

## Interview mit René Schmid, Direktor Airport St. Gallen-Altenrhein

# «Mehr Biz-Jets denn je»

**Der Airport St. Gallen-Altenrhein will auch weiterhin ein zweistelliges Wachstum mit der Business Aviation erwirtschaften. Zudem sind weitere Linienflüge geplant. Noch dieses Jahr könnte Lufthansa oder eine Partnergesellschaft nach Hamburg abheben, wie Direktor René Schmid im Interview mit SkyNews.ch darlegt.**

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

**I 2005 hat Altenrhein mit 27'400 neun Prozent weniger Flugbewegungen und mit 105'400 drei Prozent weniger Passagiere als im Vorjahr verzeichnet. Wie sieht das finanzielle Ergebnis aus?**

Wir geben grundsätzlich keine Umsatz- und Ergebniszahlen bekannt. Doch trotz des Abbaus der Wien-Linie von fünf auf vier tägliche Flüge können wir mit dem finanziellen Ergebnis zufrieden sein. Auch weil der Verkehr mit Businessjets massiv zugelegt hat.

**I Weshalb wird Altenrhein für Betreiber von Businessjets immer beliebter?**

Einmal haben wir keine Slot-Probleme, einzig unsere Öffnungszeiten sorgen für gewisse Einschränkungen. Zweitens sehen wir den Bau von neuen Hangars vor, da dies einem dringenden Bedürfnis der Business Aviation entspricht. Zudem sind die Wege vom Flugzeug ins Auto extrem kurz.

**I Kommen Ihre Passagiere auch aus der Region Zürich?**

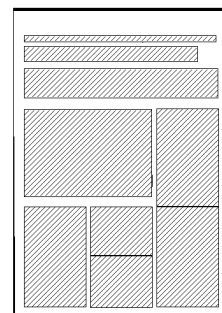
Bei den Linienflügen ist der Anteil der Schweizer Passagiere und solcher, die von Wien aus weiterreisen (derzeit 14 Prozent) erheblich gestiegen. Rund 70 Prozent unserer Passagiere stammen aus dem unmittelbaren Einzugsgebiet, der Rest aus anderen Regionen. Dabei reisen auch immer mehr Fluggäste aus der Gegend von Winterthur zu uns.

**I Spüren Sie beim Linienverkehr die Konkurrenz aus Friedrichshafen und Zürich?**

Zwischen Zürich und Wien hat es bis vor kurzem 12 bis 16 tägliche Frequenzen gegeben, da können wir natürlich nicht mithalten. Auch für Swiss-Kunden sind wir nicht unbedingt eine Alternative. Friedrichshafen betrachte ich nicht als Konkurrenz. Wir müssen uns auf unsere Stärken konzentrieren. Zudem musste dank der neuen Anflugbefahrung (siehe auch SkyNews.ch Februar 2006) seit vergangener November kein Linienflug mehr ausfallen.

**I Friedrichshafen bietet auch viele Charterverbindungen an.**

Ja, aber sie spielen da in einer ganz anderen Liga als wir. Die meisten ab Friedrichshafen operierenden Jets gehören der Klasse einer Boeing 737 oder Airbus A320 an, die ab Altenrhein gar nicht eingesetzt werden könnten. Wir haben mit Helvetic Airways einen Flug nach Alicante angeschaut, aber es könnten nur 60 Passagiere befördert werden, das lohnt sich nicht. Aber wir haben im Charterbereich in einer Nische wie Sardinien durchaus eine Chance. 2006 bietet Austrian Arrows samstags vom 8. April bis 14. Oktober insgesamt über 40 Rotationen mit Dash-8Q400 nach Olbia und Cagliari an. Das entspricht einer Verdoppelung gegenüber 2005. Zudem wird Helvetic Airways am 2. März einen Charter an den Autosalon nach Genf fliegen. Da können auf dem Hinflug 95 und auf dem Rückflug 100 Passagiere befördert werden.



Argus Ref 22261464

### **I Das limitierende Element dürfte die Pistenlänge von 1500 Meter sein?**

Ja, Austrian Arrows ist im August 2005 auch mit einer Fokker 100 in Altenrhein gelandet, das ging problemlos. Für die Fokker 70 bestehen keine Beschränkungen, sie kann mit 78 Personen an Bord starten. Allerdings können wir die Pistenschwellen nicht verändern, weil wir sonst nicht mehr zur Flughafen-Kategorie 2C gehörten. Diese ICAO-Kategorie schreibt vor, dass die absolute seitliche Hindernisfreiheit, gemessen von der Pistenmitte, je 35 Meter betragen muss. Würden wir die Pisten-schwelle über die 1500 Meter hinaus verlängern, würde ein Abstand von 75 Metern verlangt, das ist aber aufgrund der Gegebenheiten in Altenrhein nicht möglich. Aber wir möchten trotzdem die Piste 10 am Ostende mit einer Ausrollstrecke und einer Wendefläche um 160 Meter verlängern. Damit würde allen Instrumentenanflügen eine längere Auslaufstrecke geboten. Zudem könnte man diese 160 Meter für Starts auch nutzen. Das würde einer Fokker 100 viel bringen, aber auch Bizjets könnten so voll beladen starten und eventuell direkt Nordatlantikflüge antreten.

### **I Gibt es Pläne für weitere Linien?**

Die Fachhochschule St. Gallen hat mit einer Studie festgestellt, dass es einen Bedarf für Linienflüge nach den fünf Destinationen Frankfurt, Düsseldorf, Köln, Hamburg und London gibt. Diese würden sich wirtschaftlich rechnen, davon sind wir überzeugt. Konkret sind wir am Forcieren einer Verbindung nach Hamburg, auch weil Lufthansa daran interessiert ist. Wir rechnen frühestens, dass ab der zweiten Jahreshälfte Hamburg mit fünf bis sechs wöchentlichen Flügen angeboten werden könnte.

### **I Wie steht es mit der Konzessionierung?**

Dazu gehört auch der Koordinationsprozess des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL), der auf Schweizer Seite sehr erfolgreich abgeschlossen wurde. Wir haben uns auf neue Betriebszeiten und eine Obergrenze an Flugbewegungen geeinigt. Jetzt geht es darum, dass auch Österreich zustimmt, weil dies im Staatsvertrag so vereinbart wurde. Der Staatsvertrag

muss nicht geändert werden, sondern nur die Verwaltungsvereinbarung. Dort sind die Betriebszeiten und das Lärmkorsett festgesetzt. Die Schweiz wäre einverstanden, dass neu von Montag bis Samstag der Linien- und Charterverkehr zwischen 6 und 22 Uhr und am Sonntag ab 7.30 bis 22 Uhr – ohne eineinhalbstündige Mittagssperre wie heute – verkehren könnte. Auch verspätungsbedingte Landungen für Linienflüge bis 23 Uhr würden akzeptiert. Nun werden die St. Galler Regierung, das BAZL, die österreichische Luftfahrtbehörde, die Vorarlberger Regierung und wir versuchen, bald einen Kompromiss zu finden. Die Unterlagen für die Konzessionierung werden derzeit beim BAZL auf ihre Vollständigkeit geprüft.

### **I St. Gallen-Altenrhein muss ja mit einer Bewegungsobergrenze von 36'500 auskommen, wie lässt sich damit leben?**

Wir haben eine Prognose bis 2020 erstellt, wobei wir längerfristig mit einer Verdoppelung der heutigen 3000 Linien- und Charterflugbewegungen ausgehen. Von den 27'400 Flugbewegungen im letzten Jahr entfielen rund 20'000 auf den VFR-Verkehr. Deshalb sind wir bezüglich einer Ausweitung des IFR-Verkehrs sehr zuversichtlich. Würde es eng, würden wir nicht den ansässigen Sichtflugverkehr beschränken, sondern den auswärtigen.

### **I Für die General Aviation gilt St. Gallen-Altenrhein als «teurer» Airport, entspricht dies Ihrer Strategie?**

Es ist klar, dass wir aus der Limite von 36'500 Flügen das Optimale herausholen müssen. Wir wollen die Linienflüge und Business Aviation fördern und beim VFR-Verkehr den Status Quo erhalten, von einer Verdrängung der General Aviation kann nicht die Rede sein. Klar ist auch, dass die Landung eines Gulfstream V einträglicher ist als jene einer Cessna 172.

### **I Stimmen die Rahmenbedingungen, ich denke an neue Sicherheitskosten, den Staatsvertrag oder an Skyguide?**

Mit Skyguide arbeiten wir sehr gut zusammen. Unsere Tower-Leute werden ab 2007 zu Skyguide-Mitarbeitern, da haben wir keine Probleme.

me. Von Österreich erhoffen wir eine Zustimmung zu den neuen Betriebszeiten und eine flexiblere Handhabung des Lärrpunktesystems. An etwa 30 Tagen im Jahr kann wegen starken Westwindes nicht auf der Piste 10 gelandet werden. Deshalb möchten wir aus Sicherheitsgründen über Österreich auf die Piste 28 anfliegen und diesen zusätzlichen Lärm an anderen Tagen kompensieren. Zu den Sicherheitskosten: Wir sind für eine absolute Sicherheit, wehren uns aber gegen Schikanen. Wir haben Verständnis für einen teuren ICAO-Zaun ums ganze Gelände, aber wenn unsere beiden Ramp-Mitarbeiter für die Abfertigung eines Liniensfluges jedes Mal durchleuchtet werden müssen, weniger. Da hoffen wir auf eine vernünftige Lösung. Zudem werden diese Kosten im Ausland zum Teil vom Staat übernommen.

#### **I Wo sehen Sie den Airport St. Gallen-Altenrhein in zehn Jahren?**

Ich rechne fest damit, dass wir in zehn Jahren zwei bis drei zusätzliche Liniendestinationen in Deutschland und England anbieten werden. Im Charterbereich werden wir uns weiterhin auf Nischen konzentrieren, neben Sardinien denke ich an Elba oder Kroatien. Zudem wollen wir uns klar als Business Airport Altenrhein positionieren, da wir mit einem jährlichen zweistelligen Wachstum der Biz-Jets-Flüge rechnen. ☺

## ZUR PERSON

### **René Schmid**

Geboren am 9. August 1954, durchlief René Schmid seine Schulausbildung im Kanton Obwalden. Im Alter von 20 Jahren gelangte er zur Swissair. Bis 1999 wirkte er in verschiedenen Funktionen im Controlling, Marketing und Verkauf vor allem im Ausland: Die Stationen waren London, Athen, Jeddah, Nairobi, New York, kurz in Zürich, dann in Stockholm und Stuttgart. Zuletzt war er für Dänemark zuständig und erlebte den Aufstieg und Zusammenbruch der Qualiflyer Group mit. Seit 2002 ist er Direktor des Airports St. Gallen-Altenrhein. René Schmid ist mit einer Ostschweizerin verheiratet und wohnt in Engelburg.



*René Schmid: -Die Schweizer Seite wäre mit neuen Öffnungszeiten für den Linien- und Charterverkehr einverstanden, nun müssen wir mit Österreich den Kompromiss suchen.-*

## STICHWORTE

### **Bundesamt für Zivilluftfahrt**

Es hat sich im BAZL einiges verbessert. Aber ich wünschte mir, dass die Anliegen der Regionalflugplätze besser berücksichtigt werden und wir mit den Landesflughäfen gleichgesetzt werden.

### **Aerosuisse**

Wir sind erst seit letztem Jahr Mitglied und überzeugt, dass diese Lobby für die Schweizer Luftfahrt von grossem Nutzen ist. Wir hoffen, dass die Aerosuisse uns auch bei den Verhandlungen mit Österreich unterstützt.

### **Fliegermuseum Altenrhein**

Wir pflegen eine gute Zusammenarbeit. Man könnte aus dem FMA mehr machen. Wir müssen einen Weg finden, damit ihre Jets mehr fliegen können. Die Auflage stammt ja nicht von uns. Zudem setzen wir uns dafür ein, dass die FMA-Infrastruktur besser genutzt wird, so auch für Konferenzen und Anlässe.

### **Vereinigung pro Flugplatz Altenrhein**

Mit der VPFA haben wir einen guten Dialog. Wir möchten aber, dass sie im Moment nicht allzu proaktiv ist, zählen bei Bedarf aber gerne auf ihre Unterstützung.

### **Swiss International Airports Association**

Diese Mitgliedschaft bei der SIAA ist für uns auf verschiedenen Ebenen sehr wertvoll. Dem Präsidenten Josef Felder ist es hoch anzurechnen, dass er auch die Anliegen der Regionalflughäfen Lugano, Bern und Altenrhein sehr ernst nimmt.