



ALPAR 1980
JAHRESBERICHT

Flughafen Bern-Belp Verkehrsausweis 1980

	<i>Flugbewegungen</i>		<i>Flugpassagiere</i>		<i>Luftfracht in Kilo</i>	
	1980	1979	1980	1979	1980	1979
<i>A. Gewerbmässiger Luftverkehr</i>						
1. Linienverkehr	1 022	514	20 538	17 126	20 339	16 053
2. Pauschal-Flugreiseverkehr	20	8	207	62	8 370	3 287
3. Bedarfsverkehr						
– Rundflüge	2 460	2 592	3 731	3 600	0	0
– Transport- und andere gewerbmässige Flüge	2 143	2 030	2 373	1 881	23 066	10 210
<i>B. Nicht gewerbmässiger Luftverkehr</i>						
*5. Flüge des BZL	4 606	3 679	931	836		
*6. Militärflüge (inkl. ausländische Flugzeuge)	1 671	1 520	324	43		
*7. Privatflugwesen	27 543	29 562	23 882	24 467		
*8. Andere nicht gewerbmässige Flüge	1 326	1 096	73	118		
*9. Motorflugschulung	51 516	50 148	1 895	1 619		
10. Segelflugschulung	1 974	3 238				
11. Segelflugtraining	3 852	3 716				
Gesamter Luftverkehr	98 133	98 103	53 954	49 752	51 775	29 550
<i>Davon:</i>						
gewerbmässig	5 645	5 144	26 849	22 669	51 775	29 550
nicht gewerbmässig	92 488	92 959	27 105	27 083	0	0

**In diesen Verkehrskategorien sind die Helikopterflüge eingeschlossen.*

Alpar Jahresbericht 1980

Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG
52. Jahresbericht

Verwaltungsrat

- Präsident: * U. Kunz, Nationalrat, Thun
Vizepräsident: * H. Sommer, Regierungsrat, Bern
Mitglieder: * Dr. M. Frölicher, gew. Direktor, Corseaux
* P. Gfeller, Notar, Bern
* E. Hegner, Direktor, Bern
* J. Sprenger, Dipl. Phys. ETH, Bern
Dr. H. Elmiger, Fürsprecher, Bern¹
A. Hebeisen, alt Gemeinderat, Thun
Dr. P. Legler, Präsident und Delegierter,
Bern
H.-U. Leibundgut, Ing. HTL,
Kirchenturnen²
P. Müller, Beauftragter für
Wirtschaftsfragen, Bern
E. Sieber, Verkaufsleiter, Bern¹
M. Staub, lic. iur., Direktionssekretärin,
Bern²
Prof. Dr. A. Zaugg, Direktionssekretär,
Bern
D. Zürcher, Vorsteher, Bern
* Mitglieder des Ausschusses

¹ Bis 24. Juni 1980

² Ab 24. Juni 1980

Kontrollstelle

- Mitglieder: F. Brignoni, Stadtbuchhalter, Bern
K. Brönnimann, Vorsteher Kantonale
Finanzkontrolle, Bern
Ersatzmann: H. Wyniger, Adjunkt des
Stadtbuchhalters, Bern

Direktion

- Direktor: Dr. R. Zahnd, Belp

Die «normalen» Verkehrs- und Rechnungsergebnisse können nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich die Entwicklungsaussichten der Alpar im 52. Betriebsjahr nochmals verschlechtert haben. Die vorhandenen Anlagen erlauben weiterhin keine Intensivierung des ertragsstarken Luftverkehrs und damit auch keine Selbsterhaltung.

Die Anstrengungen unserer Gesellschaft, dafür die Voraussetzungen zu schaffen, sind mit dem Verzicht auf einen Ausbau des Belpmoos für Flugzeuge der Kategorie DC-9 (Projekt 8t) zunächst erfolglos geblieben. Das im Auftrag der Kantonsregierung ausgearbeitete Projekt 80 zur Aufrechterhaltung einer minimalen Luftverkehrsbereitschaft wurde im Oktober abgeliefert. Es soll wieder von einer Arbeitsgruppe überprüft und ergänzt werden.

Im Ausblick zum Jahresbericht 1979 wurde davor gewarnt, den Bummelzug der bernischen Flugplatzpolitik noch länger auf Nebenstationen zurückzuhalten und damit den Anschluss endgültig zu verpassen. Diese Gefahr ist jetzt mit dem Budgetreferendum gegen die weitere Ausrichtung des städtischen Betriebsbeitrages akut geworden. Unabhängig vom Ausgang der Gemeindeabstimmung tritt so der Gegensatz zwischen politischer und betrieblicher Verantwortung als eigentliches Existenzproblem der gemischtwirtschaftlichen Unternehmung Alpar klar zutage.

Betrieb

Der gesamte Flugverkehr hielt sich mit 98 133 Bewegungen auf Vorjahreshöhe. Darin sind die um rund 16% zurückgegangenen Segelflugbewegungen mit 5826 enthalten. Diese Zahl ist vom Total abzuziehen, da die damit zusammenhängenden Schleppflüge in den Motorflugbewegungen erscheinen. Auch der Umfang der Motorflugschulung liegt mit 51 516 Bewegungen im Vorjahresrahmen. Bei den 26 439 Bewegungen der Alpar-Flugschule fallen 45% auf Kurse des fliegerischen Vorunterrichts.

Die ganzjährig betriebene Verbindung Bern–London der Dan-Air hat ein neues Spitzenergebnis von über 19 000 Passagieren gebracht. Die dazu benötigten Abfertigungs- und anderen Dienste wurden einwandfrei geleistet. Die zusätzlich ab 1. Juli von Montag bis Freitag geführten Kurse der Crossair fielen z. T. auch in die Mittagszeit, konnten aber mit demselben Personalbestand abgefertigt werden. Dieser Ansatz zu einer verbesserten Ausnutzung der betrieblichen Leistungsbereitschaft lässt sich aber mit rückständigen technischen Anlagen nicht weiterentwickeln und ist damit schon wieder in Frage gestellt.

Planung

Eine vernünftige Planung setzt den Willen zur Ausführung voraus. Daran hat es auch im Berichtsjahr gefehlt. Zwar hat der Entscheid des Regierungsrates, anstelle des Projekts 81 eine reduzierte Luftverkehrsbereitschaft untersuchen zu lassen, zur Ausarbeitung des Projekts 80 «Mindestanforderungen zur Erhaltung eines Regionalflughafens Bern-Belp» geführt. Solange aber auch dieses bescheidene Vorhaben bei der Stadt keine Unterstützung findet, ist weitere langfristige Planung im Belpmoos müssig.

Wie vorausgesehen musste das Schwergewicht der Zukunftssicherung kurzfristig auf das Gesuch zur provisorischen Erneuerung der bisherigen Betriebskonzession verlegt werden. Im Vernehmlassungsverfahren dazu hat die Kantonsregierung unserem Gesuch auf fünfjährige Verlängerung zwar ihre Zustimmung gegeben, diese aber auf Antrag der kantonalen Fluglärmkommission von einschneidenden Betriebseinschränkungen abhängig gemacht. Der Gemeinderat der Stadt Bern will seinerseits nicht über eine zweijährige Verlängerung hinausgehen. Auch ohne Dazutun anderer Einsprecher werden damit die weiteren Entwicklungsmöglichkeiten der Alpar ohne Rücksicht auf den statutarischen Auftrag blockiert.

Aussenbeziehungen

Die Alpar hat als Flughafenhalter gemäss Statuten und Konzession den sicheren und möglichst rationellen Betrieb einer öffentlichen Anlage aufrechtzuerhalten. Dabei ergeben sich trotz Lärmvorschriften und -massnahmen Konflikte mit einer Umwelt, die aus vorwiegend privaten Motiven heraus ebenfalls öffentliches Interesse geltend macht und damit unsere politischen Auftraggeber direkt unter Druck setzt.

In dieser entscheidenden Beziehung kam die Alpar 1980 einmal als Mitglied der kantonalen Fluglärmkommission und – als Betroffene der dort gefassten Mehrheitsbeschlüsse – mit nachträglichen Eingaben beim Regierungsrat und beim Bundesamt für Zivilluftfahrt zu Wort. Dabei wurde nicht zum erstenmal auf die betrieblichen und finanziellen Folgen unverhältnismässiger Einschränkungen hingewiesen.

Eine lokale und zeitweise Fluglärmbelastung ist vorhanden; sie ist aufgrund objektiver Feststellungen und gesetzlicher Massnahmen (Lärmzonen) im Rahmen eines langfristigen Betriebskonzepts und eines ausgewogenen Gesamtinteresses unter Kontrolle zu bringen. Mit diesem Ziel wurde die konstruktive Zusammenarbeit mit fachlich zuständigen Organen, anderen Flugplatzhaltern sowie mit allen Benutzerkreisen verstärkt.

Luftverkehr

Linienverkehr

Auf der direkten regelmässigen Flugverbindung zwischen London und Bern hat die Dan-Air von den 580 geplanten Flügen deren 552 über Bern durchgeführt, was einer Regelmässigkeit von 95% entspricht. Mit 19 059 auf diesen Flügen transportierten Passagieren überbot die Dan-Air ihr letztjähriges Resultat um 11,3%. Auf 10 aus Wettergründen oder wegen des Einsatzes einer BAC-111 über Basel umgeleiteten Flügen (20 Kurse) wurden 589 Personen befördert. Mit der durchschnittlichen Auslastung von 34,5 Fluggästen und der Belegung

Der Jahresbetrieb der Dan-Air wurde nach folgendem Flugplan abgewickelt:

Flugplanperiode und Flugtage (Ortszeiten)	London- Gatwick ab	Bern- Belp an	Bern- Belp ab	London- Gatwick an
---	--------------------------	---------------------	---------------------	--------------------------

Winter

1. Jan.–15. März

Mo Mi Fr So	09.10 ¹	12.35	13.10	14.35 ¹
-------------	--------------------	-------	-------	--------------------

Sommer

16. März–25. Okt.

Mo Di ² Mi Do ² Fr Sa ² So	09.25	11.50	12.20	14.45
--	-------	-------	-------	-------

Winter

26. Okt.–31. Dez.

Mo Mi Fr Sa ³ So	10.30 ¹	13.55	14.35	16.00 ¹
-----------------------------	--------------------	-------	-------	--------------------

¹ Englische Ortszeit im Winterflugplan: GMT ab 26. Oktober bis 15. März

² Di, Do und Sa ab 17. Mai bis 7. Oktober

³ Sa ab 20. Dezember

gung von 75% des Sitzplatzangebotes ist die Kapazität des eingesetzten Flugzeugs HS 748 im Linienverkehr (Vorbuchungen) erschöpft. Der Luftfrachtverkehr konnte dagegen noch um 27,5% auf 20,4 Tonnen gesteigert werden.

Trotz positiver Verkehrsstatistik blieb bei weiterhin tiefen Durchschnittserträgen der kommerzielle Streckenerfolg negativ. Die Hoffnung der Dan-Air, ihre zielbewusste, aber verlustreiche Aufbauarbeit in absehbarer Zeit mit dem Einsatz wirtschaftlicher Strahlflugzeuge zu konsolidieren, hat sich an der Ablehnung des dafür erforderlichen Pistenausbaus zerschlagen. Im verständlichen Bestreben, mühsam Erreichtes zu halten, aber ohne konkrete Aussicht auf alternative Verkehrsrechte in der Schweiz, tritt auch die Dan-Air im Belpmoos einstweilen noch an Ort und wartet die weitere Entwicklung ab.

Auf der am 1. Juli eröffneten Flugverbindung Hannover–Zürich–Bern–Paris/Orly und zurück hat die Crossair von den 520 geplanten Flügen 470 durchgeführt. Dies entspricht einer Regelmässigkeit von 90%.

Die vorwiegend von Zürich aus benützte Strecke Hannover–Zürich–Bern hat mit 236 Flügen 397 Passagiere von oder nach Bern geführt. Die Zahl der über Bern reisenden Transitpassagiere betrug 66.

Dagegen konnten auf der direkten Flugverbindung Bern–Paris–Bern auf 234 Flügen 1082 Fluggäste befördert werden, was eine durchschnittliche Auslastung von 4,6 Passagieren ergibt. Von den im Swearingen Metroliner zur Verfügung stehenden 18 Sitzplätzen können lediglich 13 für den Abflug fest gebucht werden, weil sonst das maximale Abfluggewicht für die Piste in Bern-Belp übertroffen würde. Bei 13 pro Flug angebotenen Sitzplätzen wurde somit eine Belegung von 33% erreicht.

Die Crossair verkehrte nach folgendem Flugplan:

Flugplanperiode und Flugtage	Hannover	Bern- Belp	Paris- Orly Sud
<i>Sommer</i>			
1. Juli-31. Okt.	ab	an	ab an
Mo Di Mi Do Fr	10.05 ¹	11.50	12.25 14.55 ¹
	an	ab	an ab
	20.45 ¹	17.10	16.00 15.30 ¹
<i>Winter</i>			
1. Nov.-31. Dez.	ab	an	ab an
Mo Di Mi Do Fr	09.25	11.50	12.25 14.00
	an	ab	an ab
	19.35	17.10	16.00 14.30

¹ ab 28. Sept.: 1 Stunde früher

Der Erfolg der Crossair erscheint auf den ersten Blick bescheiden. Dabei ist aber nicht nur zu berücksichtigen, dass diese Linienflüge erst seit einem halben Jahr betrieben werden. Auf der typischen Geschäftsverbindung Bern erzwingt der Flugplan eine Übernachtung am Zielort. Andererseits fehlen im Belpmoos die für regelmässige Morgen-/Abend-Kurse notwendigen Anflughilfen.

Die Strecke Hannover-Zürich-Bern wird schon daher kleinere Erfolgchancen haben, weil es sich dabei um keinen direkten, sondern um einen über Zürich geführten Flug handelt.

Internationaler Geschäfts- und Touristikverkehr

Der ausländische Geschäfts- und private Touristikverkehr hat mit 4420 Bewegungen (+ 11%) und 4374 Passagieren (+ 40%) zugenommen. Die meisten Flugreisen führten nach oder begannen in den angrenzenden Staaten. In den 21 Ländern sind aber auch Grossbritannien, die Beneluxstaaten, Spanien (inkl. den Kanarischen Inseln), Skandinavien, Griechenland, Island, die DDR, Rumänien, Portugal, die Türkei, Zypern, Ägypten, Libyen, Algerien und Marokko enthalten.

Im gewerbsmässigen internationalen Verkehr (Taxi, Charter) flogen 20 Gesellschaften, davon 15 ausländische, mit 49 verschiedenen Flugzeugen 159mal Bern-Belp an.

Der hier stationierte Helikopter der Schweizerischen Rettungsflugwacht flog 195 Einsätze. Zuzüglich transportierte die SRFW mit 11 Ambulanzflugzeugen 78 Patienten von oder nach Bern.

Der als Privatverkehr erfasste Geschäftsverkehr ist wiederum angestiegen. 139 Unternehmungen (38 schweizerische und 101 ausländische) benützten mit 228 Flugzeugen 1160mal das Belpmoos.

Die Bundesverwaltung empfing 39 Delegationen aus 9 Staaten. Dazu wurden 21 ausländische Flugzeuge eingesetzt.

Flugplatzbetrieb

Anlagen und Ausrüstung

Der Innenausbau der Werft wurde abgeschlossen. Die Arbeitsleistung unseres Personals betrug dafür 2117 Arbeitsstunden. Die Investition bringt der Alpar einen verbesserten Liegenschaftsertrag, den Mechanikern wesentlich bessere Arbeitsbedingungen und dem Mieter praktisch keinen Mehraufwand, da sein Heizölverbrauch um gut einen Drittel zurückgegangen ist.

Im Herbst wurde durch unseren Betriebsdienst die Pistenrandbefeuerung revidiert und ein neues Telefon-Luftkabel verlegt, da die Verbindungen zwischen Betrieb, Verwaltung und BAMF immer schlechter wurden.

Eine wesentliche Verbesserung erfuhr die bisher provisorisch montierte Anfluglichterschneise. Die 1972 als Altmaterial vom Flughafen Zürich gekauften Speziälscheinwerfer waren nicht mehr erhältlich und mussten durch Halogenlampen ersetzt werden. Auch diese Aufgabe wurde durch die eigene Belegschaft in 689 Arbeitsstunden gelöst. Die neue ganzjährig

benützbare optische Anflughilfe ist am 23. Dezember in Betrieb genommen worden.

Flugaufsicht

Die konsequente Anleitung sowie entsprechende Aufsicht und Kontrolle tragen nach wie vor dazu bei, die Flugwege möglichst genau einzuhalten. Die 39 eingegangenen Fluglärmklagen erfolgten hauptsächlich zwischen April und Oktober, d.h. als Reaktion auf den saisonbedingten Verkehrsumfang.

Es wurden 39 Ausnahmegewilligungen erteilt, wovon 13 durch nicht voraussehbare operationelle Umstände begründet waren.

Flugverkehrsleitung

Die aus 11 Personen bestehende Betriebsgruppe der Radio-Schweiz AG wickelte 102 076 funkgeleitete Flugbewegungen



in der Kontrollzone Bern ab. Davon erfolgten 10 476 nach Instrumentenflugregeln sowie 8816 im Transit und berührten den Platz nicht. Der verkehrsreichste Tag war der 23. Juli mit 910 radiogeleiteten Flugbewegungen. Die Erhöhung des Transitverkehrs ist auf verbesserte Zusammenarbeit mit Grenchen zurückzuführen. Ein neues Verfahren gestattet den Piloten, nach Instrumentenflugregeln unter Anleitung vom Kontrollturm Bern-Belp, das Funkfeuer Schüpberg anzufliegen, um dann vom Kontrollturm Grenchen übernommen zu werden. Dieses Anflugverfahren bringt eine Fluglärmreduzierung für die Stadt Bern und für Muri.

Die Benützungsmöglichkeiten der Vorzugspiste 14 haben sich aus den lokalen Wetterbedingungen nicht verändert.

Verkehrs- und Betriebsdienst

Die bewährte Zusammenarbeit aller beteiligten Dienststellen hat besonders die Einführung der neuen Verbindungen durch die Crossair erleichtert. Als Folge der erneut angestiegenen Dan-Air-Frequenzen wurden auf 294 PTT-Fahrten 4634 Passagiere befördert.

Im Verkauf von zollfreien Waren und in der Abflugbar konnte mit veränderter Preisstruktur ein Rohertrag von Fr. 81 100.— erzielt werden; davon waren Fr. 32 600.— oder 40% Reingewinn. Erstmals ergaben sich auch in Bern die gleichen Verhältnisse wie in Zürich, Genf und Basel: durchschnittlich kaufte jeder vierte abfliegende Passagier für etwa Fr. 25.— zollfreie Waren ein.

Die winterliche Bereitstellung der Hartbelagsflächen erfolgte in 29 Einsätzen mit 314 Maschinenstunden. Gesamthaft wurden 43 650 m³ Schnee bewegt. Dies entspricht der Ladung von 8730 normalen Kipper-Lastwagen, die aneinandergereiht eine Kolonne von 61 km Länge ergeben hätten. Mit 6610 Liter Enteiseralkohol wurde die häufige Eisbildung entfernt. Für die Schneeräumung erwies sich das im letzten Jahr erworbene Tanklöschfahrzeug als wirksamer Geräteträger.

Im Privatflugverkehr erfolgten 3337 Zollabfertigungen. Der Treibstoffauschank durch die Shell nahm zu. An Flugbenzin wurden 857 500 Liter (für die Alpar allein 165 100) und an Flugpetrol 865 500 Liter ausgeschrieben. Dan-Air tankte 296 000 Liter Kerosin.

Der hier stationierte Luftfahrzeugbestand blieb unverändert. Bei weiterhin ungenügender Hangarkapazität hatte die Betriebsleitung z. T. berechnete Reklamationen von den im Freien stationierten Dauerkunden entgegenzunehmen.

Die Betriebsfeuerwehr rückte auf 25 Alarme aus. U. a. mussten 2 Vergaserbrände und ein Betankungsbrand bekämpft werden. Eine Brennstoffpanne führte zu einem Flugzeugabsturz in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes mit Totalschaden und Verletzten. Flugzeuge der Alpar waren nicht beteiligt.

Der Flughafen Bern-Belp war 1980 während 4455 Stunden betriebsbereit. Die unveränderte Anzahl Mitarbeiter (12 Fest- und 5 Aushilfsangestellte) leisteten insgesamt 30 160 Arbeitsstunden, die sich wie folgt aufteilten:

	1980	1979
Abfertigung Linienverkehr	18%	16%
Flugpolizei/Aufsicht	16%	14%
Telefon/Kasse/Statistik/Fakturierung	15%	16%
Abfertigung allgemeine Luftfahrt	14%	14%
Reinigung/Transporte/Instruktion	11%	12%
Unterhalt Anlagen	8%	9%
Herstellung von Neuanlagen	6%	4%
Unterhalt Fahrzeuge/Geräte	4%	6%
Unterhalt Gebäude	3%	4%
Besondere Arbeiten für Dritte	2%	2%
Werbung	2%	2%
Krankheit/Unfall	1%	1%
	100%	100%

Flugbetrieb

Besondere Ereignisse

Im Laufe des Betriebsjahres sind zu erwähnen:

- | | |
|------------------|---|
| 18. Februar | Volle Arbeitsaufnahme in der ausgebauten Werft |
| 24. März | Hercules C-130 Transamerica landet von Kairo her mit 2 Lamas der Heliswiss |
| 29. April | Landung einer HS 748 mit Material für den Besuch der Britischen Königin |
| 30. April | Das Britische Königspaar fliegt von Genf nach Bern |
| 19. Mai | Ankunft des Generalinspektors der Deutschen Bundeswehr, General Jürgen Brandt |
| 23. und 25. Juni | Landung einer Hercules C-130 des Saudiarabischen Verteidigungs- und Luftfahrtministers Prinz Sultan Bin Abdulaziz |
| 26. Juni | Landung zweier F-27 mit einem Holländischen Militärmusikkorps |
| 5. und 6. Juli | 2. Schweizerischer Modellhelikopter-Wettbewerb |
| 4. September | Landung der Deutschen und Österreichischen Finanzminister, Herren Matthöfer und Androsch |
| 5. September | Ankunft des Französischen Aussenministers, Herrn François-Poncet |
| 15. Oktober | Ankunft des Österreichischen Bundesministers für Landesverteidigung, Herrn Otto Rösch |

Personal

Für die Sommersaison 1980 stand dem Flugbetrieb ein neuer hauptamtlicher Fluglehrer zur Verfügung. Damit konnte der krankheitsbedingte Ausfall des bisherigen Cheffluglehrers aufgefangen werden. Drei hauptamtliche Fluglehrer sowie zwei kaufmännische Angestellte waren wie bis anhin im Flugbetrieb tätig.

Zusätzlich konnten 27 Berufspiloten und 18 Fluglehrer im nebenamtlichen Anstellungsverhältnis für gewerbsmässige Flüge beziehungsweise für die Schulung eingesetzt werden. Ein Kursleiter, zwei hauptamtliche und acht nebenamtliche Fluglehrer bewältigten das umfangreiche FVS-Programm.

Flugzeugpark

Im Hinblick auf die ungewisse Zukunft wurden keine Erneuerungen beziehungsweise Veränderungen des Flugzeugparks vorgenommen. Unsere Flotte besteht nach wie vor aus 12 Flugzeugen. Eine detaillierte Aufstellung dazu findet sich auf der zweitletzten Seite des Jahresberichts.

Produktion

Mit 4464 produzierten Flugstunden wurde die budgetierte Stundenzahl trotz schlechten meteorologischen Verhältnissen in der ersten Jahreshälfte um rund 4% überschritten. Bei idealem Flugwetter im Herbst konnte aufgeholt werden, was sich bis Mitte Jahr nicht erfüllen liess. Bei Schulung und Vermietung traten an Samstagen die üblichen Massierungen auf. Einzig die Rundflugtätigkeit verteilte sich über sämtliche Wochentage.



Die einzelnen Betriebssparten entwickelten sich wie folgt:

Anteil an den Gesamtflugstunden	1980	1979
- Motorflugschulung*	49,8%	45,2%
- Flugzeugvermietung	30,0%	36,6%
- Gewerbmässige Flüge	19,8%	17,7%
- Betriebsflüge	0,4%	0,5%
	100,0%	100,0%
*Davon FVS-Schulung	40,7%	54,0%

Die detaillierten Flugleistungen sind auf Seite 15 zusammengestellt.

Flugschule

Die in den FVS-Kursen der Stufe II von 13 auf 10 reduzierte Flugstundenzahl wirkte sich trotz Zunahme der Schüler in einer Abnahme der gesamten FVS-Flugstunden von 7% aus. Dagegen konnte in der Privatschulung der Abwärtstrend aufgehoben und das beste Resultat seit 1975 erzielt werden.

In der Grundausbildung standen 47 Schüler. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat im Laufe des Jahres 15 Privat- und 2 Berufspiloten (B) aus unserer Schule brevetiert.

1980 wurden 4 Theoriekurse für Privatpiloten, 1 Kurs für Berufspiloten und 1 Kurs für Radionavigation (CVFR) durchgeführt. Die Beteiligung an allen Kursen kann als gut bezeichnet werden.

Die gesamte Kurstätigkeit umfasste:

6 Kurse FVS/I	39 Schüler
3 Kurse FVS/II	23 Schüler
2 Navigationskurse FVS	15 Schüler
4 Theoriekurse Privatpiloten	61 Teilnehmer
1 Theoriekurs Berufspiloten (B + BB)	7 Teilnehmer
1 Theoriekurs Radionavigation (CVFR)	8 Teilnehmer
2 Einführungskurse Migros	23 Teilnehmer

Gewerbsmässige Flüge

Ausgesprochen schöne Spätsommer- und Herbsttage, verbunden mit grossem Einsatz aller Mitarbeiter, erlaubten im gewerbsmässigen Sektor eine seit langem nicht erreichte Stundenleistung. Wenn auch das Rekordjahr 1971 produktionsmässig nicht ganz erreicht wurde, sind doch 25% mehr Flugstunden als im Vorjahr zu verzeichnen. Bei einer Gesamtproduktion von 886 Stunden nahm die Passagierzahl um 10% und die Anzahl der Bewegungen um 4% zu.

Aufteilung der Rundflüge	1980	1979
- Stadt oder Gürbetal/Aaretal	69	102
- Thunersee oder Juraseen	56	62
- Berner Oberland	159	110
- Berner Alpen	228	161
- Matterhorn	210	147
- Spezialflüge (Taxi, Foto, Para)	164	126
Total Flugstunden	886	708

Flugzeugvermietung

Die Vermietungspreise wurden zu Beginn des Geschäftsjahres um durchschnittlich 8% erhöht. Dafür zeigte unsere Kundschaft in Anbetracht der massiven Verteuerung des Treibstoffes durchwegs Verständnis.

Die Verminderung der Flugstundenproduktion um 8% ist unseres Erachtens auf die Tatsache zurückzuführen, dass in den vorangegangenen Jahren wenig Privatpiloten brevetiert werden konnten. Das Fehlen von Grundschulern aus früheren Jahren wirkt sich auf unsere heutige Stammkundschaft aus.

Treibstoffkosten

Die laufende Verteuerung des Flugbenzins wird eine Anpassung der Flugpreise, vor allem im gewerbsmässigen Sektor, nach sich ziehen. Sowohl bei der Schulung als auch bei der Vermietung wurde dieser Preisentwicklung mittels Zuschlägen Rechnung getragen. Ebenfalls wurde die Entschädigung für alle FVS-Flugstunden den heutigen Verhältnissen angepasst.

Finanzielles

Der Gesamtaufwand beider Betriebsteile ist 1980 um 7% auf 2,95 Mio. Franken angestiegen. Die Erhöhung der Personalkosten um 5,6% auf 1,2 Mio. Franken ergab sich einerseits aus dem in Halbjahresschritten durchgeführten Teuerungseinbau beim festangestellten Personal, andererseits aus dem produktionsbedingten Mehreinsatz von Flugpersonal in der Fliegerschule.

Eine Ertragssteigerung von 30 000 Franken beim Platzbetrieb war durch die Verlängerung des Dan-Air-Programms möglich. Aus früheren Rückstellungen mussten jedoch für diese Linie 162 000 Franken (1979 Fr. 87 000.—) als Defizitgarantie beansprucht werden. Aus laufender Rechnung konnten lediglich 110 000 Franken zur Sicherung des künftigen Linienverkehrs in Reserve gestellt werden (Nettoabnahme Fr. 52 000.—), weil die Personalkosten um 53 000 Franken angestiegen sind. So konnte bei gleichbleibenden Betriebsbeiträgen von Stadt und Kanton Bern eine ausgeglichene Rechnung erzielt werden.

Bei einer Ertragszunahme um 168 000 Franken schliesst die Abteilung Flugbetrieb mit einem Reingewinn von 10 800 Franken ab, da sich andererseits der Aufwand vor allem mit anhaltender Kostensteigerung für Betriebsstoffe und Unterhalt ebenfalls um 165 000 Franken erhöht hat.

Verwaltung

Der Verwaltungsrat erledigte seine Geschäfte in 3 Sitzungen des Ausschusses und 4 Sitzungen des Gesamtrates.

Die 32. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre über das Geschäftsjahr 1979 wurde am 24. Juni 1980 im Flughafenrestaurant unter dem Vorsitz des Präsidenten, Herrn Nationalrat U. Kunz, durchgeführt. Sie war von 55 Aktionären besucht, die 4608 eigene und vertretene Aktien vereinigten (81,6% des Aktienkapitals).

Turnusgemäss erfolgte die Wahl des Verwaltungsrates. Die Versammlung wählte zwei neue Mitglieder des Verwaltungsrates. Frau lic. iur. Marianne Staub, Direktionssekretärin der Stadtbetriebe, übernahm die Nachfolge von Herrn Fürsprecher Dr. Hans Elmiger und Herrn Hans-Ulrich Leibundgut, Präsident des Berner Aero-Clubs, ersetzt den ausgeschiedenen früheren Präsidenten und Vertreter des BAeC, Herrn Ernst Sieber.

Die Kontrollstelle wurde in der bisherigen Zusammensetzung bestätigt.

Ausblick

Betriebliche Anstrengungen, gründliche Planungsarbeit und wiederholte Demarchen bei den verantwortlichen Behörden haben auch 1980 keine Klärung der verfahrenen Grundsituation gebracht. So ist die offengebliebene Frage nach den Ab-



sichten der bernischen Flugplatzpolitik im Zeitablauf schliesslich zum unmittelbaren Existenzproblem der Alpar geworden. Ohne festen Rückhalt der öffentlichen Mehrheitsaktionäre ist die Zukunft der Gesellschaft jetzt kurzfristig in Frage gestellt:

Bei ersatzlosem Wegfall des städtischen Betriebsbeitrages wären zunächst die finanziellen Vorbedingungen zur provisorischen Konzessionserneuerung nicht mehr erfüllt. Da ein mit Betriebseinschränkungen zu erzielender Kosten- beziehungsweise Personalabbau die Ertragsausfälle (Verlust des Linienverkehrs) nicht aufzuwiegen vermöchte, wäre auch der Zustand der Zahlungsunfähigkeit bald einmal erreicht.

Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der Alpar werden einer derartigen Entwicklung im Rahmen ihrer Kompetenzen weiterhin entgegenarbeiten. Darüber hinaus liegt die Verantwortung für das Weiterbestehen unserer Gesellschaft bei ihren politischen Auftraggebern.

Bern, 29. April 1981

Namens des Verwaltungsrates der Alpar,
Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:

Der Direktor:

U. Kunz

R. Zahnd

Bilanz per 31. Dezember 1980

Umlaufvermögen

Kasse	16 111.40
Postcheck	44 859.50
Banken	135 019.65
Wertschriften kurzfristig	21 357.—
Debitoren	160 642.45
Verrechnungssteuer	17 604.65
Benützungsschädigung Bund	190 565.—
Subventionen Kanton und Stadt	393 835.70
Materialvorräte	98 681.95
Transitorische Aktiven	15 293.65

Anlagevermögen

Hochbauten	261 000.—
Einrichtungen und Geräte	2 264.—
Flugzeuge und Linktrainer	128 000.—
Fahrzeuge	45 620.75
Kapitalanlagen	715 348.85
	<hr/>
	2 246 204.55

Barkautionen Fliegerschule	26 281.60
Versicherungswert Anlagen	3 300 000.—

Fremdkapital

Kreditoren	409 973.40
Nicht eingelöste RF-Gutscheine	323 482.70
Fürsorgeeinrichtung Alpar	117 206.40
Transitorische Passiven	50 107.55

Eigenkapital

Aktienkapital	565 000.—
Gesetzliche Reserven	4 620.—
Gewinnvortrag Flugbetrieb	87 226.60
Rückstellungen Platzbetrieb	661 246.15
Rückstellungen Flugbetrieb	7 727.35
Delkredere	19 614.40
	<hr/>
	2 246 204.55

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1980

		<i>Aufwand</i>	<i>Ertrag</i>
Flugplatzbetrieb	Personalaufwand	901 530.60	
	Betriebsaufwand	975 502.85	
	Betriebsertrag		1 184 650.95
	Nebenertrag		73 546.80
	Betriebsbeiträge: – Kanton		309 417.85
	– Stadt Bern		309 417.85
		<hr/> 1 877 033.45	<hr/> 1 877 033.45
Flugbetrieb	Personalaufwand	296 665.40	
	Betriebsaufwand	776 322.20	
	Betriebsertrag		1 083 835.65
	Betriebsgewinn	10 848.05	
		<hr/> 1 083 835.65	<hr/> 1 083 835.65

Bericht der Kontrollstelle

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1980 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir stellten fest, dass

- die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung mit der Buchhaltung übereinstimmen;
- die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt ist;
- bei der Darstellung der Vermögenslage und des Geschäftsergebnisses die gesetzlichen Bewertungsgrundsätze sowie die Vorschriften der Statuten eingehalten sind.

Aufgrund der Ergebnisse unserer Prüfung beantragen wir, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ferner bestätigen wir, dass der Vorschlag des Verwaltungsrates über die Gewinnverwendung Gesetz und Statuten entspricht.

Bern, 23. April 1981

Die Kontrollstelle:

sig. F. Brignoni

sig. K. Brönnimann

Motorflugbetrieb der Alpar Jahresleistung 1980

	Flugstunden		Flüge		Passagiere	
	1980	1979	1980	1979	1980	1979
1. <i>Gewerbmässige Flüge</i>						
- Rundflüge	722	582	934	910	3 700	2 650
- Diverse (Taxi, Foto, Para)	164	126	239	218	239	916
2. <i>Schulflüge</i>	2 221	1 807	13 201	11 669		
3. <i>Flugzeugvermietung</i>	1 338	1 461	1 689	2 086		
4. <i>Betriebsflüge</i>	19	18	50	30		
Total Motorflug	4 464	3 994	16 113	14 913	3 939	3 566

Flugstunden der einzelnen Flugzeuge 1980



