



# Alten-Rhein-Tal: Lebensqualität in einem innovativen Wirtschaftsraum

## Geschätzte Mitglieder

### Liebe Leserinnen und Leser

Der vielseitige Wirtschafts- und Lebensraum Kanton St. Gallen hat einiges zu bieten. Der gesunde Wirtschaftsstandort wartet mit den besten Rahmenbedingungen für alle Arten von Unternehmen auf. Daneben überzeugt der Kanton St. Gallen – eingebettet zwischen Bergen und Seen, Wiesen und Flüssen – mit einer hohen Lebensqualität. Klein- und Mittelbetriebe

(KMU) prägen die Wirtschaft des Kantons St. Gallen. Er ist der sechstgrösste Wirtschaftsraum der Schweiz und zählt zu den produktivsten Standorten Europas. Die Zusammensetzung von weltbekannten Marktführern und Nischenplayern widerspiegelt die Kompetenzvielfalt dieses Wirtschaftsstandortes.

Die Bedeutung des Flugplatzes St. Gallen-Altenrhein als Standortfaktor für die Ostschweizer Wirtschaft wird in der Öffentlichkeit zunehmend bewusster wahrgenommen. Internationale Firmen sind interessiert, ihre Aktivitäten in oder über Altenrhein abzuwickeln. Die Firma Würth hat, wie ihrem Presse-Communiqué zu entnehmen ist, Rorschach als weiteren neuen Standort unter besonderer Berücksichtigung des Flugplatzes St. Gallen-Altenrhein gewählt. Die Stadler Rail AG baut ihr Werk in Altenrhein zum Kompetenzzentrum für Doppelstockzüge aus, Grundlage ist ein Milliardenauftrag der SBB. Andere Bauvorhaben sind oder werden noch auf dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein realisiert. Denn der Kanton St. Gallen verfügt über eine vorbildliche Standort-Förderung.

Vorbildlich sind auch die Partner auf dem Flugplatz: CEO Armin Unternährer setzt alles daran, die teuren und oftmals fragwürdigen Vorschriften des BAZL umzusetzen und «seinen» Airport attraktiv zu machen. Die Altenrhein Aviation AG verfügt über eine international anerkannte hohe technische Kompetenz. Die Helikopter-Unternehmen erfüllen hohe Ansprüche. Die Fliegerschulen bieten einen hohen Ausbildungsstand. Und das Fliegermuseum wird immer bekannter. Alle diese Entwicklungsschritte gehen in die richtige Richtung. Bleiben wir dran!

Mit freundlichen Grüssen  
Ihr Felix Meier, Präsident



**VEREINIGUNG  
PRO FLUGPLATZ ST. GALLEN-ALTENRHEIN**

## Herzlich willkommen zur Herbstveranstaltung 2008

«Flugplatz St. Gallen-Altenrhein:  
Fixpunkt für die Wirtschaft»

Freitag, 14. November 2008, 20.00 Uhr,  
Stadthof Rorschach, Referate von  
Beat Ulrich und Daniel Lütolf

# Schweizerischer Flugplatzverein Auszüge dem Jahresbericht 2007

## Unterschiedliche Vorstellungen

Der Website des BAZL ist zu entnehmen, dass «bei der Infrastruktur – dazu gehören der Luftraum mit der Flugsicherung und die Flugplätze – das BAZL für eine sichere, möglichst reibungslose und umweltfreundliche Nutzung sorgt.» Das BAZL verschweigt aber ein anderes Element des Auftrages, der ihm vom Bundesrat erteilt worden ist: die Sicherstellung eines attraktiven, bedarfsgerechten Angebotes der schweizerischen Luftfahrt durch die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrtunternehmen im schweizerischen und internationalen Umfeld. Diese Präzisierung ist in der Verordnung über die Organisation des UVEK zu finden. Die gleiche Verordnung beauftragt zudem das BAZL, dafür zu sorgen, dass die Schweiz langfristig eine aktive Rolle im internationalen Flugverkehr spielen kann. Eine derartige Unterlassung lässt aufhorchen. Zudem ist sie symptomatisch. Bereits letztes Jahr hatten wir erwähnt, dass **die Beziehungen zwischen dem BAZL und den Bürgern zur Sorge Anlass gibt**. Die Visionen über die Luftfahrt derer, die sie betreiben, und jener, welche in Ittigen tonangebend sind, gehen teilweise auseinander.

## Mineralölsteuer

In der Vernehmlassung, die zur Revision von Art. 86 der Bundesverfassung durchgeführt wurde, hat die Luftfahrtgemeinschaft eine gemeinsame Haltung festgelegt bezüglich der gewünschten Verwendung des **zweckgebundenen Ertrages der Mineralölsteuer**. Die zur Verfügung stehenden Mittel in der Höhe von ca. CHF 44 Millionen pro Jahr sollten zur Hauptsache verwendet werden für die Finanzierung

der Unterdeckung der Flugsicherungskosten auf den Regionalflughäfen, für einen Beitrag an die Kosten der nichtstaatlichen Massnahmen auf den Landesflughäfen gegen kriminelle und terroristische Aktivitäten sowie für Massnahmen im Bereich des Umweltschutzes. Obwohl die im Anschluss daran veröffentlichte Botschaft des Bundesrates zur Schaffung einer Spezialfinanzierung Luftverkehr in die richtige Richtung ging, enthielt sie doch zwei unangenehme Überraschungen. Die erste war der Wille des Bundesrates, der Skyguide die Rechnung von ungefähr CHF 17 Millionen für den Jahresbeitrag der Schweiz an den Betrieb der Eurocontrol zu überbürden. Die zweite negative Überraschung war der Wille des Bundesrates, den Aufwand des Bundes für die Sicherheitsbeamten Tiggers und Foxes aus den Geldern der Spezialfinanzierung Luftverkehr zu bezahlen. Mit diesen beiden Massnahmen kürzte die Regierung die für Luftfahrtzwecke erwarteten Mittel aus den Mineralölsteuern auf Inlandflügen um die Hälfte.

Noch enttäuschender war die erste Beratung der Verkehrskommission des Nationalrates. Die Mehrheit der Kommission entschied sich für ein Nichteintreten auf die Vorlage. Es brauchte ein intensives Lobbying und unzählige persönliche Kontakte mit Parlamentariern aller Parteien, um zu erreichen, dass der Nationalrat im Dezember 2007, entgegen der Empfehlung seiner Kommission, auf das Geschäft eintrat.

## Flugplätze unter Druck

Auf Initiative von Charles Riesen, Direktor des Flughafens Bern, sind die Regionalflughäfen mehrmals zusammengesessen, um eine Beurteilung des gesetz-

geberischen Drucks sowie seiner Auswirkungen auf die schweizerischen Flugplätze vorzunehmen. Eine erste Auslegeordnung liess rasch eine erhebliche **Strangulierungsgefahr für die schweizerische Luftfahrtinfrastruktur** erkennen. Verschiedene erste Gespräche wurden mit Parlamentariern geführt, welche über das dramatische Ausmass besorgt sind, die der auf den schweizerischen Flugplätzen lastende Regulierungsdruck angenommen hat.

## Verordnung über die Gebühren des BAZL

Diese Verordnung ist vollkommen überarbeitet worden und seit Beginn 2008 in Kraft. In mehr als einer Hinsicht gibt diese Verordnung Anlass zu Kritik. In erster Linie schien uns die vom BAZL vorgegebene Begründung zweifelhaft: Weder die Anstellung zusätzlicher Mitarbeiter noch der Übergang des BAZL in den Status eines FLAG-Amtes, welches über Leistungsaufträge und Globalbudgets geführt wird, ist ein Grund, die Akteure der Luftfahrtgemeinschaft noch stärker zu belasten. Ebenfalls schockiert waren wir über das **Ausmass der Erhöhung der Tarife**, die teilweise abschreckend wirken. **In gewissen Fällen wurde die Obergrenze der Gebühren bis zum Hundertfachen des vorherigen Standes angehoben. Der Service Public, welchen die Flugplatzhalter erbringen, wird nicht belohnt, sondern im Gegenteil noch mehr mit Gebühren belastet als zuvor.** Die Tatsache, dass die Argumente der Luftfahrtgemeinschaft gegen die vorgeschlagenen Änderungen zum grössten Teil vom Tisch gewischt wurden, trägt nicht dazu bei, das Vertrauen der Luftfahrtkreise in ihre Aufsichtsbehörde zu verbessern.

# Motoren und Maschinen

**Bei strahlendem Sonnenschein trafen sich 1'400 Fahrzeuge und 5'000 Besucher aus dem In- und Ausland zur 8. Historischen Verkehrs-schau auf dem Flugplatz St.Gallen-Altenrhein.**

Auf den Strassen rund um den Flugplatz herrschte am Sonntag, 21. September 2008 lebhafter Verkehr. Es trafen sich diverse Oldtimerclubs, Freunde alter Motorräder und Traktoren sowie etliche Markenclubs. Der Zutritt für Oldtimer sowie Youngster unter 17 Jahren war wie üblich kostenlos.

Teilweise von weither reisten die Liebhaber von klassischen Autos und Motorrädern an, um sich dieses einmalige Treffen von Motoren- und Karosserie-Nostalgie nicht entgehen zu lassen. Natürlich öffnete auch das Fliegermuseum Altenrhein seine Türen für jung und alt. Und FMA-Kurator Thomas Schott war mit einem traumhaft gepflegten Oldsmobile mit Jahrgang 1947 aus Schaffhausen angereist. Heli-Besitzer Peter Schmid aus Berneck sorgte mit seinen kulinarischen Genüssen aus dem Weingut Tobias Schmid & Söhne für zufriedene Gäste.



*Wahre Augenweide: Zahlreiche Oldtimer liessen die Herzen der rund 5'000 Besucherinnen und Besucher höher schlagen.*

Den Besuchern bot sich an verschiedenen Schauposten mit Attraktionen ein abgerundetes Programm. Einige Führungen im Fliegermuseum zeigten auf, was die «tollkühnen Männer in ihren fliegenden Kisten» so

erwartet. So erstaunt es nicht, dass OK-Präsident Karl Signer und Organisator Fredy Pillinger mit diesem Rekord-Anlass rundum zufrieden sind.

## Runway Safety Team: Nachhaltige Stärkung der Sicherheit



Annex 14, Doc 9774. Grundlage seiner Aktivitäten bildet der von Eurocontrol erarbeitete «European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions». Geleitet wird das Gremium von Paul Turner, Safety and Security Manager im Airport-Team. Die Sitzungen finden regelmässig und in Anwesenheit eines BAZL-Vertreters statt.

### Das Runway Safety Team

- stellt sicher, dass alle Recommendations des Eurocontrol Action Plans termingerecht umgesetzt werden.
- definiert eine unternehmensübergreifende Organisation und entsprechende Abläufe, um sicherzustellen, dass Safety Relevant Occurrences (sicherheitsrelevante Ereignisse innerhalb des Flughafen-Perimeters) und Runway Incursions (inkorrekte Präsenz eines Luftfahrzeugs, Fahrzeugs oder einer Person innerhalb des geschützten Bereiches, der für Starts und Landungen genutzt wird) gemeinsam untersucht werden.

- richtet eine gemeinsame Datenbank ein, in der sämtliche Safety Relevant Occurrences und Runway Incursions gespeichert werden.
- stellt sicher, dass Lehren aus Occurrences und Runway Incursions gezogen und an alle Betroffenen weitergegeben werden.
- identifiziert mögliche Sicherheitsrisiken und leitet entsprechende Massnahmen ein.
- ist Ansprechpartner für Mitarbeiter der Flughafenbetreiberin, Piloten und allfällige Drittfirmen rund um sicherheitsrelevante Themen auf dem Flughafen.

Diese Liste ist selbstverständlich nicht abschliessend.



**Airport St.Gallen-Altenrhein**

## Impressum

Redaktion: Felix Meier, Vereinigung Pro Flugplatz St.Gallen-Altenrhein; Gestaltung: E,T&H Werbeagentur AG BSW, Rorschach SG

Druck: Rüesch-Druck AG, Rheineck SG; Bilder: Tino Dietsche

**Cockpit**  
Das Schweizer Luftfahrt-Magazin

**SkyNews.ch**  
Das aktuelle Magazin der Schweizer Luftfahrt

## Kerosinsteuererträge künftig für die Luftfahrt

**Die Erträge aus der Kerosinsteuer sollen künftig der Luftfahrt zugute kommen. Der Nationalrat hat die letzten Differenzen zu einer Verfassungsänderung bereinigt und die Vorlage für die Schlussabstimmung verabschiedet.**

Die Idee, die Erträge aus der Besteuerung des Flugtreibstoffs zugunsten der Luftfahrt zu verwenden, hatte der Bundesrat Ende 2004 in seinem Bericht über die Luftfahrtpolitik lanciert. Das letzte Wort zur neu geregelten Verwendung dieser Gelder haben Volk und Stände.

Zurzeit fließt die Hälfte des Reinertrages der Kerosinsteuer in die Bundeskasse. Die anderen 50 Prozent und der gesamte Treibstoffzuschlag gehen an den Strassenverkehr. Neu soll dieses Geld – 2006 wären es rund 44 Millionen Franken gewesen – der Luftfahrt zugute kommen.

Eingesetzt wird dieser Betrag für die technische Sicherheit (Safety) sowie für Umweltschutz und Sicherheit (Security). Die Kerosinsteuer wird auf Flügen im Inland und auf Flügen zu privaten Zwecken erhoben. Kommerzielle Flüge im Verkehr mit dem Ausland sind gestützt auf internationale Abkommen davon befreit.



*Bild oben: Als OE-FID landete am 30. April 2008 erstmals eine Cessna Citation Mustang in St.Gallen-Altenrhein. Die Maschine der österreichischen SkyTaxi GmbH gehört zu den ersten nach Europa ausgelieferten Maschinen dieses Typs und ist in Friedrichshafen stationiert. Die Cessna Citation Mustang ist ein so genannter Very Light Jet.*

*Bild unten: Mit dem Learjet 45 OY-OCV zeigte sich am 24. April 2008 wieder mal ein farblich interessanter Business Jet, dessen Ursprung auf den berühmten P-16 der FFA Altenrhein zurückgeht.*

## Humor

### Die Hoffnung stirbt zuletzt

Der Besitzer einer uralten Piper öffnet den Hangar und zeigt dem herbeigerufenen Mechaniker die Maschine. Dieser schaut das Flugzeug eine Weile wortlos an und leuchtet da und dort mit der Taschenlampe hinein. «Nun, wie sieht's aus?», fragt der Besitzer mit hoffnungsvollem Unterton. Der Mechaniker legt seine Stirn in Falten und sagt: «Tja, so genau kann ich Ihnen das nicht sagen. Aber wenn ich Tierarzt wäre und dies hier ein Pferd, so müsste ich es wohl erschiessen.»

### Untrügliches Zeichen

Wann weiss eine Frau, die sich zum erstenmal mit einem Piloten verabredet hat, dass das Treffen in der Halbzeit steht? Wenn der Pilot sagt: «Jetzt habe ich aber lange genug übers Fliegen gesprochen – jetzt reden wir noch ein wenig über mich.»

Quelle: Position Report AOPA

## Spatenstich: Stadler Rail baut Altenrhein aus

**Die Stadler Rail AG baut ihr Werk in Altenrhein zum Kompetenzzentrum für Doppelstockzüge aus. Grundlage dafür ist der Milliardenauftrag der SBB.**

Stadler Rail investiert am Standort Altenrhein rund 45 Mio. CHF in den Bau einer 8'500 Quadratmeter grossen Produktions- und Lagerhalle zur Erweiterung der bestehenden Werkhallen. Gegenwärtig beschäftigt die Stadler-Rail-Gruppe an diesem Standort rund 400 Mitarbeitende. Dank dem SBB-Grossauftrag entstehen mittelfristig bis zu 300 neue zusätzliche Arbeitsplätze, langfristig soll sich die Mitarbeiterzahl in Altenrhein bei 600 einpendeln. Für die neu geschaffenen Stellen werden vor allem Fachleute gesucht, die bei der Endmontage der Doppelstock-Züge eingesetzt werden.

Mit dem SBB-Auftrag zum Bau der neuen DOSTO (Doppelstock)-Flotte steigt die Stadler Rail AG in den so genannten «schweren S-Bahn-Verkehr» ein, das heisst ins oberste Marktsegment der Vollbahnen. Zudem wird der Standort Altenrhein bis 2010 zu einem Kompetenzzentrum für Doppelstocktriebzüge ausgebaut. Mit diesen Aufträgen werden zudem wichtige und langfristige Impulse für die Rollmaterialindustrie und ihre Zulieferbetriebe im Wirtschaftsraum Kanton St.Gallen ausgelöst.

**STADLER**  
Cleverer Lösungen auf der Schiene



## Würth: Expansion in Rorschach

**Die Würth International AG und die Würth-Gruppe Schweiz wollen in Rorschach expandieren. Mit der Investition in ein modernes Verwaltungsgebäude sowie ein Ausbildungs- und Trainingszentrum sollen 250 bis 500 neue Arbeitsplätze entstehen.**

### Direkt am Bodensee

Bei dem Investitionsobjekt handelt es sich um ein Grundstück von 21'500 m<sup>2</sup> am Ufer des Bodensees vis-à-vis des Hauptbahnhofs Rorschach. In den nächsten 15 Jahren sollen in Rorschach 250 bis 500 neue Arbeitsplätze entstehen. Aufgrund der anhaltenden Expansion von Würth International und der Würth-Gruppe Schweiz wurde ein geeigneter zusätzlicher Standort für die Unternehmensaktivitäten gesucht.

### Sehr gute Rahmenbedingungen

«Die Nähe zum Flughafen St.Gallen-Altenrhein, die sehr guten Rahmenbedingungen von Stadt und Kanton, die gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr

sowie die Lage am See waren ausschlaggebend für unseren Entscheid», so Michel Kern, CEO der Würth International und Mitglied der Führungskonferenz des Würth-Konzerns anlässlich einer Medienkonferenz. Im Dezember dieses Jahres soll die Ausschreibung für den Architekturwettbewerb starten. Im Juni/Juli 2009 soll dann die Jurierung folgen. Die Fertigstellung ist per 2011/12 vorgesehen.

### Wunschpartner von Stadt und Kanton

Die Vertreter des Kantons, der mit seiner aktiven Standortförderung das Projekt vorangetrieben hat, sehen sich in ihrer Standortstrategie bestätigt: Die Standortförderung habe auf das Anliegen des Unternehmens nach einem grösseren Grundstück im Umfeld eines Airports innert kurzer Frist mit 4 bis 5 hochwertigen Standorten von St.Gallen bis St.Margrethen eingehen können, erklärte Regierungsrat Josef Keller. Auch sei St.Gallen für seine unbürokratische Standortförderung und das gute Zusammenspiel von Wirtschaft und Behörden bekannt. Seitens der Regierung

ist man über die Wahl des Standortes Rorschach doppelt erfreut, da die wirtschaftliche Situation in diesem Wirtschaftsraum durch einen spürbaren Strukturwandel geprägt ist. Die Ansiedlung des Würth-Verwaltungsgebäudes sorgt für eine äusserst wertvolle Belebung der Region.

### Enorme Vorteile für Rorschach

Auch Rorschachs Stadtpräsident Thomas Müller sieht mit dieser Ansiedlung enorme Vorteile für seine Stadt. Ziel der Stadtentwicklung sei die Wandlung von der sleeping beauty zur Perle an der südlichsten Bucht des Bodensees. Rorschach verstehe sich als Teil der Wirtschaftsregion St.Gallen-Bodensee und schaffe Raum für hochwertige Arbeitsplätze. Müller bezeichnete Würth International und die Würth-Gruppe Schweiz denn auch als Wunschpartner. Eigentümer des Grundstücks sind neben der Stadt Rorschach die Schweizerischen Bundesbahnen. Eine Genehmigung der zuständigen Gremien der SBB sowie ein obligatorisches Finanzreferendum in Rorschach stehen noch aus.



*Am 28. April 2008 war die farbenfrohe Beech 1900D (F-HBCC) auf einem Spezial-Charterflug in St.Gallen-Altenrhein zu Gast. Die Maschine gehört seit Ende 2007 der französischen Chclair, welche drei weitere Beech 1900D betreibt. Die F-HBCC trägt jedoch im Moment noch die Farben ihres Vorbesitzers Cato Air.*

# FLUGPLATZ ST.GALLEN-ALTENRHEIN FIXPUNKT FÜR DIE WIRTSCHAFT

# Departures

**Freitag**  
**14. November 2008**  
**20.00 Uhr**  
**Stadthof Rorschach**

## Referate von Beat Ulrich & Daniel Lütolf

- 19.30 Uhr Türöffnung Stadthof Rorschach
- 20.00 Uhr Begrüssung durch Felix Meier, Präsident VPFA
- 20.10 Uhr Referat von Beat Ulrich, lic. rer. publ. MBL-HSG, Leiter Standortpromotion Kt. St.Gallen
- 20.30 Uhr Referat von Daniel Lütolf, Dr. oec. HSG, Geschäftsführer SAC Swiss Aviation Consultants, Risch ZG
- Anschliessend Apéro

Die Veranstaltung ist öffentlich  
Unkostenbeitrag CHF 10.00 (für VPFA-Mitglieder gratis)



## Fliegerschule St.Gallen-Altentrhein ermöglicht Traumberuf

**Pilot zu werden, ist der Traum vieler Kinder. Doch nur für wenige geht er auch in Erfüllung. Spätestens bei der Berufswahl fragen sich die meisten, ob sie sich wirklich zum Piloten eignen. Oder sie scheuen die hohen Ausbildungskosten. Die Fliegerschule St.Gallen-Altentrhein will nun etwas tun gegen diese unbefriedigende Situation. Sie bietet eine Pilotenausbildung auf höchstem Niveau, die auch für Jugendliche ohne dickes Portemonnaie in Frage kommt.**

### Nur ein Traum?

Astronaut, Fussballstar, Pilot – Kinder sehnen sich nach spektakulären Berufen. Nur nichts Gewöhnliches! Eltern belächeln vielleicht diese Träume. Sie wissen: Mit zunehmendem Alter wird man rationaler. Kaum ein Jugendlicher verwirklicht den Traum, eine Rakete durchs Weltall zu steuern oder auf dem heiligen Rasen Zaubertore zu schießen. Auch der Pilotentraum geht selten in Erfüllung. Allzu oft herrscht Unklarheit über Ausbildung und Zulassung. Und es fehlen die finanziellen Mittel. Das ist schade, findet man bei der Fliegerschule St.Gallen-Altentrhein (FSA). Denn beim Entscheid für einen derart anspruchsvollen Beruf sollten doch eigentlich Wille und Fähigkeiten ausschlaggebend sein – und nicht das Geld. Die seit über 60 Jahren tätige und vom Bundesamt für Zivil-

luftfahrt als Flight Training Organisation (FTO) zertifizierte Fliegerschule hat deshalb ein spezielles Finanzierungsmodell ausgearbeitet. Es soll dafür sorgen, dass Fliegen für ernsthaft Interessierte kein blosser Traum bleibt.

### Für die Umwelt

Man kennt sie vielleicht aus Vergnügungsparks, die Flugsimulatoren. Die FSA hat ihren Flight and Navigation Procedures Trainer Type II jedoch nicht zum Vergnügen angeschafft. Die 250'000-Franken-Investition dient vielmehr zur Ausbildung von Berufs- und Privatpiloten in Sicht- und Instrumentenflug. Die Ostschweizer Fliegerschule gewichtet den Instrumentenflug mit ein- und zweimotorigen Flugzeugen besonders stark: Wer Berufs- oder gar Linienpilot werden will, muss auch ausschliesslich mit den Instrumenten des Cockpits navigieren können. Moderne Ausbildungsmittel vereint die FSA mit dem Gedanken an die Umwelt: Pilotenschüler können bis zu 35 der 50 vorgeschriebenen Flugstunden im Simulator anstatt im Motorflugzeug absolvieren. So wird Treibstoff gespart. Zudem braucht man im Simulator weder eine Start- noch eine Landeerlaubnis. Und Reklamationen wegen Fluglärm bleiben auch aus. Dennoch ist die Ausbildung erstklassig, befindet sich im Simulator doch ein echtes Piper-Cockpit. In diesem Cockpit spürt man zwar keine Bewegungen, doch die Sicht aus dem Cockpit – auf

die virtuelle Szenerie der Grossleinwand – macht realitätsnahes Fliegen möglich.

### Fürs Portemonnaie

Man ist sich bei der Fliegerschule St.Gallen-Altentrhein bewusst, dass der Traum vom Fliegen oft an Geldmangel scheitert – vor allem bei Jugendlichen. Doch gerade die Nachwuchsförderung wäre enorm wichtig. Fliegen bleibt im Trend: Laut Luftverkehrsstatistik haben die Linien- und Charterflüge ab den Flughäfen Genf und Zürich im ersten Quartal 2008 gegenüber der Vorjahresperiode zugenommen. Es braucht in Zukunft mehr Piloten, vor allem Linienpiloten. Die FSA setzt deshalb auf die Jugend, das heisst auf eine qualitativ hochwertige Ausbildung und ein Finanzierungsmodell, das diese Ausbildung auch Jugendlichen ohne dickes Portemonnaie ermöglicht. Alle Lizenzen für Piloten nach europäischen Standards können erworben werden. Die FSA macht damit einen Traumberuf ein Stück greifbarer, ohne ihm die Faszination zu nehmen.

Für weitere Informationen wenden sich

Medienvertreter bitte an:

Marianne Wehrle

Fliegerschule St.Gallen-Altentrhein

Postfach 8, CH-9423 Altentrhein

Telefon 071 855 50 24, Fax 071 855 55 04

[marianne.wehrle@pilotenschule.ch](mailto:marianne.wehrle@pilotenschule.ch)



## Schweizerischer Flugplatzverein

# Teilrevision des Luftfahrtgesetzes

Das UVEK hat im Juni 2008 die Vernehmlassung zur Teilrevision I des Luftfahrtgesetzes eröffnet. Diese Revision bezieht sich u.a. auf technische Vorschriften, schafft die Grundlage für die Erhebung einer Aufsichtsgebühr, sieht eine neue Regelung der Flughafen- und Flugsicherungsgebühren vor, ändert diejenigen der Flugunfalluntersuchungen, setzt neue Grundlagen für die Festlegung der Lufträume sowie für Aussenlandungen, Luftfahrt- und Luffahrtshindernisse.

Obwohl sich das BAZL von einer Expertengruppe aus der Luftfahrtbranche begleiten liess, muss mit dieser Revision festgestellt werden, dass kaum mehr als das Interesse des Staates zum Ausdruck kommt, die Schweizer Luftfahrt noch strenger zu kontrollieren und neue Gebühren zu erheben.

Auf Initiative unseres Verbandes hat sich die Luftfahrtgemeinde unter der Ägide der Aerosuisse getroffen, um eine Koordination der Stellungnahmen zu organisieren. Damit wurden ebenfalls die Grundlagen eines Berichtes definiert, der an Wirtschaftsverbände und politisch interessierte Kreise gerichtet wurde.

Unser Verband steht dieser Revision sehr kritisch gegenüber. Er wird sich resolut gegen die Einführung einer Aufsichtsgebühr einsetzen sowie gegen die neue Regulierung der Flughafenengebühren. Der Schweizer Flugplatzverein kritisiert ebenfalls die vorgeschlagene Abschaffung des Briefmarkenprinzips im Flugsicherungswesen, weil sich dadurch – falls die vorgesehene diesbezügliche Zweckverwendung des Mineralölsteuererlöses nicht zustande kommt – die Flugsicherung auf regionalen Flugplätzen massiv verteuern würde.

A E R O  S U I S S E

# Die Luftfahrt als tragende Säule der nationalen und regionalen Volkswirtschaft

**Im vergangenen Jahr nutzten über 36,3 Millionen Passagiere die sechs Schweizer Liniensflughäfen. Das Liniennetz von Schweizer Airlines umfasst rund 390'000 Kilometer. Schweizer Unternehmen sind erfolgreich am europäischen Trägerraketenprogramm Ariane beteiligt. Diese Fakten untermauern die vom Bundesrat in seinem Bericht zur Luftfahrtpolitik festgehaltene herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung der Schweizer Luftfahrt. Dazu trägt auch der Flugplatz St.Gallen-Altenrhein seinen Teil bei.**

### Jobmotor Zivilluftfahrt

Über 176'000 Arbeitsplätze hängen in der Schweiz von der zivilen Luft- und Raumfahrt ab. Die Wertschöpfung beträgt über 26 Milliarden Franken pro Jahr. Die Inbetriebnahme eines neuen Langstreckenjets bei Swiss schafft beispielsweise 130 bis 160 neue Arbeitsplätze. Eine zusätzliche Million Passagiere auf den Schweizer Flughäfen generiert 750 bis 2000 neue Stellen. Auch für den Tourismus spielt die Luftfahrt eine entscheidende Rolle: 35 Prozent aller ausländischen Feriengäste erreichen die Schweiz mit dem Flugzeug. Und fast jeder fünfte Schweizer reist mit dem Flugzeug in die Ferien.

### Deutliche Passagierzunahme

Die sechs Schweizer Liniensflughäfen Zürich, Genf, Basel, Lugano, Bern und St.Gallen-Altenrhein verzeichneten 2007 total 36'335'492 Fluggäste bei insgesamt 644'780 Flugbewegungen. 152 Destinationen in 53 Ländern wurden 2007 von Schweizer Airlines direkt angefliegen. Ihr Liniennetz beträgt 390'928 km, das der Schweizer Bahnen 5270 km. Flughäfen und -plätze beanspruchen nur 19 Quadratkilometer Bodenfläche in der Schweiz. Acht Linienfluggesellschaften, 104 Charter- und Taxiflugunternehmen, 90 Unterhaltsbetriebe und 166 Flugschulen (zusätzlich 110 Hängegleiterflugschulen) sind in der Schweiz registriert. Auch elf Luftschiffe, 447

Ballone oder 290 Helikopter finden sich im schweizerischen Luftfahrtregister. Und ein Drittel der Exporte (gemessen am Wert) hat die Schweiz per Luftfracht verlassen.

### Luftverkehr umweltbewusst gestalten

«Aufgrund der effektiven Zahlen wird deutlich, dass die Luftfahrt ihre Verantwortung gegenüber der Umwelt wahrnimmt», hält Aerosuisse-Präsident Paul Kurus fest. Bei der Treibstoffeffizienz sind deutliche Fortschritte erzielt worden. So verbraucht ein modernes Verkehrsflugzeug wie beispielsweise der Airbus A380 auf 100 Kilometern rund drei Liter Treibstoff pro angebotenen Passagiersitz. Der weltweite Flugverkehr trägt gemäss UNO lediglich rund zwei Prozent zum durch Menschen verursachten CO<sub>2</sub>-Ausstoss bei.

### Verringerung der Treibhausgasemissionen

Die Luftfahrt setzt sich für eine weitere Verringerung der Treibhausgasemissionen ein. Dieses Engagement basiert auf vier Säulen:

- Technischer Fortschritt wie z.B. emissionsärmere Triebwerke und leichtere Flugzeuge
- Operationelle Massnahmen wie z.B. kürzere Flüge, treibstoffsparende An- und Abflugregelungen
- Effiziente Infrastruktur wie z.B. bessere Nutzung des Luftraums und der Flughäfen
- Ökonomische Instrumente wie z.B. freiwillige CO<sub>2</sub>-Kompensation

### Verursachergerechte Rückführung

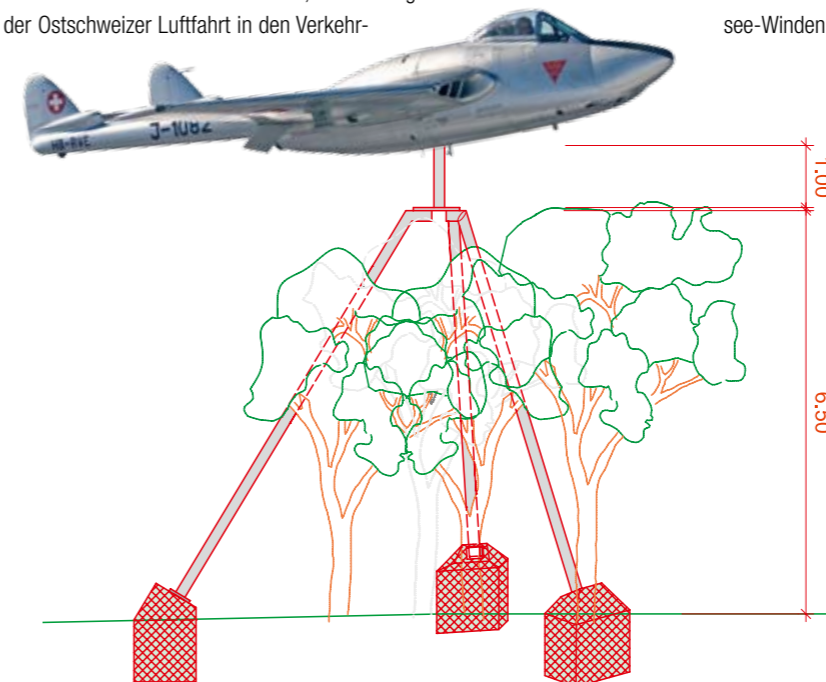
Bei jährlichen Bundesausgaben von rund 54 Milliarden entfallen auf die zivile Luftfahrt gerade mal 90 Millionen oder 0,17 Prozent. Die verursachergerechte Rückführung der Treibstoffsteuern aus dem Inlandluftverkehr ist zwingend. Es geht um rund 44 Millionen pro Jahr, die derzeit in die allgemeine Bundeskasse fliessen und im Wesentlichen für den Strassenbau verwendet werden. Diese Gelder sollen nun gemäss Bundesrat für Umwelt und Sicherheitsmassnahmen wieder der Schweizer Luftfahrt zugute kommen.



## Im Kreisel kreist ein Vampire

Der Rheintaler Unternehmer und Gründer des Fliegermuseums Hans-Peter Köstli schenkte 2005 dem Fliegermuseum einen ausgemusterten De Havilland DH-100 Vampire. Das Fliegermuseum wiederum schenkt die fliegende Legende der Gemeinde Thal-Staad-Altenrhein – verbunden mit dem Wunsch, dieses Zeugnis der Ostschweizer Luftfahrt in den Verkehr-

kreisel beim Flugplatz zu stellen. Die Gemeinde realisiert jetzt dieses Projekt und setzt gleichzeitig die Idee des letzten Museums-Präsidenten um, das Flugzeug auf eine sich im Wind drehende Platte zu setzen. So wird dies der weltweit erste Vampire sein, der sich von Rheintaler- und Bodensee-Winden tragen lässt.



## Cron steigt vom Thron

«Eine prosperierende einheimische Luftfahrt ist dem zuständigen Verkehrsminister Moritz Leuenberger kein Anliegen. Mit dem strafrechtlich verurteilten BAZL-Direktor Raymond Cron hatte sich der Verkehrsminister einen willfährigen Vollzugsbeamten gesichert. Nun verlässt Cron per Ende November das BAZL. Das UVEK bedauert diesen Entscheid.»

Unter dem Titel «Luftfahrt abwürgen» beschreibt die Aviatik-Journalistin und NZZ-Korrespondentin Esther Geiger im Magazin Skynews die Missstände im BAZL deutlich. Der vorbestrafte Basler Bauingenieur Raymond Cron stellt sich bald in ausländische Dienste. Während den vergangenen fünf Jahren hatte er mit einem grotesken personellen Ausbau und in vorauseilendem Gehorsam gegenüber europäischen Regulatoren die Sicherheit fördern wollen. In Tat und Wahrheit hat er damit der Schweizer Luftfahrt einen Bärendienst erwiesen. Lesen Sie dazu die Beiträge von Aerosuisse und dem Schweiz. Flugplatzverein.

Morgenluft in der Luftfahrt? Wird der neue Bundesamts-Direktor jetzt nach diversen Chefbeamten-Debakeln wirklich kompetent evaluiert? Wir hoffen es zugunsten einer blühenden Schweizer Luftfahrt, die gemäss bundesrätlichem Bericht gefördert und nicht behindert und verhindert werden muss.

# «Der Flugplatz Altenrhein schafft Arbeitsplätze – direkt und indirekt.»

## Interview mit Andreas Frank



**Herr Frank, welche Bedeutung hat der Flugplatz St.Gallen-Altenrhein für die Wirtschaft der Ostschweiz, für Ihr Unternehmen und für Sie persönlich?**

Der Flugplatz Altenrhein hat aus meiner Sicht für alle drei Komponenten, die Sie ansprechen, eine grosse Bedeutung. Exemplarisch hat das Ergebnis der Studie «Wirtschaftsstandortfaktoren» unter anderem zur Verkehrsanbindung mit einer hohen Punktzahl klar gezeigt, dass die Anbindung an das internationale Umfeld einen hohen Stellenwert einnimmt.

**Der Wirtschaftsraum St.Gallen/Rheintal profitiert vom Flugplatz St.Gallen-Altenrhein. Dazu gehört auch der Wirtschaftsraum Vorarlberg. Müsste dieser nicht auch in die weitere Entwicklung des Flughafens einbezogen werden?**

Selbstverständlich. Das Problem ist vor allem politischer Art. Die verschiedenen Arbeitgeberverbände beidseits des Rheins haben verschiedene Aktivitäten zur Beto-

nung des Stellenwerts des Flugplatzes unternommen. Dabei sind wir auf unterschiedliche Echos gestossen, was die Vorarlberger Seite betrifft. Dahinter versteckt sich eine politisch gefärbte Diskussion, da wir wissen, dass die Vorarlberger Landesregierung einem Ausbau des Flugplatzes eher skeptisch gegenübersteht, auf die Einhaltung des Staatsvertrages pocht und sich diese Haltung natürlich auch auf die Verbände überträgt. Zudem steht der Flugplatz St.Gallen-Altenrhein in grosser Konkurrenz zum Flugplatz Friedrichshafen, welcher massiv ausgebaut worden ist und daher anstelle Altenrhein auch als Lösung favorisiert wird.

**Der Flugplatz St.Gallen-Altenrhein ist in Privatbesitz. Warum, glauben Sie, haben sich Kanton und/oder Gemeinden nicht für einen Kauf oder eine Beteiligung eingesetzt?**

Ich denke, es ist die prioritäre Aufgabe der Behörden, als Bindeglied eine aktive Stellung zu beziehen. Die Standortgemeinde ist in einer besonderen Ausgangslage und muss diese Rolle ihren Bürgern immer wieder erklären.

Der Kanton St.Gallen hat sich immer engagiert, einfach nicht in finanziellem Rahmen. Es ist in politischen Kreisen in unserem Land nicht opportun, sich an solchen Investments zu beteiligen und daher sehe ich hier auch für die Zukunft eher eine Zurückhaltung.

**Der Standort St.Gallen-Altenrhein steht in direkter Konkurrenz zu Friedrichshafen, welcher von Deutschland und Österreich subventioniert wird. Was kann die Schweiz diesem Ungleichgewicht entgegensetzen?**

Der Flugplatz SGA sollte sich vor allem in Bezug auf Geschäftsflüge profilieren. Gerade im Rahmen von Neuansiedlungen haben wir gespürt, dass diese unter anderem auch darum zustande gekommen sind. Der Trumpf, als privater Unternehmer direkt anfliegen zu können, die Zolabfertigung rasch hinter sich zu lassen, dürfte auch in Zukunft eine grosse Rolle spielen. Dabei geht es nicht um eine grosse Publikumsöffnung oder eine massive Steigerung der Flugbewegungen, sondern eine Anbindung an einen oder zwei europäische Hubs, nebst Wien, wären doch wünschenswert, um das Angebot gezielt vervollständigen zu können. Ich bin überzeugt, dass dieses abgerundete Konzept der hiesigen Wirtschaft ausserordentlich helfen würde.

**Der Bericht des Bundesrats zur Schweizer Luftfahrtpolitik spricht sich explizit für die Förderung der Luftfahrt aus. Wie kann sich Ihr Unternehmen dafür einsetzen?**

Ich glaube, der beste Beweis ist eine aktive Nutzung des Angebots des Flugplatzes. Es ist ein Wirtschaftsfaktor, und jeder Geschäftsmann, der seine Partner und Kunden direkt von Altenrhein aus erreichen kann und nicht erst nach Zürich reisen oder andere umständliche Verbindungen in Anspruch nehmen muss, schätzt diese effiziente Verbindung sehr! Aus diesem Grund nutzen wir das Angebot des Flugplatzes aktiv und setzen uns dafür ein, dass es erweitert wird.

**Die behördlichen Auflagen seitens des BAZL werden immer restriktiver und wirken luftfahrtverhindernd. Welche Rahmenbedingungen müssten dieser Entwicklung entgegengehalten werden, um die Schweizer Luftfahrt zu fördern?**

Ich denke, dass der volkswirtschaftliche Nutzen herausgestrichen werden sollte. Damit ist in erster Linie die Politik gefordert, angefangen bei der Kantonsregierung, aber auch beim Bund. Wir stehen in einem internationalen Wettbewerb und wenn hier nichts verbessert wird, wird unsere Standortattraktivität abnehmen. Die Welt bewegt sich in einem enormen Tempo und wer solche Vorteile nicht zu nutzen vermag, muss längerfristig negative Auswirkungen in Kauf nehmen.

**Welche Massnahmen müssten getroffen werden, um den Flugplatz SGA langfristig zugunsten des Wohlstandes unserer Bevölkerung zu sichern?**

Das Ziel müsste sein, ein internationales Commitment zum massvollen Betrieb des Flugplatzes, eingeschlossen Vorarlberg, die Ostschweiz und das Fürstentum Liechtenstein, zu erreichen. Dazu benötigen wir sowohl ein politisches Commitment als auch eines der Wirtschaft, welches explizit artikuliert sein sollte, als dies im Moment spürbar ist.

**Warum haben wir es denn bisher nicht geschafft, das Bewusstsein für die Wichtigkeit des Flugplatzes SGA in der Bevölkerung nachhaltig zu fördern?**

Die wirtschaftliche Bedeutung wird zu wenig herausgeschält. Die diversen Verbindungsmöglichkeiten, mit wenig Zeitverlust Kunden im Ausland zu besuchen und Aufträge in das Rheintal zu bringen, welche Arbeitsplätze sichern oder gar neue schaffen können, sind zu wenig bekannt und hier braucht es noch viel Aufklärungsarbeit. Als Arbeitgeberverband Rheintal sind wir immer wieder für diesen Wirtschaftszweig und den Flugplatz eingetreten und wir ermuntern auch die anderen Verbände und Wirtschaftsleute, sich aktiv für diesen essentiellen Faktor für das Rheintal einzusetzen. Damit wird der Region der Anschluss an den internationalen Wettbewerb gesichert.

**Herr Frank, herzlichen Dank für dieses Interview.**

Interview: Felix Meier



Mit der **Vulcanair P68 Observer 2 EC-JNH** war Ende April eine Maschine aus Katalonien in St.Gallen-Altenrhein zu Besuch. In die von der **Generalitat de Catalunya** betriebene Vulcanair wurde ein Leica-Geosystems Luftbild-System eingebaut.



Am 29. April 2008 landete mit der **Twin Otter VH-VHM** die erst Ende Februar 2008 in Australien immatrikulierte Maschine in St.Gallen-Altenrhein. Die Maschine mit der Seriennummer 831 und dem Besitzer Hawker Pacific PTY LTD wurde in Primerfarben nach Altenrhein überflogen, wo diverse Arbeiten durchgeführt werden.



Zu Gast auf dem Airport Altenrhein: die französische **Autan MJ 53, F-PRAH**, mit der Seriennummer 1. Das Experimental-Flugzeug ist ein Nachbau der Dinkl MJ Sirocco.



# Schweizermeisterschaften im Kunstflug 2008

Vom 1. bis zum 7. September 2008 fanden im jurassischen Pruntrut die Schweizermeisterschaften im Kunstflug statt – und der Kunstflugverein Altenrhein war an der Spitze mit dabei. In der Kategorie «Sportsmen» belegte Stefan Ulrich aus Schaffhausen mit der im Fliegermuseum Altenrhein stationierten Extra 230 den ersten Platz. Vorjahres-Schweizermeister Bruno Müller aus Triengen verpasste den Titel, nachdem ihm beim Programm im Hochziehen seiner Sukhoi 26 die Figurenliste im Cockpit verrutschte.

## Kategorie Sportsmen

1. Rang: Stefan Ulrich mit Extra 230
7. Rang: Hans-Peter Etter mit Robin 2160

## Kategorie Intermediate

3. Rang: Enno Bandixen mit Extra 230

## Kategorie Advanced

2. Rang: Werner Koller mit Extra 230

## Kategorie Unlimited (the Best)

1. Rang: Pierre Marmy mit Sukhoi 26
3. Rang: Bruno Müller mit Sukhoi 26



Stefan Ulrich (rechts im Bild) belegte den ersten Platz in der Kategorie «Sportsmen».



Die griechische **AirSea Lines** besuchte im April abwechslungsweise gleich mit der gesamten Flotte ihrer Twin Otter den Airport St.Gallen-Altenrhein, um an den Maschinen Wartungsarbeiten durchführen zu lassen. Aus diesem Grund kam es Mitte April zu einem in unseren Breitengraden eher ungewöhnlichen Bild zweier Amphibien Twin Otters in Form der **SX-BVP** und der **C-FQWE**. Die Maschinen der AirSea Lines sind mittlerweile mit einem Fahrwerk ausgerüstet, was das Handling erheblich erleichtert.



## [www.airpics4you.ch](http://www.airpics4you.ch)

Die Bilder des Airport LSZR in diesem VPFA aktuell sind von Tino Dietsche. Noch mehr faszinierende Aufnahmen finden Sie auf seiner Website.



## Vereinigung

### Pro Flugplatz St.Gallen-Altenrhein

Postfach 7, CH-9423 Altenrhein  
[www.vpfa.ch](http://www.vpfa.ch)