

Flugfeld, Flugplatz oder Airport?

Der Verein Zivilschutzkommandanten Kanton Zürich ist zu Gast bei den Kollegen vom Zivilschutzverband Ostschweiz (ZSVO). Bei einer gemeinsamen Besichtigung des Airport St. Gallen Altenrhein, organisiert durch den ZSVO, genoss man einen gemeinsamen Abend. Dank unserer Sekretärin wurde der Vorstand des ZS Kdt. Kt. ZH auf den Anlass vom 24. August 2009 aufmerksam gemacht. Auf unsere Anfrage an der Besichtigung teilzunehmen, erklärte sich der Präsident des ZSVO Werner Muchenberger spontan bereit, uns ein „Gastrecht“ zu gewähren. An dieser Stelle nochmals einen herzlichen Dank.



Vereins Zivilschutz-Kdt. Kt. ZH und der Zivilschutzverband Ost

Die Gruppe umfasste über 30 Personen

Begrüsst wurden wir vom stellvertretenden Sicherheitschef Rolf Blöchliger, welcher uns in der Lounge zu Beginn über die Geschichte des Flugfeldes Altenrhein informierte. Schnell wurde uns klar, dass es sich beim "Airport St.Gallen-Altenrhein" um einen Regionalflygplatz und Gateway für die Ostschweiz, Vorarlberg, Süddeutschland und das Fürstentum Lichtenstein mit internationaler Anbindung über Wien handelt.

Nach der kurzen Einführung begaben wir uns auf den Rundgang durch den Airport, welcher beim Terminal (zwei Schalter) anfang. Am Zollschalter vorbei, führte uns der Weg in den Sicherheitsbereich bzw. in die „Abflughalle“. Selbstverständlich mussten auch wir durch den Metalldetektor. Lediglich eine Person unserer Gruppe kam ohne akustisches Signal durch die Sicherheitsschleuse.

Die Kontrolle des Inhaltes der eigenen Handtasche oder des Rucksackes durch den Röntgendetektor wurde uns 1:1 demonstriert. "Was habe ich den da noch drin" war immer wieder zu hören...

Der Weg, den die Koffer und Taschen der Fluggäste nehmen, ist nicht ganz so kompliziert - aber gleich sicher - wie auf einem grossen Flughafen. Speziell ist, dass die Gepäckstücke nicht mit einem Lastwagen, sondern mit dem Handwagen zum Flugzeug gebracht werden. Dass dabei ein Koffer ins falsche Flugzeug verladen wird, ist beim Airport Altenrhein 100% auszuschliessen. Alles ist wie auf einem grossen Airport vorhanden, lediglich kleiner und nicht in x-facher Ausführung.



Dank dem Standort des Airport – im Grenzgebiet Österreich, Deutschland und dem Fürstentum Liechtenstein – ist der Flugplatz nicht nur für Reisende aus dem Vorarlberg und dem Bodenseeraum, sondern auch bei Geschäftsleuten aus der Region sehr beliebt. Die Stärken des Airport liegen ganz klar in der überschaubaren Grösse. So stehen 320 Parkplätze im Umkreis von 50 bis 100m vom Terminal zur Verfügung. Auch die Autobahn A3/A13 Richtung Sargans oder Zürich führt in unmittelbarer Nähe vorbei.

Taxi, Autovermietungen und eine eigene Bushaltestelle sind ebenfalls vorhanden bzw. befinden sich unmittelbar vor dem Terminal.

So wird auch garantiert, dass ein Einchecken am Schalter bis 30 Minuten vor dem Abflug noch möglich ist. Nicht ohne Stolz erzählte uns Rolf Blöchliger, dass der Airport auch von vielen Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Politik, Show-Business und dem Hochadel benutzt wird.

Unser Rundgang führte uns am Depot der Flughafenfeuerwehr vorbei zu den Hangars, in welchen Flugzeugwartungen und Reparaturen bis hin zu kompletten Überholungen von Kleinflugzeugen und Business-Jets aus aller Welt ausgeführt werden. Dieser separate Betriebszweig führt dem Airport zusätzliche Kundschaft zu, was sich auf die Flugbewegungen und schlussendlich auf die finanzielle Situation positiv auswirkt.



Nach knapp zwei Stunden ging der interessante Rundgang zu Ende und wir liessen den Tag im Flughafenrestaurant bei einem feinen Imbiss ausklingen.

Rolf Hildebrand, ZS Kdt ZSO Hombrechtikon
Hombrechtikon, 26. August 2009

Portrait des Airport St. Gallen-Altenrhein



Alles hat angefangen mit...

... der Gründung des Airport St. Gallen-Altenrhein im Jahr 1926, als Professor Claude Dornier die Entscheidung traf, sein „Fliegendes Boot“ DO-X in Altenrhein zu bauen.

Erweiterungen

Im Jahre 1927 wurde die erste 600m lange Graspiste angelegt. Von dieser aus fanden bis zum Ausbruch des zweiten Weltkriegs regelmässig Linienflüge nach Basel, Dübendorf, Innsbruck und München statt. In der Euphorie des sich rasch entwickelnden Luftverkehrs wurde Altenrhein als europäischer Zentralflugplatz für Land- und Wasserflugzeuge gesehen. Im Zusammenhang mit dem Entwicklungsauftrag des Bundes für ein Kampfflugzeug erstellte die FFA (Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein AG) im Jahre 1954 eine 1200m lange und 30m breite Hartbelagpiste. 1979 wurde diese dann auf die heutige Länge von 1500m erweitert. Dies war erforderlich, weil die FFA (Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein AG) vom Bund einen bis 1993 dauernden Auftrag für die Revision von Hunter-Kampfflugzeugen erhielt.

Wartung

Es war absehbar, dass der Bau und die Revision von Militärflugzeugen in Altenrhein immer mehr an Bedeutung verlieren würden. Gezielt wurde deshalb die Wartung von zivilen Flugzeugen vorangetrieben.

Eine tägliche Linienverbindung nach Wien

In der zweiten Hälfte der 80-er Jahre wurde von der Rheintalflug Seewald GmbH das Anliegen an den Flugplatz herangetragen, von Altenrhein aus tägliche Linienverbindung nach Wien einzurichten. 1988 wurde die Konzession für Linienflüge nach Wien erteilt.

Ein umfangreicher Ausbau der Infrastruktur

Die Erweiterung des Flugzeugunterhaltsbereiches wie auch des Linienbetriebs erforderte einen umfangreichen Ausbau der Infrastruktur des Flugplatzes. In den Jahren 1988 bis 1990 wurden neue Hangars gebaut, ein Instrumentenanflugsystem installiert und ein Flugplatzgebäude errichtet. Beträchtliche Investitionen wurden auch in Sicherheitseinrichtungen wie Tanklöschfahrzeuge, Wetterstation, Skiddometer, Röntgenanlage für das Gepäck und eine Magnetschleuse für die Personenkontrolle getätigt. Im Frühjahr 1991 wurde das Instrumentenanflugsystem mit dem Eröffnungsflug der Rheintalflug Seewald GmbH nach Wien, in Betrieb genommen.

Weiterer Ausbau

Im Jahr 2001 und 2002 wurden weitere Investitionen getätigt: eine neue Ankunftshalle, ein neues Feuerwehrgebäude, eine moderne Gepäckabfertigungsanlage, grössere Parkingflächen mit modernem Zahlungssystem, Business-Lounge mit WLAN, usw.



Entwicklung der Linienflüge

1935-1939	Linienflüge nach Innsbruck, München, Dübendorf und Basel mit AC8
1988	Konzessionierung Rheintalflug für Linienflüge nach Wien
Ab 1991	Mit Dash-8-100 (Turboprop) Linienflüge nach Wien
1991	Betriebsbewilligung für das Instrumenten-Landesystem
1999	Einsatz der modernen Jets Embraer-145 Linienflüge nach Wien
2003	Zusätzlicher Einsatz der Bombardier Dash-8-400Q (72 Sitze) für die Wien-Flüge