100 Jahre Luftfahrtgeschichte

Wer sich mit der Geschichte der Luftfahrt am Bodensee beschäftigt, stösst eher früher als später auf den Namen Claude Honoré Désiré Dornier. Auch in Altenrhein hat der in Kempten geborene deutsch-französische Flugzeugkonstrukteur seine Spuren hinterlassen. So sehr, dass er heute als Vater des Flugplatzes bezeichnet werden darf. 100 Jahre später steigt im kommenden August eine grosse Geburtstagsfeier.

Text: Michael Dünser
Bild: Verein «100 Jahre Flugplatz St. Gallen-Altenrhein»

Das legendäre Wasserflugzeug von Claude Dornier wurde in Altenrhein gebaut.

Claude Dornier steht in Altenrhein am Anfang einer bewegten Geschichte voller Leidenschaft und tiefer Verbundenheit mit der Region. Er ist in den Anfängen des 20. Jahrhunderts engster Mitarbeiter von Ferdinand Graf von Zeppelin und erhält in dessen Konzern eine eigene Abteilung, aus der schnell einer der grossen Flugzeughersteller der damaligen Zeit entsteht: die Dornier-Werke. Das wohl spektakulärste Projekt des jungen Unternehmens ist die Entwicklung der legendären Do X – ein Wasserflugzeug mit Platz für 175 Menschen.

Ein echter Meilenstein für die Luftfahrtbranche. Mit einem für Dornier nicht unwesentlichen Haken: Der nach dem Ersten Weltkrieg geschlossene Friedensvertrag von Versailles verbietet, dass das spektakuläre Luftschiff in Deutschland und damit am Firmensitz in Friedrichshafen gebaut werden kann. Also schaut man sich am gegenüberliegenden Bodenseeufer um und wird auf Schweizer Seite in Altenrhein fündig. Dort errichtet er Produktionshallen und finanziert einen Flugplatz – die Geburtsstunde des heute von der People's Air Group betriebenen Airports St. Gallen-Altenrhein.

Man schreibt den 18. März 1926, als der erste von über 11'000 Eisenbetonpfählen mit einer Länge von sieben bis zwölf Metern eingeschlagen wird – im sumpfigen Boden und mit den damaligen Möglichkeiten eine besondere Herausforderung. Zur Planierung werden nicht weniger als 180'000 Kubikmeter Erde bewegt. Unter erschwerten Bedingungen entsteht eine 600 Meter lange Graspiste, die ersten Linienflüge starten 1927 nach Basel, Innsbruck und München.

Nach dem Zweiten Weltkrieg ist der Name Dornier in Altenrhein Geschichte. Claudio Caroni benennt das Unternehmen in Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein (FFA) um. Bald darauf wird eine 1200 Meter lange und 30 Meter breite Hartbelagpiste errichtet. Hintergrund ist ein Auftrag des Bundes für die Entwicklung eines Schweizer Kampfflugzeuges (Militärjet «P-16»). Viele Jahre sind der Bau und die Revision von Militärflugzeugen das Hauptgeschäftsfeld in Altenrhein. Erst 1988 beginnt mit der Rheintalflug Seewald GmbH die Ära der Linienflüge nach Wien. Nach mehreren Eigentümerwechseln (Gautschi AG, Srikwerda, Dieter Bührle) ist Markus Kopf seit 2011 alleiniger Eigentümer und Betreiber des Flugplatzes sowie der gleichnamigen People's Airline.

Eines ist bis heute gleich geblieben: Seit 1926 verbindet der Flugplatz St. Gallen-Altenrhein Menschen und Regionen. Aus dem Pioniergeist der Anfangsjahre hat sich mit Leidenschaft und Engagement eine unverzichtbare Verkehrsinfrastruktur entwickelt. Der wirtschaftliche Aufschwung der Region ist untrennbar mit dem Flugplatz verbunden. Grund genug, 100 Jahre Luftfahrtgeschichte gebührend zu feiern – mit einem dreitägigen Volksfest, das vom 28.-30. August 2026 stattfinden wird. Unter dem Motto «Gemeinsam für den Standort – gestern, heute und morgen» ist ein buntes Programm für die ganze Familie geplant. Aviatik-Highlights sind spektakuläre Flugshows, Modellflugvorführungen, Segelflugzeuge, historische Fluggeräte, Heissluftballone und Fallschirmspringer.

www.100jahreflugplatz.ch

Mit Leib und Seele Aviatiker

Als kleiner Bub gab es für Daniel Sollberger kein schöneres Geburtstagsgeschenk als ein Familienausflug nach Zürich-Kloten. Von der Besucherterrasse am dortigen Airport bewunderte er die startenden und landenden Flugzeuge. Heute ist er auf andere Weise ganz eng mit der Luftfahrt verbunden – als Flugplatzleiter in St. Gallen-Altenrhein und als OK-Präsident für das Jubiläum, das dort nächstes Jahr gefeiert wird.

Text: Michael Dünser
Bilder: Tino Dietsche

Was fasziniert Sie an der Luftfahrt? Wie kam es dazu, dass Sie in dieser Branche tätig sind?
Schon als kleiner Junge gab es kein schöneres Geburtstagsgeschenk als einen Ausflug zum Flughafen nach Kloten oder nach Bern-Belp, wo mein Vater Privatpilot war. Bereits damals faszinierte mich der Start eines Jumbojets und ich fragte mich oft, wie so etwas überhaupt möglich sein konnte. Bis heute ist es für mich ein menschliches Wunderwerk, dass Flugzeuge derart sicher operieren und abheben können. Diese Technik, diese Präzision, diese Zuverlässigkeit begeistern mich. Mit dem Beginn meiner Luftfahrtkarriere bei Swissair ist dann auch ein Traum in Erfüllung gegangen. Seitdem sind 32 Jahre vergangen und der Geschmack des Kerosins, die Ambiance auf dem Flugplatz, das Fernwehgefühl und die Reisebranche an sich haben immer noch eine besondere Anziehungskraft für mich. Das Schöne ist, dass ich nie Karriere machen wollte. Meine Begeisterung und die Leidenschaft für die Aviatik haben mich dorthin gebracht, wo ich heute bin. Ich kann sagen, dass ich in der Luftfahrt Beruf und Berufung miteinander verbinden darf.

Wie stehen Sie zur Kritik, dass Fliegen generell reduziert werden sollte?
Als Aviatiker bin ich nach wie vor überzeugt, dass die Luftfahrt die effizienteste und sicherste Transportlösung überhaupt ist. Unsere Aufgabe ist es, den technologischen Fortschritt für stetige Verbesserungen zu nutzen. Und wir müssen mehr in intelligenten Kombinationen von Transportlösungen denken. So können wir Mobilitätsangebote optimieren. Darin liegt die Zukunft.

Feierlichkeiten auf Flugplätzen sind nicht immer unumstritten. Was sagen Sie Anwohnerinnen und Anwohnern, die sich durch Lärm belastet fühlen?
Als Flughafen möchten wir allen ein guter Nachbar sein – was ein stetiger Balanceakt zwischen Nutzen und Belastung ist. Wir befinden uns im engen Austausch mit dem Verein «Aktion gegen Fluglärm – AgF» sowie den Behörden in der Schweiz und Österreich. Beidseitige Beweggründe sollen berücksichtigt werden, wo immer das sinnvoll und möglich ist. Nicht nur beim Jubiläum ist es unser Bestreben, so viel als möglich gegen Lärmemissionen zu unternehmen – zum Beispiel durch angepasste Flugrouten, die Optimierung privater Helikopterbewegungen, Flugschulen mit Elektroflugzeugen oder die Förderung von Elektro- oder Hybridflugzeugen. Zudem sind wir aufgrund des Staatsvertrages verpflichtet, ein strenges Lärmkorsett mit klar festgelegten Betriebszeiten einzuhalten. Nicht zuletzt müssen die Flugzeug- und Triebwerkhersteller weiterhin strenge Auflagen umsetzen und ambitiöse Ziele in Zukunft erreichen. Auch den Klimaschutz nehmen wir sehr ernst. Wir stehen für moderne Flugzeuge, kurze Wege und legen generell einen starken Fokus auf Effizienz und verantwortungsbewusstes Handeln. So werden wir die CO_2-Emissionen der Jubiläums-Flugshows zu 100 Prozent kompensieren. Mir ist aber auch wichtig zu erwähnen, dass wir als Dienstleistungsunternehmen dem Nutzen für Region und Wirtschaft gerecht werden möchten.

Wo sehen Sie diesen Nutzen? Warum braucht es Altenrhein überhaupt?
Altenrhein ist eine zentrale Verkehrsinfrastruktur von nationaler Bedeutung. Unter anderem unterstützen wir den Tourismus, entlasten die Landesflughäfen, sind ein wichtiger Ausbildungsstandort für zukünftige Berufspiloten, ein bedeutender Standort für Staatsflüge sowie eine wichtige Ressource für die Landesversorgung in unsicheren Zeiten. Dies bestätigt auch eine aktuelle Studie der Uni St. Gallen. Sie kommt zum Schluss, dass unser Flughafen ein unverzichtbarer Faktor für die Region Ostschweiz/Liechtenstein/Vorarlberg ist. Wir sind mitten in der elftgrössten Wirtschaftsregion der Welt und der zweitstärksten Exportregion der Schweiz. Das Rheintal gehört zu den Top-10-Hightech-Standorten in Europa. Hier sorgen wir nicht nur für eine direkte Anbindung an internationale Drehkreuze. Wir stehen auch für 600 Arbeitsplätze mit Abhängigkeit zum Flughafen und eine jährliche Wertschöpfung von über 60 Millionen Franken. Noch eine eindrückliche Zahl hat die Uni St. Gallen erhoben: Durch die Direktverbindung nach Wien sparen Unternehmen bei den Reisekosten jährlich zehn Millionen Franken.

Mehrere Zeitungen titelten kürzlich, dass Sparmassnahmen des Bundes die Existenz des Flughafens gefährden könnten. Hat das einen Einfluss auf die Feierlichkeiten?
Es stand tatsächlich im Raum, dass wir das Ganze absagen. Aber dann haben wir entschieden, das Fest «jetzt erst recht» durchzuführen. Wir erachten es als Chance, Politik, Wirtschaft und Bevölkerung auf die Bedeutung des Standorts aufmerksam zu machen. Aktuell stossen wir dabei auf politische Unterstützung, sowohl in der Schweiz als auch in Vorarlberg. Wichtig ist in dem Zusammenhang zu erwähnen, dass die Veranstaltung dem Flughafen keinen Franken kosten wird.

Auch wenn ein solches Jubiläum vermutlich nicht nur organisatorisch, sondern auch finanziell ein Kraftakt ist?
Für das Jubiläum wurde der Verein «100 Jahre Flugplatz St. Gallen-Altenrhein» gegründet. Er verantwortet ein Budget, das momentan Ausgaben von 1,3 Millionen Franken vorsieht. Das Risiko wird nicht vom Flughafen, sondern vom Verein getragen. Auch das Startkapital von People's in Höhe von 20'000 Franken wird zur Gänze vom Verein zurückbezahlt. Sollte sich einnahmenseitig abzeichnen, dass die notwendigen Mittel durch Eintrittsgelder und Sponsoring nicht gedeckt werden können, reduzieren wir beim Programm. Es wird also keinen Verlust geben, die Ausgaben richten sich nach den Einnahmen.

Wieviel Publikum erwarten Sie?
Im Sicherheitskonzept rechnen wir mit insgesamt maximal 80'000 Besucherinnen und Besuchern. Der Kartenvorverkauf startet noch in diesem Jahr. ●

Daniel Sollbergers beruflicher Einstieg in die Aviatik war 1993 als Triebwerk- und lizenzierter Flugzeugmechaniker bei Swissair. In die Zeit bei Swissair/SR Technics fielen auch das Studium und die anschliessende Tätigkeit als Triebwerk-Ingenieur. Ab 2005 war der gebürtige Berner in Führungsfunktionen bei der Lufthansa Group, der RUAG AG und den Pilatus Flugzeugwerken tätig. Im Februar 2025 stieg der 54-Jährige als Flugplatzleiter und Mitglied der Geschäftsleitung bei der Peoples Air Group in Altenrhein ein. Daniel Sollberger ist verheiratet mit Edith Sollberger-Schöb und Vater von drei Kindern (Jan ist 20, Levin 18, Mona 16).