

ALPAR 1983
JAHRESBERICHT

Flughafen Bern-Belp Verkehrsausweis 1983

	<i>Flugbewegungen</i>		<i>Flugpassagiere</i>		<i>Luftfracht in kg</i>	
	1983	1982	1983	1982	1983	1982
<i>A. Gewerbsmässiger Luftverkehr</i>						
1. Linienverkehr	2 265	1 442	38 395	23 160	17 442	9 520
2. Pauschal-Flugreiseverkehr	54	51	1 110	1 191	0	0
3. Bedarfsverkehr						
– Rundflüge	2 370	2 480	3 635	3 605	0	0
– Transport- und andere gewerbsmässige Flüge	2 137	2 225	2 686	2 759	18 110	11 758
<i>B. Nicht gewerbsmässiger Flugverkehr</i>						
*4. Flüge des BAZL	4 424	4 212	730	684		
*5. Militärflüge (inkl. ausländische Flugzeuge)	1 268	1 668	75	425		
*6. Privatflugwesen	25 971	26 013	21 711	21 679		
*7. Andere nicht gewerbsmässige Flüge	928	1 109	482	68		
*8. Motorflugschulung	35 780	41 133	2 092	1 992		
9. Segelflugschulung	1 842	2 394				
10. Segelflugtraining	3 306	3 494				
Gesamter Flugverkehr	80 345	86 221	70 916	55 563	35 552	21 278
<i>Davon:</i>						
gewerbsmässig	6 826	6 198	45 826	30 715	35 552	21 278
nicht gewerbsmässig	73 519	80 023	25 090	24 848	0	0

* In diesen Verkehrskategorien sind die Helikopterflüge eingeschlossen.

Alpar Jahresbericht 1983

Alpar, Flug- und Flugplatzgesellschaft AG
Postfach, 3122 Kehrsatz

Verwaltungsrat

- Präsident: *U. Kunz, Nationalrat, Thun
Vizepräsident: *H. Sommer, Regierungsrat, Bern
Mitglieder: *P. Gfeller, Notar, Bern
*E. Hegner, Direktor, Bern
*Dr. A. J. Lüthi, Kaufmann, Burgdorf
*J. M. Sprenger, Dipl. Phys. ETH, Bern
A. Hebeisen, a. Gemeinderat, Thun
Dr. P. Legler, Präsident und Delegierter, Bern
H.-U. Leibundgut, Ing. HTL, Kirchenthurnen
P. Müller, Beauftragter für Wirtschaftsfragen, Bern
M. Staub, lic. iur., Direktionssekretärin, Bern
Prof. Dr. A. Zaugg, Direktionssekretär, Bern
D. Zürcher, Vorsteher, Bern
*Mitglieder des Ausschusses

Kontrollstelle

- Mitglieder: F. Brignoni, Chef Finanzverwaltung der Stadt Bern, Bern
K. Brönnimann, Vorsteher Kantonale Finanzkontrolle, Bern
Ersatzmann: H. Wyniger, Adjunkt Finanzverwaltung der Stadt Bern, Bern

Direktion

- Direktor: Dr. R. Zahnd, Belp

Das Schwergewicht der Tätigkeit lag im 55. Berichtsjahr auf der kurzfristigen Leistungssteigerung sowie auf der langfristigen Existenzsicherung des Platzbetriebes. Die angestrebte und notwendige Verknüpfung der beiden Ziele konnte nicht erreicht werden. Zwar gelang es, einen ab zweitem Quartal nahezu verdoppelten Luftverkehrsumfang mit bescheidenem Personal- und Kapazitätswachstum zu bewältigen. Dabei stieg der Selbsterhaltungsgrad, der vor einigen Jahren noch unter 60% lag, weiter auf 85%. Die konsequente Verbesserung der Luftverkehrsbereitschaft, wie sie der Sanierungsvorlage zugrunde lag, wurde aber in der kantonalen Volksabstimmung vom 4. Dezember klar abgelehnt (153 372 Nein zu 84 350 Ja). Ebenso erging es der Gesetzesvorlage, die weitere Kantonsbeiträge an den Flugplatz unabhängig von Gemeindeleistungen sichern sollte (135 496 Nein zu 89 942 Ja). Dies hatte unmittelbar ein Budgetdefizit von rund 340 000 Franken für 1984 zur Folge. Um die drohende Liquidation oder nicht zu verantwortende Substanzverluste zu vermeiden, musste rasch nach Möglichkeiten gesucht werden, diese Finanzlücke wenigstens im nächsten Betriebsjahr auszugleichen. Entsprechende Abklärungen wurden zusammen mit Bund und Kanton noch im Dezember eingeleitet.

Betrieb

Gegenüber 1982 nahm der gesamte Flugverkehr weiter um 6,8% auf 80 345 Bewegungen ab. Massgebend dafür war ein weiterer Rückgang von 13% bei der Motorflugschulung, die seit Einführung strengerer Lärmbeschränkungen um nahezu ein Drittel reduziert worden ist. Die anderen Verkehrsarten hielten sich mit einer Ausnahme auf Vorjahreshöhe. Die gegenüber dem Vorjahr um 34% erhöhten Verkehrserträge sind einzig dem von 1,7 auf 2,8% gestiegenen Bewegungsanteil des Linienverkehrs zuzuschreiben, der 1983 57% mehr Flüge und 66% mehr Passagiere zählte.

Das Abfertigungspersonal, verstärkt durch temporäre Aushilfen, zeigte sich den erhöhten Betriebsanforderungen (Flugzeugkapazität Dan-Air, Kursfrequenz und Flugplanzeiten Crossair) voll gewachsen; die notdürftig angepassten Abfertigungsräumlichkeiten genügten knapp. Dagegen war die Operation beider Fluggesellschaften in Bern-Belp weiterhin durch Nutzlastbeschränkungen im Sommer (Dan-Air) und Unregelmässigkeiten im Winter (Crossair) behindert. Nach Startabbruch geriet ein BAe 146 am 23. November über die Piste hinaus; Passagiere und Flugzeug kamen dabei nicht zu Schaden.

Planung

Im Hinblick auf den zuerst abzuwartenden und schliesslich negativen Volksentscheid wurden im Berichtsjahr die Projektarbeiten eingestellt und durch kurzfristige Rettungsaktionen abgelöst. Diese müssen aber auch wieder in die Perspektive zukünftiger Entwicklungsmöglichkeiten eingefügt werden.

Die öffentlichen Einigungsverhandlungen über den seit 1980 aufgelegten Sicherheitszonenplan kamen im Laufe des Jahres formell zum Abschluss; die Unterlagen wurden an das EVED als erste Entscheidungsinstanz weitergeleitet. Die Auflage der Lärmzonenpläne konzessionierter Regionalflugplätze muss nach der ab 1. April 1984 geltenden Verordnung bis Ende 1985 erfolgen. Die Vorarbeiten dazu sowie zur Einführung von lärmabhängigen Landegebühen wurden im Berichtsjahr fortgesetzt.

Aussenbeziehungen

Die mit den Flugbewegungen deutlich zurückgegangene Lärmbelastung gab zwar zu weniger Klagen, nicht aber zu

grösserer Anerkennung Anlass. Eine dauerhafte Koexistenz von Flugplatz und Umgebung bedingt beidseitig Zugeständnisse nach objektiven Massstäben wie sie der Lärmzonenplan und die praktische Anwendung des Umweltschutzgesetzes setzen sollen.

In der Vorbereitung und Durchführung der Abstimmungskampagne haben sich engagierte Vertreter des Flugwesens, der Wirtschaft und der Politik im Kanton, aber auch weitere Kreise der schweizerischen Luftfahrt zusammengeschlossen. Ihnen gebührt grosser Dank für die tatkräftige und opferbereite Unterstützung des Berner Flugplatzes. Dessen Zukunft hängt nun nicht zuletzt davon ab, dass auch die Solidarität aller daran Interessierten erhalten bleibt.

Luftverkehr

Linienverkehr

Im Linienverkehr mit London, Paris und Lugano wurden auf 2265 Kursen (+57%) 38395 Personen (+66%) und 2580 Transitpassagiere befördert.

Die Dan-Air verkehrte nach folgendem Flugplan (Lokalzeiten):

Flugplanperiode und Flugtage	London- Gatwick	Bern- Belp		London- Gatwick
	ab	an	ab	an
<i>Winter</i>				
1. Jan.–27. März				
Mo Mi Fr So	09.45	13.10	13.45	15.20
<i>Sommer</i>				
28. März–26. Mai (Interimsflugplan)				
Mo Di ¹ Mi Do ¹ Fr Sa ²	11.45	15.10	15.45	17.20
So	08.00	11.25	12.00	13.35
<i>Sommer</i>				
27. Mai–22. Okt.				
Mo Di Mi Do Fr Sa	11.45	14.20	15.05	15.45
So	08.00	10.35	11.05	11.45
So ³	12.30	15.05	15.35	16.15
<i>Winter</i>				
24. Okt.–31. Dez.				
Mo Mi Fr	11.45	14.20	15.05	15.45
So ⁴	09.45	12.20	13.05	13.45

¹ Di und Do ab 3. Mai bis 6. Oktober

² Sa ab 2. April bis 8. Oktober

³ So ab 5. Juni bis 2. Oktober

⁴ So ab 18. Dezember

Auf der von der Dan-Air betriebenen Verbindung London-Bern nahm das Passagieraufkommen mit dem Einsatz des BAe 146 ab Mai um 67% zu. Von 600 geplanten wurden auf 574 über Bern geführten Kursen 28858 Passagiere oder durchschnittlich 50,3 Personen befördert. Auf 16 über Basel geführten Kursen wurden 1009 Passagiere gezählt. Die Regelmässigkeit erreichte 96%.

Von den 574 Kursen der Dan-Air wurden 204 mit dem 46plätzigem HS 748 Turbopropeller- und (ab 27. Mai) 370 mit dem 88plätzigem Jet-Flugzeug BAe 146 geflogen. Vom Total der Fluggäste entfielen 23264 (durchschnittlich 63) auf den neuen und 5594 (durchschnittlich 27) auf den alten Flugzeugtyp. Allerdings musste sogar der speziell für kürzere Flugplatzpisten entwickelte BAe 146 während der Sommermonate Juni, Juli und August ab Bern Zuladungsbeschränkungen in Kauf nehmen. In dieser Zeit waren die Buchungen auf 78–80 Sitzplätze begrenzt.

Die Crossair beförderte auf 1691 Kursen (+87%) zwischen Lugano (ab 28. März), Bern und Paris total 9537 Personen (+62%) und im Transitverkehr in beiden Richtungen 2580 Passagiere. Die Regelmässigkeit lag mit 94% auf Vorjahreshöhe.

Die 9537 Crossair-Passagiere verteilten sich auf 7033 zwischen Bern-Paris-Bern (durchschnittlich 10 Personen inkl. Transit) und 2504 zwischen Lugano-Bern-Lugano (durchschnittlich 7 Personen inkl. Transit). Das Fehlen eines Instrumentenlandesystems wirkte sich in den Ausfällen deutlich aus; so mussten zum Beispiel 11% der Morgenankünfte von Lugano und 6% der Abendankünfte von Paris zum grössten Teil wegen schlechter Sichtverhältnisse in Bern-Belp umgeleitet werden. Am wenigsten Ausfälle verzeichneten mit 5% die Mittag- und mit 3% die Nachmittagflüge.

Die Crossair verkehrte nach folgendem Flugplan
(Lokalzeiten):

Flugplanperiode und Flugtage	Lugano- Agno		Bern- Belp		Paris- Ch. de Gaulle	
	ab	an	an	ab	an	ab
<i>Winter</i>						
1. Jan.–26. März						
Mo	—	—	11.30	08.00	09.30	10.00
Di	—	—	19.30	16.00	17.30	18.00
Mi						
Do						
Fr						

<i>Sommer</i>						
27. März–24. Sept.						
Mo	07.10		08.00	08.20	09.40	
Di		12.40	11.30	11.50		10.15
Mi	16.00		16.50	17.05	18.25	
Do		21.00	20.05	20.15		18.50
Fr						

<i>Winter</i>						
26. Sept.–31. Dez.						
Mo	07.10		07.55	08.15	09.35	
Di		12.20	11.15	11.35		10.00
Mi	16.00		16.45	17.05	18.25	
Do		21.00	20.05	20.15		18.50
Fr						

Pauschalflugreiseverkehr

Die Aviaco hat während des Sommers wiederum wöchentliche Charterflüge nach Palma de Mallorca durchgeführt. Nach den Erfahrungen des Vorjahres (Abflugbeschränkung in Bern) wurden in Genf geplante Zwischenlandungen vorgenommen. Auf 22 Flügen wurden 816 Ferienreisende von Bern nach Palma und zurück befördert. Dazu kamen 194 Transitpassagiere. Crossair flog 4 Chartereinsätze mit 64 und Dan-Air 2 Einsätze mit 176 Personen. Auf 2 weiteren Charterflügen wurden 54 Passagiere gezählt.

Internationaler Geschäfts- und Touristikverkehr, REGA

Im Privatverkehr mit dem Ausland reisten auf 2084 Flügen 4044 Passagiere meist von und nach den angrenzenden Staaten. Die Bundesverwaltung empfing 26 Delegationen aus 7 verschiedenen Staaten.

Der in Bern-Belp stationierte Helikopter der Schweizerischen Rettungsflugwacht (REGA) wurde 277mal eingesetzt. Davon waren 228 Einsätze von einem Arzt begleitet; 57 Einsätze erfolgten in der Nacht. 49mal flog die REGA Patienten mit Flächenflugzeugen nach Bern.

Durch das Zollamt wurden 1669 An- und 1528 Abflüge kontrolliert.

Flugplatzbetrieb

Flugverkehrsleitung

Die Flugsicherungsstelle Bern der Radio-Schweiz AG leitete 10492 (+6%) Bewegungen nach Instrumentenflug- und 71550 (-6%) Bewegungen nach Sichtflugregeln. Gesamthaft wurden 85585 (-5%) Starts oder Anflüge betreut. Der Wetterberatungsdienst erhielt neue Hochleistungs-Fernschreiber.

Verkehrs- und Betriebsdienst

Die weitere Zunahme der Crossair-Flüge und insbesondere die Einführung des grösseren BAe 146 erforderte erhöhte Personaleinsätze. Ergänzungen der Abfertigungsgeräte (u. a. Passagiertreppen, Trinkwasserfahrzeug) wurden in eigener Regie bereitgestellt. Da im ordentlichen Verfahren die Bewilligung für bauliche Anpassungen an die wesentlich höheren Passagierzahlen nicht beigebracht werden konnte, erteilte die eidg. Aufsichtsbehörde eine Sonderbewilligung für die Vergrößerung des Abflug-Warteraumes und eines kleinen Vordachs bei der Ankunft. Der Tax-free-Verkauf nahm um 30% zu und warf bei einem Rohertrag von Fr. 188700.— einen Nettogewinn von Fr. 55300.— ab.

4018 Dan-Air-Passagiere benützten die PTT-Verbindung mit dem Hauptbahnhof. Im direkten Anschlussverkehr mit dem Berner Oberland beförderte die Auto AG Interlaken auf 344 Fahrten 11008 Personen. Der ab Hauptbahnhof mit Kleinbus betriebene Zubringerdienst für Crossair-Flüge war stark defizitär (1,3 Personen pro Fahrt) und soll im neuen Jahr mit einer neuen Betriebsform ersetzt werden.

Der Winterdienst erforderte 17 Einsätze für Eis- und/oder Schneeräumung. Für die Enteisung wurden 17245 Liter Alkohol versprüht. Dafür war die kumulierte Schneemenge von 18 cm merklich kleiner als im Vorjahr. Die Feuerwehr rückte zu 10 präventiven Einsätzen aus. Mit der Einführung des grösseren Linienverkehrsflugzeuges musste auch die Löschkraft den ICAO-Normen angepasst werden.

Die Shell setzte 738725 Liter Flugbenzin um; davon bezog die Alpar-Flotte 155082 Liter. Von 1169001 Liter Flugpetrol nahmen die Crossair 519067 und die Dan-Air 266543 Liter auf.

Die von den Mitarbeitern des Platzbetriebes geleisteten 33060 Arbeitsstunden teilten sich wie folgt auf:

	1983	1982
Abfertigung Linienverkehr	31%	25%
Flugpolizei/Aufsicht	14%	15%
Telefon/Kasse/Statistik/Fakturierung	14%	14%
Abfertigung allgemeine Luftfahrt	12%	14%
Reinigung/Transporte/Instruktion	10%	12%
Herstellung von Neuanlagen	3%	2%
Unterhaltsarbeiten	15%	17%
Diverses	1%	1%
	100%	100%

Besondere Ereignisse

Am 1. März und 25. Mai stellte die Dan-Air mit Demonstrations- und Einführungsflügen den neuen BAe 146 den interessierten bernischen Kreisen vor.

Am 14. April traf der französische Staatspräsident F. Mitterrand mit einem Helikopter SA 330 und am 14. Oktober der französische Verteidigungsminister C. Hernu mit einer Mistère DA-20 in Bern-Belp ein.

Die am 3./4. September durchgeführten Belpmoos-Tage zogen rund 75000 Besucher an. Für den reibungslosen Ablauf und die gute Zusammenarbeit mit dem Platzbetrieb verdienen die Veranstalter im Verein Pro Belpmoos besondere Anerkennung.

Flugbetrieb

Personal

Wie im Vorjahr waren für die Bewältigung der fliegerischen Ausbildung 2 vollamtliche und 17 nebenamtliche Fluglehrer tätig. Ein Kader von 34 nebenamtlichen Berufspiloten wurde für die Durchführung der gewerbsmässigen Flüge eingesetzt. Die administrativen Arbeiten wurden mit 2½ Personaleinheiten besorgt.

Flugzeugpark

Im Sommer 1983 wurde die Piper Arrow, HB-OKK, Jahrgang 1973, durch eine neuwertige Cessna Skylane 182 RG, HB-CHB, ersetzt. Damit besitzt die Alpar erstmals seit 20 Jahren ein für den Blindflug (IFR) zugelassenes Flugzeug. Die Gesamtflotte blieb mit 12 Einheiten unverändert; eine detaillierte Aufstellung befindet sich auf der letzten Seite des Berichts.

Produktion

Mit 4191 Flugstunden konnte die Produktion des Vorjahres gehalten werden. Dabei entwickelten sich die einzelnen

Anteil an den Gesamtflugstunden	1983	1982
– Motorflugschulung*	45,3%	45,9%
– Flugzeugvermietung	33,7%	32,6%
– Gewerbsmässige Flüge	20,2%	21,1%
– Betriebsflüge	0,8%	0,4%
	100,0%	100,0%
* Davon FVS/FWB-Schulung	46,9%	47,4%

Betriebssparten unterschiedlich. Abnahmen von 1,5% bei der Schulung und von 11% im Rundflugbetrieb wurden durch Zunahmen von 3,5% bei der Vermietung und von 25% bei Taxi- und Fotoflügen kompensiert.

Flugschule

Die Flugstundenproduktion FVS (fliegerische Vorschulung) und FWB (fliegerische Weiterbildung) im Auftrag des Bundes war nochmals um 2,5% geringer als im Vorjahr. Alarmierend ist die um 18% geringere Produktion im FVS. Sie ist vor allem auf eine Erweiterung der zugelassenen Schulflugzeugtypen und das dadurch bedingte Auftreten zusätzlicher Ausbildungsstellen zurückzuführen. Hier wog die um 38% höhere Produktion der FWB den Rückgang bei der FVS auf. Mit einer Abnahme der Grundschulung um 10% und einer Zunahme der höheren Ausbildung um 50% lag die Privatschulung insgesamt 7% höher als im Vorjahr.

Drei Theoriekurse für Privatpiloten, je einer für Berufspiloten und für Radionavigation (CVFR) sowie ein Einführungskurs für Migros wurden im Verlauf des Berichtsjahres durchgeführt.

Die gesamte Kurstätigkeit umfasste:

5 Kurse FVS/I	32 Schüler
2 Kurse FVS/II	19 Schüler
2 Navigationskurse FWB	22 Schüler
1 Praktischer CVFR-Kurs	4 Teilnehmer
3 Theoriekurse Privatpiloten	30 Teilnehmer
1 Theoriekurs Berufspiloten (B+BB)	5 Teilnehmer
1 Theoriekurs Radionavigation (CVFR)	17 Teilnehmer
1 Einführungskurs Migros	13 Teilnehmer

Finanzielles

Gewerbmässige Flüge

Das ausserordentlich schöne Wetter im September und Oktober liess auf ein gutes Rundflugjahr hoffen, wobei allerdings das Angebot der Nachfrage an Spitzentagen nicht zu genügen vermochte. Die ebenso extremen Schlechtwetterlagen im November senkten jedoch gesamthaft die Rundflugproduktion um 11%. Im Para-, Foto- und Taxiflugbetrieb stiegen die Flugstunden um 25% an.

Aufteilung der Rundflüge (in h)	1983	1982
– Stadt oder Gürbetal/Aaretal	59	60
– Thunersee oder Juraseen	53	61
– Berner Oberland	132	132
– Berner Alpen	213	247
– Matterhorn	199	239
– Spezialflüge (Taxi, Foto, Para)	192	144
Total Flugstunden	848	883

Flugzeugvermietung

Dank langen Schönwetterperioden war die Vermietung erstmals nicht mehr rückläufig, sondern um 2% höher als im Vorjahr. Dabei fiel vor allem die um 35% höhere Juliproduktion ins Gewicht. Diese Zahlen bestätigen, dass an einzelnen schönen Tagen die verfügbare Flugzeugkapazität in einem Missverhältnis zu den Öffnungszeiten des Flughafens und den zusätzlichen lärmbedingten Auflagen steht. Preiserhöhungen von 50 bis 60% für Ersatzteile aus den USA erforderten Tarifierungsanpassungen. Mit zunehmendem Kostendruck wird auch die Konkurrenz von Haltergemeinschaften und Flugvereinigungen, die ohne Personal kalkulieren können, vor allem in der Sparte Vermietung immer spürbarer.

Der Gesamtaufwand beider Betriebsteile ist 1983 um 10,3% auf 3,5 Millionen Franken angestiegen. Bei Gewährung des ordentlichen Teuerungseinbaues erhöhten sich die Personalkosten um 13% auf 1,6 Millionen Franken, was vor allem auf den Mehreinsatz von Teilzeitarbeit bei der Abfertigung zurückzuführen ist. Aus Fürsorgerückstellungen wurde zudem das in Vorjahren gebildete Deckungskapital von Fr. 124 000.— für kumulativen Teuerungseinbau an die Versicherungskasse des bernischen Staatspersonals entrichtet. Der gesamte Betriebsaufwand nahm trotz Kapazitätsverdoppelung des Linienerverkehrs lediglich um 8% zu.

Die Abteilung Platzbetrieb erzielte bei unveränderter Benützungspauschale des Bundes eine Ertragssteigerung von 18,4%, wobei allein der Linienerverkehr Fr. 294 000.— Mehreinnahmen brachte. Nach letztmaligem Eingang eines Kantonsbeitrages von Fr. 360 000.— musste der Platzbetrieb zusätzlich noch Fr. 6374.50 aus eigenen Rückstellungen decken.

Der Ertrag der Abteilung Flugbetrieb ist weiter um 7,5% auf 1,18 Millionen angestiegen. Die zufolge der Zeitenbeschränkungen im Schulungssektor schwierigen Dispositionen sowie verbesserte Dienstleistungen im Bereich der gewerbmässigen Flüge erforderte einen zusätzlichen Einsatz von Flug- und Kundendienstpersonal, was Mehrkosten von Fr. 33 000.— verursachte. Bei stark gestiegenem Unterhaltsaufwand und stagnierenden Treibstoffkosten konnte mit Abschreibungen in Vorjahreshöhe (Fr. 45 000.—) noch ein knapper Betriebsgewinn von Fr. 2513.30 erzielt werden.

Verwaltung

Der Verwaltungsrat erledigte seine Geschäfte in 2 Sitzungen des Ausschusses und 3 Sitzungen des Gesamtrates.

Die 35. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre über das Geschäftsjahr 1982 wurde am 29. Juni 1983 im Flughafen-Restaurant unter dem Vorsitz des Präsidenten, Herrn Nationalrat U. Kunz, durchgeführt. Sie war von 44 Aktionären besucht, die 4560 eigene und vertretene Aktien vereinigten (80,7% des Aktienkapitals).

Turnusgemäss erfolgte die Wahl des Verwaltungsrates. Demissionen lagen keine vor; einzige Verschiebung ergab sich bei Herrn Notar Paul Gfeller, der bisher die Stadt vertreten und jetzt ein unabhängiges Mandat übernommen hat. Die Versammlung wählte die vorgeschlagenen bisherigen Mitglieder in globo.

Die Kontrollstelle wurde in der bisherigen Zusammensetzung bestätigt.

Ausblick

Der Volksentscheid vom 4. Dezember 1983 bedeutet, dass der Kanton den Flugplatzbetrieb weder allein subventionieren noch die vorgeschlagene Ausbauinvestition finanzieren kann. Die klare Verweigerung bisheriger und zukünftiger Betriebsgrundlagen lässt zwar den Flugplatz und die Alpar in der vagen Vorstellung eines «status quo» zunächst noch bestehen. Auf weitere Sicht sind aber wesentliche Existenzfragen offen geblieben:

1. Die Notwendigkeit der wirtschaftlichen Selbsterhaltung.
2. Die Erneuerung der Ende Mai 1986 ablaufenden Konzession.
3. Die Sicherung des Flugplatzgeländes über den Ende 1987 ablaufenden Pachtvertrag hinaus.

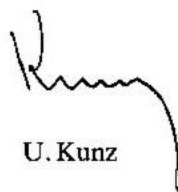
In der engen Verknüpfung dieser Ziele war zuerst das Budgetproblem zu lösen. Bisher ist es gelungen, das ursprüngliche Defizit mit Personal- bzw. Leistungsabbau u. a. Einsparungen, mit Erhöhung der Abfertigungstarife sowie der Erträge aus Landegebühren soweit abzudecken, dass ein Weiterbetrieb ohne Substanzverlust bis Ende 1985 möglich sein sollte. Die vorläufigen Massnahmen wurden namentlich auch vom Bund in der Absicht unterstützt, eine Übergangszeit zur Abklärung und Vorbereitung von dauerhaften Existenzbedingungen zu schaffen.

Bern, 24. April 1984

Namens des Verwaltungsrates der
Alpar, Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:

Der Direktor:



U. Kunz



R. Zahnd

Bilanz per 31. Dezember 1983

Aktiven

Umlaufvermögen

Kasse	21 107.70
Postcheck	27 933.—
Banken	418 944.60
Wertschriften kurzfristig	29 907.—
Debitoren	284 521.15
Verrechnungssteuer	7 633.50
Offener Betriebsbeitrag Kt. Bern	160 000.—
Materialvorräte	148 852.40
Transitorische Aktiven	2 226.20

Anlagevermögen

Hochbauten	105 000.—
Einrichtungen und Geräte	45 400.50
Flugzeuge und Linktrainer	329 942.75
Fahrzeuge	620.75
Kapitalanlagen	406 429.15
	<hr/>
	1 988 518.70
	<hr/>

Barkautionen Fliegerschule	25 238.05
Versicherungswert Anlagen und Fahrhabe	3 773 200.—

Passiven

Fremdkapital

Kreditoren	450 944.25
Nicht eingelöste RF-Gutscheine	427 878.10
Rückstellungen Platzbetrieb	346 044.75
Rückstellungen Flugbetrieb	57 906.85
Fürsorgeeinrichtung Alpar	10 543.50
Transitorische Passiven	3 310.50

Eigenkapital

Aktienkapital	565 000.—
Gesetzliche Reserven	5 600.—
Gewinnvortrag Flugbetrieb	97 872.55

Passive Berichtigungsposten

Delkredere	23 418.20
	<hr/>
	1 988 518.70
	<hr/>

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1983

		<i>Aufwand</i>	<i>Ertrag</i>
Flugplatzbetrieb	Personalaufwand	1 226 420.—	
	Betriebsaufwand	1 139 204.55	
	Betriebsertrag		1 803 450.60
	Nebenertrag		195 799.45
	Betriebsbeitrag Kanton Bern		360 000.—
	Entnahme aus Rückstellungen		6 374.50
		<hr/>	<hr/>
	2 365 624.55	2 365 624.55	
Flugbetrieb	Personalaufwand	388 139.45	
	Betriebsaufwand	794 634.55	
	Betriebsertrag		1 185 287.30
	Betriebgewinn	2 513.30	
		<hr/>	<hr/>
	1 185 287.30	1 185 287.30	

Bericht der Kontrollstelle

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1983 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir stellen 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 Prüfungen beantragen wir, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

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

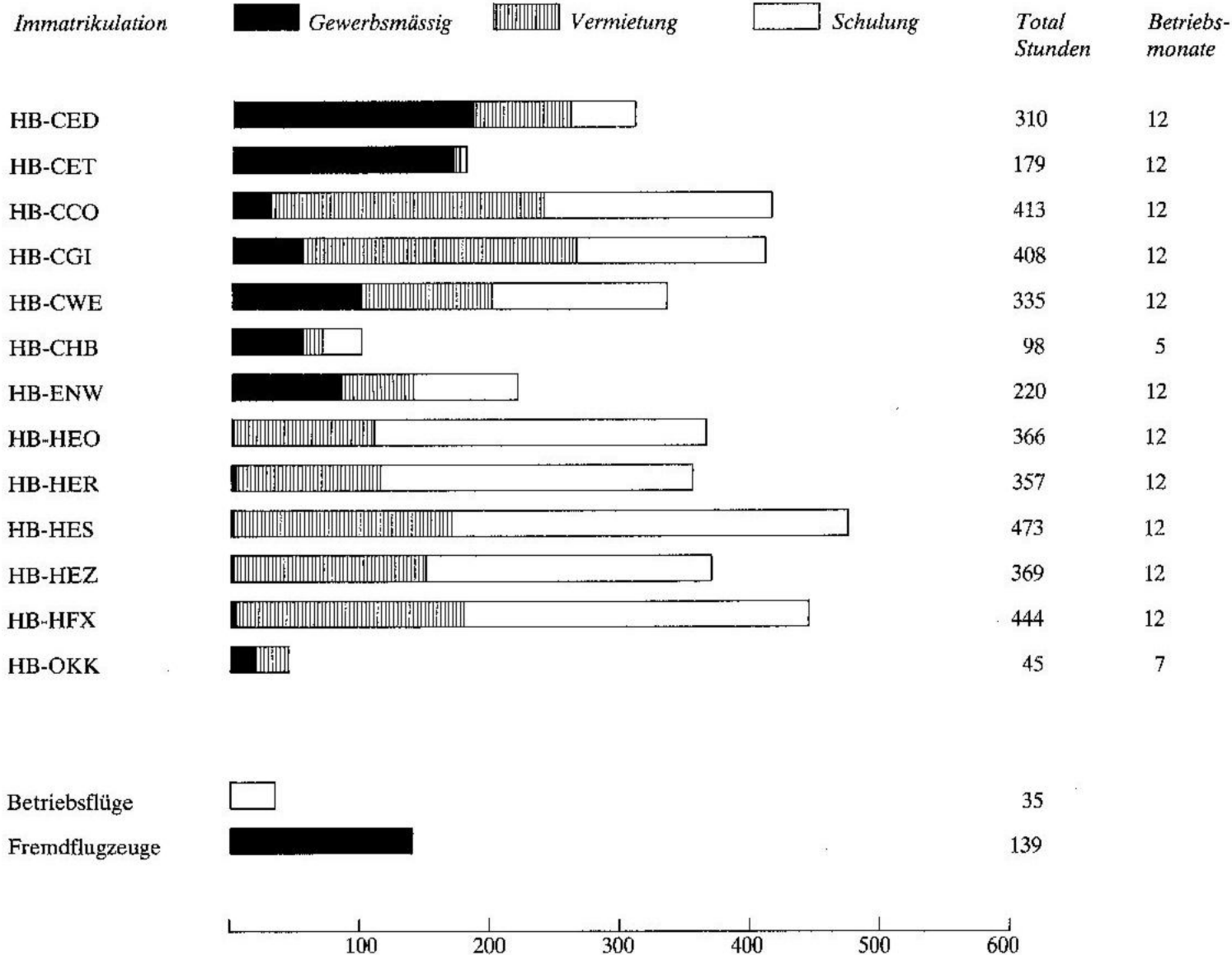
Bern, 4. April 1984

Die Kontrollstelle:

sig. F. Brignoni

sig. K. Brönnimann

Flugstunden der einzelnen Flugzeuge 1983



Motorflugbetrieb der Alpar Jahresleistung 1983

	<i>Flugstunden</i>		<i>Flüge</i>		<i>Passagiere</i>	
	1983	1982	1983	1982	1983	1982
1. <i>Gewerbsmässige Flüge</i>						
– Rundflüge	656	739	812	912	2 561	2 719
– Diverse (Taxi, Foto, Para)	192	144	243	186	903	770
2. <i>Schulflüge</i>	1 896	1 925	8 704	10 664		
3. <i>Flugzeugvermietung</i>	1 412	1 365	1 831	1 801		
4. <i>Betriebsflüge</i>	35	17	69	45		
Total Motorflug	4 191	4 190	11 659	13 608	3 464	3 489

Motorflugzeugpark der Alpar Stand Ende 1983

<i>Flugzeugtyp</i>	<i>Immatrikulation</i>	<i>Baujahr</i>	<i>Plätze</i>	<i>Motor (PS)</i>	<i>Radio/Nav.</i>	<i>Verwendung</i>
Cessna 177 RG Cardinal	HB-CED	1973	4	200	FKOT	SVG
Cessna 207 Skywagon	HB-CET	1976	7	300	FKOT	SVG
Cessna 172 N	HB-CCO	1979	4	160	FKOT	SVG
Cessna 172 P	HB-CGI	1981	4	160	FKOT	SVG
Cessna 172 L	HB-CWE	1972	4	150	FKOT	SVG
Cessna 182 RG Skylane	HB-CHB	1979	4	235	IFR	SVG
Beech Musketeer Super III	HB-ENW	1966	4	200	FKOT	SVG
AS 202 BRAVO	HB-HEO	1973	3	150	FOT	SV
AS 202 BRAVO	HB-HER	1974	3	150	FO	SV
AS 202 BRAVO	HB-HES	1974	3	150	FO	SV
AS 202 BRAVO	HB-HEZ	1975	3	150	FO	SV
AS 202 BRAVO	HB-HFX	1978	3	150	FKOT	SV
Piper Arrow II*	HB-OKK	1973	4	200	FKOT	SVG

* Verkauft

F = Funk (Radiotelefonie)

K = Radiokompass

O = VOR

T = Transponder

S = Schulung

V = Vermietung

G = Gewerbsmässig



LEHMAN