Flughäfen in Amman und Aqaba an die Wiener Basis. Neben einer Frequenzerhöhung auf elf bestehenden Verbindungen, wird die Fluglinie ab Juli 2022 erstmals mit Sharm-El Scheikh eine Verbindung nach Ägypten anbieten. Auf die bislang mehrfach verschobene Wiederaufnahme der Salzburg Verbindungen angesprochen meint Robert Carey: *„Salzburg kommt auf alle Fälle zurück, den genauen Start und die angebotenen Verbindungen werden noch bekannt gegeben“.*

GREAT DANE AIR

Text: Theo Hanisch, Foto: Marcel Schmidt

Great Dane Airlines wurde im 1. Dezember 2018 gegründet und erhielt am 13. Juni 2019 ihr Air Operator Certificate (AOC)



vorseiten der dänischen Behörde. Die Fluggesellschaft führte ihren Erstflug am 14. Juni 2019 durch, bei dem es sich um einen Charterflug von Aalborg nach Rhodos handelte, während der erste Linienflug am 21. Juni 2019 von Aalborg nach Dublin führte. In den Wintersaisons 2019/20 war die junge Airline regelmäßig auch am Innsbrucker Airport zu sehen und verband das Herz der Alpen mit dem dänischen Billund.

Zwischen September 2020 und April 2021 wurden zwei der drei Flugzeuge an die vietnamesische Bamboo Airways vermietet. Aufgrund der Covid-19 Pandemie und den daraus resultierenden Verlusten musste die Fluggesellschaft am 11. Oktober 2021 Insolvenz anmelden und den Flugbetrieb mit sofortiger Wirkung einstellen. Zum Zeitpunkt der Betriebseinstellung im Oktober 2021 bestand die Flotte der Great Dane Airlines aus drei Flugzeugen des Typs Embraer 195 mit einem Durchschnittsalter von 13,2 Jahren.

GRAZ

Text: Michel Sander, Fotos: Robert Schöberl, Graz

Corendon Airlines Subcharter

Auch in diesem Jahr ist die türkische Billigfluggesellschaft Corendon Airlines sowie die maltesische Schwestergesellschaft Corendon Airlines Europe in Graz vertreten. Im, durch Corona geprägten, Jahr 2020 war sie zusammen mit Croatia Airlines eine der zwei Fluggesellschaften, die Charterflüge ab Graz angeboten haben. In der abgelaufenen Sommersaison sorgte die



Airline erneut mit diversen Subchartern, die vor allem samstags die Flüge nach Antalya abwickeln, für Abwechslung.

Bisher kamen auf diesen sogenannten Wetease-Flügen die slowakische Air Explore, die maltesische Avion Express Malta, die bulgarische Balkan Holidays Air, die türkische Freebird Airlines, die italienische NEOS sowie die spanische Privilege Style zum Einsatz. Wurde die Strecke mit eigenem Fluggerät bedient, sorgte auch dies für Abwechslung, da neben der einzigen Boeing 737-8 MAX auch die TC-COH mit „Eurovision 2020 Livery“ nach Graz kam.

DHL Air Austria stellte ihre erste Boeing 757-200 PCF in Dienst, welche die Registrierung OE-LNZ und zudem noch „Hello / Servus Austria“-Sticker erhielt.



Corendon Airlines Europe bedient im Winterflugplan 2021/2022 jeweils einmal wöchentlich Las Palmas auf Gran Canaria und Hurghada in Ägypten mit Boeing 737-800 Winglets. In Zusammenarbeit mit Lufthansa verkehrt Air Dolomiti nun zweimal täglich mit Embraer 195 nach Frankfurt, während Eurowings werktäglich mit A319 Linz mit Düsseldorf verbindet. Nach der-

zeitigem Stand stationiert European Air Charter im Sommer 2022 eine MD82 oder einen A320 jeweils in Linz und Graz, um bis zu 12 wöchentliche Flüge auflegen zu können.

LINZ

Text und Fotos: Michael David, Linz

Im September und Oktober 2021 fanden wieder einige Transportflüge für in der Pandemie benötigter Güter zwischen China und Linz statt. Darunter nutzte man auch die Antonov An-124 sowie AN-26. Im Auftrag eines Tiroler Pharmazieunternehmens wurde die Antonov An-225 Mriya eingesetzt. Die Landung des größten Flugzeuges der Welt am 7. Oktober zog selbst bei Regenwetter sehr viele Schaulustige und Spotter aus dem In- und Ausland an.



WIEN

Text: Flughafen Wien

Österreichischer Infrastrukturreport 2022: Manager klar für Flughafen-Ausbau

Eine attraktive Luftfahrtinfrastruktur ist entscheidend für den Standort Österreich im Wettbewerb und bleibt unverzichtbar: Das ist zentrales Ergebnis des am 8. November 2021 vorgestellten *Österreichischen Infrastrukturreports 2022* der Initiative Future Business Austria. In der repräsentativen Managerstudie des Österreichischen Infrastrukturreports 2022 prägen entsprechende Zukunftserwartungen das Bild: 74% der befragten Manager unterstützen die Forderung, dass die Rolle des Flughafens Wien als internationales Flugverkehrsdrehkreuz weiter gesichert und ausgebaut werden muss. 59% erwarten, dass die Kapazitäten der heimischen Flughäfen erhöht und multimodale Anbindungen verbessert werden. Für

den Vorstand des Wiener Flughafens, Dr. Günther Ofner, sind die Ergebnisse des Österreichischen Infrastrukturreports 2022 ein klarer Handlungsauftrag: „Die Renaissance der Luftfahrt nach der Krise ist ein entscheidendes Standortthema. Ohne Flughafen Wien wären wir weder im Export, noch im Tourismus so erfolgreich, wie wir das sind bzw. wieder sein wollen.“

Der Wunsch nach ambitionierter Stärkung der Luftfahrtinfrastruktur wird auch bei den Anforderungen an Österreichs künftige Luftfahrtstrategie deutlich: Bereits 50% (2019: 28%) sprechen sich für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des heimischen Luftverkehrs aus. 39% (2019: 12%) wollen Regeln für Drohnen. Je 27% fordern die Entwicklung klimaschonender Flugzeuge und die Sicherstellung des Hubs Wien.

Teile dieser Studie beziehen sich im Übrigen nicht ausschließlich auf den Flughafen Wien, sondern schließen **alle** Airports in Österreich ein.



Foto: Marcel Schmidt

INNSBRUCK

Text: Flughafen Innsbruck

Generalsanierung der Runway am Flughafen Innsbruck

Es war das größte Bauprojekt seit Errichtung des Flughafens Innsbruck. Die letzte Pistensanierung wurde im Jahr 1999 durchgeführt. Auf Grund von vermehrten Rissbildungen wurde bereits vor einigen Jahren mit umfangreichen Asphaltprüfungen begonnen um den richtigen Sanierungszeitpunkt zu finden. Dieser war nun gekommen. „Hätten wir noch länger mit einer großflächigen Sanierung gewartet, so müssten wir jetzt mit lokalen Ausbesserungen an der Piste starten, was in weiterer Folge jedoch einen verlorenen Bauaufwand dargestellt hätte“, erklärte der mit der Bauleitung beauftragte DI Alexander Strasshofer vom Innsbrucker Airport. Mit der konkreten Projektvorbereitung wurde vor gut 2 Jahren, also 2019 begonnen. Die in drei Bauphasen anberaumte Generalsanierung der Piste stellte eine nahezu minutiös geplante und logistische Herausforderung dar.

Im ersten Abschnitt wurde bereits im März 2021 unter Ausnutzung des niedrigen Grundwasserspiegels mit Fräsarbeiten an der Pistenschulter begonnen sowie 140 Fertigteilsschächte und über 30 km Leerrohre für die spätere Verkabelung verlegt. Diese Arbeiten mussten in der Nacht getätigt werden. In der zweiten Phase erfolgte ab Mitte August die Einrichtung weiterer Baustelleneinrichtungen inklusive einer temporären Zufahrtsstraße zur Abwicklung der gesamten Massentransporte. Die kritischste Phase im Projekt – die Hauptbauarbeiten der Pistensanierung samt Abnahmen und Testbetrieb - stellte dann die dritte dar, da der geplante Inbetriebnahme-Termin der neuen sanierten Piste mit 19.10.2021 06:00 Uhr nicht einfach verschoben werden kann. „Viel schlechtes Wetter in dieser Zeit wäre somit für uns fatal gewesen. Das ist uns glücklicherweise erspart geblieben“.

Zu diesem Zweck wurde die Piste im Zeitraum vom 20.09.2021 bis inklusive 18.10.2021 gesperrt. In dieser Phase wird auf der Piste sowie auf den Rollwegen bis zum jeweiligen Rollhalt die bestehende elektrotechnische Ausrüstung aus dem Bestand entfernt. Zur Sanierung der bestehenden Asphaltflächen wurden, vereinfacht gesprochen, die obersten drei bestehenden Asphaltstärken abgefräst, durchschnittlich ca. 14 cm. Darauf wurden mit 15.000 m³ zwei neue Asphaltlagen mit einer Gesamtstärke von 12cm aufgebracht. „Ich weiß, dass dies nicht wahnsinnig spektakulär klingt, wenn man jedoch bedenkt, dass wir von gut 140.000 m² Asphaltfläche und einer sehr kurzen Bauzeit sprechen, dann kann man sich vorstellen, welche große logistische Herausforderungen hier auf die Baufirma zukam“, so Strasshofer. Die elektrische Anlage mit sämtlichen bestehenden Feuern und Kabeln wurde gänzlich abmontiert und durch 400 neue Unter- und Oberflurfeuer in LED-Technik sowie neue Verkabelungen ersetzt. Im Bereich der Umkehrplatten fanden größere Erdarbeiten statt um ordnungsgemäße Quergefälle sowie die Tragfähigkeit der neuen Umkehrplatten zu gewährleisten. Weiters wurden Geometrieänderungen an den Umkehrplatten durchgeführt, um den aktuellen luftfahrtrechtlichen Standards zu entsprechen. In diesem Bezug war die Durchführung der Bauphase Drei mit den enormen Massentransporten die größte Herausforderung. 75 schwere LKW aus drei Bundesländern waren von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr mit mehr als 3.700 Fahrten nahezu pausenlos im Einsatz. „Wir haben sogar darauf geachtet, dass die LKW so gut wie keine Leerfahrten hatten, weil abgetragenes Material zuerst weg, bevor neues her transportiert wurde“.

Die Arbeiten konnten, auch dank Wetterglück, mehr als zeitgerecht, unfallfrei und unter Einhaltung der veranschlagten Kosten von 16,8 Mio. Euro abgeschlossen werden.



Das Café mit der besonderen Note



Die Pause von der Arbeit,
der Kaffee mit Freunden,
die Plauderei mit Kolleginnen,
der Feierabend,
das erste Date,
das Wiedersehen,
das Meeting mit Partnern,
der Ausklang des Tages...

Der Moment gehört euch!
Jetzt sind wir für euch da.

Das **ROSSINI** beim DEZ
Osteingang hat auch nach
Geschäftsschluss noch offen.

Gutschein
für einen Gratskaffee! Ausschneiden
und bei Rossini, Mittagstisch oder
Piazza einlösen



planmäßig
scheduled

vorauss.
estimated

**INNS'
BRUCK
AIRPORT**

WINTER 2021 / 2022

Amsterdam	Mo-So	Transavia, easyJet
Antwerpen	Mo, So	Transavia
Berlin	Mo, Mi-Fr, So	easyJet
Birmingham	Mo	Jet2
Bristol	Mo, Fr-So	easyJet, Jet2
Brüssel ^{NEU}	Do, So	Transavia
Edinburgh ^{NEU}	Mo, Sa	Jet2
Eindhoven	Mo-So	Transavia
Hamburg	Fr-So	Eurowings
Helsinki	Sa	Finnair
London	Mo-So	easyJet, British Airways, Jet2
Luxemburg	Sa	Luxair
Manchester	Mo, Mi, Sa, So	Jet2
Moskau	So	S7 Airlines
Rotterdam	Mo-So	Transavia
Wien	Mo-So	Austrian Airlines

sowie zahlreiche touristische Incomingcharter aus:
Großbritannien, Schweden, Dänemark, Irland, Norwegen
und Israel



www.innsbruck-airport.com