



ALPAR 1985
JAHRESBERICHT

Flughafen Bern-Belp Verkehrsausweis 1985

	Flugbewegungen		Flugpassagiere		Luftfracht in kg	
	1985	1984	1985	1984	1985	1984
<i>A. Gewerbsmässiger Luftverkehr</i>						
1. Linienverkehr	2 738	2 451	47 837	42 467	74 748	59 229
2. Pauschal-Flugreiseverkehr	41	7	682	98	0	0
3. Bedarfsverkehr						
– Rundflüge	2 572	2 300	4 064	3 802	0	0
– Transport- und andere gewerbsmässige Flüge	2 183	2 029	2 924	2 854	15 280	17 734
<i>B. Nicht gewerbsmässiger Flugverkehr</i>						
*4. Flüge des BAZL	4 711	5 198	768	826		
*5. Militärflüge (inkl. ausländische Flugzeuge)	1 666	1 246	105	101		
*6. Privatflugwesen (inkl. Segelflugschlepp)	27 713	26 720	21 527	20 629		
*7. Andere nicht gewerbsmässige Flüge	844	920	104	31		
8. Motorflugschulung	27 860	27 867	1 855	2 217		
9. Helikopterschulung	6 172	13 330	105	0		
Gesamter Flugverkehr	76 500	82 068	79 971	73 025	90 028	76 963
<i>Davon:</i>						
gewerbsmässig	7 534	6 787	55 507	49 221	90 028	76 963
nicht gewerbsmässig	68 966	75 281	24 464	23 804	0	0

4995 Passagiere benützten den Flughafen Bern-Belp im Transitverkehr.

* In diesen Verkehrskategorien sind die Helikopterflüge eingeschlossen.

Alpar Jahresbericht 1985

Alpar, Flug- und Flugplatzgesellschaft AG
Postfach, 3122 Kehrsatz

Verwaltungsrat

- Präsident: *U. Kunz, alt Nationalrat, Thun
 Vizepräsident: *R. Bärtschi, Regierungsrat, Bern¹
 Mitglieder: *Dr. H. Krähenbühl, Regierungsrat, Bern¹
 *E. Hegner, Direktor, Bern
 *Dr. A. J. Lüthi, Kaufmann, Burgdorf
 *J. M. Sprenger, dipl. Phys. ETH, Bern
 A. Hebeisen, alt Gemeinderat, Thun
 Dr. P. Legler, Präsident und Delegierter, Bern
 P. Müller, Beauftragter für
 Wirtschaftsfragen, Bern
 Ch. Riesen, Garagier, Bern¹
 M. Staub, lic. iur., Direktionssekretärin,
 Zimmerwald
 Prof. Dr. A. Zaugg, Direktionssekretär,
 Bern
 D. Zürcher, Vorsteher, Bern

*Mitglieder des Ausschusses

¹ ab 27. Juni 1985

Kontrollstelle

- Mitglieder: Ch. Pfister¹, Finanzverwalter
 der Stadt Bern, Bern
 K. Brönnimann, Vorsteher Kantonale
 Finanzkontrolle, Bern
 Ersatzmann: H. Indermühle¹, Adjunkt und
 stv. Finanzverwalter der Stadt Bern, Bern

Direktion

- Direktor: Dr. R. Zahnd, Belp

Im 57. Betriebsjahr wurde der Berner Flugplatz weiterhin auf Zeit betrieben. Zwar konnte eine grundlegende Existenzvoraussetzung, die Konzession, für 30 Jahre gesichert werden. Damit ist auch das Projekt eines Instrumentenlandesystems realisierbar geworden. Dagegen blieb die Landfrage nach der Kündigung des Pachtvertrages auf Jahresende noch offen, und Aktionen zur Finanzierung des längerfristigen Investitionsbedarfs waren erst im Anlaufen. Kurzfristig konnte der Betrieb die Eigenwirtschaftlichkeit halten. Das knapp positive Rechnungsergebnis wurde vor allem dank günstiger Linienverkehrsentwicklung und mit fortgesetzt hoher Beanspruchung der Mitarbeiter erreicht. Während die gesamten Flugbewegungen um 7% zurückgingen, nahm der ertragsstarke Linienverkehr um 7% (Bewegungen) bzw. 13% (Passagiere) zu. Der Arbeitsanfall konnte auch im Rahmen der 45-Stunden-Woche nur mit Überzeiten bewältigt werden. In Verbindung mit der Ungewissheit der weiteren Entwicklung hatte dies u. a. zur Folge, dass in eigener Regie budgetierte Unterhaltsarbeiten zurückgestellt werden mussten.

Das 1985 erzielte Rechnungsgleichgewicht kann nicht über die prekäre Lage eines Dienstleistungsunternehmens hinwegtäuschen, das einerseits keine öffentliche finanzielle Hilfe mehr erhält und andererseits doch wieder den Unsicherheiten einer politischen Vormundschaft ausgesetzt bleibt. Auf die Dauer ist aber wirtschaftliche Selbsterhaltung ohne unternehmerische Freiheit nicht möglich.

Betrieb

Mit dem Rückgang der ausserordentlich intensiven Helikopterschulung von 1984 ist auch der Gesamtverkehr von 82 068 auf 76 500 Bewegungen, d. h. auf das Niveau von 1983 zurückgefallen. Die Motorflugschulung blieb im Vergleich zum Vorjahr mit 27 860 Bewegungen unverändert, d. h. ein Drittel

tiefer als 1980. Die 27 713 Bewegungen des Privatflugwesens hielten sich ebenfalls im Rahmen des Vorjahres, während der gewerbsmässige Flugverkehr um 11% auf 7534 Bewegungen zugenommen hat. Bemerkenswert ist hier die Entwicklung des Linienverkehrs, der mit rund 53 000 Lokal- und Transitpassagieren nahezu die Rekordhöhe von 1970 erreicht hat, nun aber mit weniger als zwei Drittel des seinerzeitigen Personalbestandes im Ramp- und Abfertigungsdienst abgewickelt wird. Dabei zeichnen sich, abgesehen von den operationellen Einschränkungen der Anflughilfen, immer deutlicher auch Kapazitätsgrenzen sowohl der Infrastruktur (Aufnahmegebäude, Abstellflächen) wie vor allem auch beim Personal ab. Fest und temporär angestellte Mitarbeiter haben wiederum einen überdurchschnittlichen Einsatz geleistet. Damit konnten zwar anstehende Betriebsprobleme noch einmal überbrückt, aber nicht gelöst werden.

Planung

Die Konzessionserteilung bis 2016 eröffnete erstmals wieder längerfristige Perspektiven und setzte dazu auch Bedingungen. So war vorgängig der Lärmzonenplan zu erstellen und öffentlich aufzulegen. Damit wird die Raumnutzung im Flughafenbereich gemäss Umweltschutzgesetz geregelt. Andererseits enthalten Konzession und Betriebsreglement gewisse Neuerungen, die gründlich vorzubereiten sind (z.B. Einführung lärmabhängiger Landetarife, Öffnungszeiten). Daneben wurde das Vorprojekt zum Instrumentenlandesystem entwickelt und von den zuständigen Bundesstellen zur Ausführungsreife gebracht. Die Überarbeitung der eigenen Investitionspläne bestätigte einen mittelfristigen Bedarf in der Grössenordnung von 2 Millionen Franken.

Weitere Planungsschritte waren vor allem durch die Ungewissheit in der Landfrage behindert. Die Art und Dauer ihrer

Lösung wird u.a. auch die zukünftigen Betriebsergebnisse und die Möglichkeiten der Investitionsfinanzierung beeinflussen. Ohne verlässliche Entscheidungsgrundlagen können aber keine längerfristigen Dispositionen getroffen werden. Abgesehen von den technischen und wirtschaftlichen Auswirkungen belastet dieser Zustand seit Jahren auch das Betriebsklima.

Aussenbeziehungen

Nachdem die öffentliche Hand auch bei der Beschaffung von Investitionsmitteln nicht mehr mitwirken kann, mussten dazu die am Flughafenbetrieb direkt interessierten Wirtschaftskreise angesprochen werden. Diese haben gegen Jahresende eine Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr (IGBL) gebildet. Sie hat sich neben der allgemeinen Förderung des Linienverkehrs und der Verminderung des Fluglärms eine private Finanzierung des Investitionsbedarfs zum Ziel gesetzt. Mit der Zusammenfassung bernischer Wirtschaftskräfte und in Zusammenarbeit mit der Betriebsgesellschaft kann diese Organisation wesentlich zur weiteren Entwicklung beitragen. Zwar ist das Landesinteresse am Flughafen Bern auch im Berichtsjahr von den Bundesbehörden mit Wort und Tat bestätigt worden. Die Tragfähigkeit dieser nationalen Beziehung hängt letztlich aber von der Weitsicht und Leistungsbereitschaft in der Region ab.

Luftverkehr

Dan-Air

Auf der Strecke London-Bern reisten 36938 Passagiere (+10%). Die durchschnittliche Sitzbelegung stieg damit von 65% auf 69% an. Von 662 geplanten Flügen wurden 609 über

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

Flugplanperiode und Flugtage	London- Gatwick ab	Bern- Belp an ab	London- Gatwick an
<i>Winter</i>			
1. Jan.–30. März			
Mo Mi Fr	11.45	14.20 14.50	15.30
Sa So	09.45	12.20 12.50	13.30
<i>Sommer</i>			
31. März–26. Okt.			
Mo Di ² Mi Do ¹ Fr	11.45	14.20 14.50	15.30
Sa ³ So ³	09.45	12.20 12.50	13.30
Sa ⁴ So ⁴	08.00	10.35 11.05	11.45
Sa ⁵ So ⁵	12.30	15.05 15.35	16.15
<i>Winter</i>			
27. Okt.–31. Dez.			
Mo Mi Fr	11.45	14.20 14.50	15.30
Sa ⁶ So ⁶	09.00	11.35 12.05	12.30

¹ Do ab 25. April bis 10. Oktober

² Di ab 21. Mai bis 24. September

³ Sa und So bis 21. April; So ab 13. Oktober

⁴ Sa und So Doppelkurs ab 27. April bis 29. September

⁵ Sa und So ab 27. April bis 6. Oktober

⁶ Sa und So ab 21. Dezember

Bern, 13 wegen schlechter Wetterverhältnisse und 20 wegen des Einsatzes grösserer Jet-Flugzeuge über Basel, Zürich oder Genf mit total 1877 Passagieren geführt. 20 Flüge mussten aus technischen oder operationellen Gründen abgesagt werden. Die Regelmässigkeit blieb damit mit 92% auf dem Niveau von 1984. Die beförderte Luftfracht (inkl. Postsendungen 46,6 Tonnen) nahm im Berichtsjahr von 59,1 auf 74,5 Tonnen, d. h. um 25% zu. Diese Entwicklung bei der Dan-Air ist umso bemerkenswerter, als durch das fehlende Instrumentenlandesystem die Regelmässigkeit des Linienbetriebes immer noch stark behindert ist.

Crossair

Die Crossair beförderte zwischen Lugano, Bern und Paris total 10899 (+22%) Lokal- und 4989 (+41%) Transitpassagiere. Auf 1057 Flügen von und nach Lugano wurden 4051 (+43%) Lokal- und 2468 (+39%) Transitpassagiere, und auf 1072 Flügen nach und von Paris 6848 (+13%) Lokal- und 2521 (+43%) Transitpassagiere gezählt. Im Durchschnitt reisten damit auf den Lugano-Flügen 8,5 und auf der Pariser Strecke 11 Personen.

Die Verkehrszunahme bei der Crossair ist vor allem dem verbesserten Angebot zuzuschreiben. So bewirkte die Aufnahme von Samstag- und Sonntagflügen sowie die Möglichkeit einer kombinierten Flug-/Zug-Benützung ab Sommerflugplan eine 43%ige Zunahme der Tessin-Reisenden. Dagegen erreichte der Zuwachs auf der Pariser Strecke nur 13%, weil der Mehrverkehr von Transitreisenden zwischen Lugano und Paris das 18plätziges Flugzeug z. T. schon voll belegte, so dass Berner Passagiere abgewiesen werden mussten. Andererseits leiden besonders die Crossair-Tagesrandverbindungen immer noch unter dem fehlenden Instrumentenlandesystem, was sich in der weiterhin geringen 91%igen Regelmässigkeit der Flüge

äussert. Mit dem Einsatz des 33plätzigen SF 340 Cityliners ab Sommerflugplan und eines ILS im Spätherbst 1986 sollen diese Engpässe überwunden werden.

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.–30. März						
Mo Di Mi Do Fr	07.10		07.55	08.15	09.35	
		12.20	11.15	11.35		10.00
Mo Di Mi Do Fr	16.20		17.05	17.25	18.45	
		21.35	20.30	20.50		19.15
<i>Sommer</i>						
31. März–26. Okt.						
Mo Di Mi Do Fr Sa	07.10		07.55	08.15	09.35	
		12.20	11.15	11.35		10.00
Mo Di Mi Do Fr So	16.20		17.05	17.25	18.45	
		21.35	20.30	20.50		19.15
<i>Winter</i>						
27. Okt.–31. Dez.						
Mo Di Mi Do Fr Sa	07.10		07.55	08.15	09.35	
		12.20	11.15	11.35		10.00
Mo Di Mi Do Fr So	16.20		17.05	17.25	18.45	
		21.35	20.30	20.45		19.15

Pauschalflugreiseverkehr

Im Charterverkehr wurden auf 41 Flügen durch diverse Gesellschaften total 682 Passagiere nach verschiedenen Destinationen geführt. Davon entfielen 24 Flüge mit 209 Personen auf die regelmässig angebotene Charterverbindung der Firma Contactair nach Figari (Korsika).

Internationaler Geschäfts- und Touristikverkehr, REGA

Im Privatverkehr mit dem angrenzenden Ausland sowie bis Skandinavien und Nordafrika wurden auf 2282 Flügen 4471 Passagiere befördert.

Die Zollbeamten kontrollierten neben dem Linienverkehr 2407 An- und 2625 Abflüge der allgemeinen Luftfahrt. Deren Zunahme sowie die erhöhte Passagierkapazität der Dan-Air erforderte für die Zollabfertigung zeitweise zusätzliche Personaleinsätze. Die Schweizerische Rettungsflugwacht REGA stationierte während längerer Zeit auf der Basis Bern 2 Helikopter. Dadurch konnten vermehrt Bergbauernhilfe und Tiertransporte geleistet werden. Total wurden 277 Einsätze geflogen.

Flugplatzbetrieb

Flugverkehrsleitung

Die Flugsicherungsstelle Bern der Radio-Schweiz AG leitete 11235 (+5%) Bewegungen nach Instrumentenflug- und 73534 (+0,2%) Bewegungen nach Sichtflugregeln. Dies ergab mit 5175 Transitbewegungen insgesamt 89944 radiogeleitete Flugbewegungen.

In der Flugsicherungswerkstatt wurde eine elektrische Speicherheizung eingerichtet. Eine neue Klimaanlage erleichtert die sommerlichen Arbeitsbedingungen im Kontrollturm.

Zur weiteren Verbesserung der Wetterinformation für Piloten haben die Installation eines zweiten Wetterkartenschreibers MUFAX sowie die Inbetriebnahme eines Wettersatellitenempfängers METEOSAT beigetragen.

Verkehrs- und Betriebsdienst

Der unveränderte Flugplan der Crossair mit Spätkurs von Paris nach Lugano bedingte wiederum die täglich durchgehende Arbeitszeit von 5 Personen bis um 21.00 Uhr. Engpässe in der Leistungskapazität konnten mit erfahrenen Aushilfen ausgeglichen werden.

Eine flexible Sortiments- und Preisgestaltung beim Verkauf von zollfreien Waren sowie in der Kaffeebar führten zu einem Rohertrag von Fr. 283037.— (+17%) und einem Nettogewinn von Fr. 100614.— (+16%).

Der im Vorjahr aufgenommene Luftposttransport von Briefen und Paketen durch die Dan-Air nahm auf 46 Tonnen (+24%) zu und ermöglichte auch den Rechnungsausgleich der PTT-Verbindung mit dem Hauptbahnhof Bern. Unsere Konzession dafür wurde am 1. Oktober um 5 Jahre verlängert. 5785 Dan-Air Passagiere benützten diesen Dienst. Im direkten Anschlussverkehr mit Interlaken transportierte die Auto AG 15096 Personen auf 280 Fahrten von und zu den Dan-Air Kursen.

Der von uns beauftragte Kleinbusunternehmer beförderte auf 2073 Fahrten 2385 Crossair Passagiere (-69%).

In 30 Einsätzen wurden 108 cm kumulierte Schneehöhe geräumt. Ende November konnte nach eingehenden Versuchen unter Mitwirkung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt auf die zurzeit umweltfreundlichste Enteisung übergegangen werden. Dabei wird ein völlig abbaubarer, niedriger Alkohol der giffreien Klasse 5 verwendet. Mit Unterstützung der Aufsichtsbehörde und des Flughafens Zürich wurde der Notfalldienst intensiv instruiert.

Die Shell schenkte 736492 Liter Flugbenzin aus; davon bezog die Alpar-Flotte 168938 Liter. Von den umgesetzten 1132086 Liter Flugpetrol tankten die Crossair 443305 und die Dan-Air 229172 Liter.

Neben der Abfertigung des Linienverkehrs und dem laufenden Unterhalt konnte die Betriebsgruppe auch einige grössere Arbeiten durchführen:

- Einbau einer Zufahrtsschranke und Erhöhung der Zäune im Zuschauerraum
- Ablaugen und Neuanstrich der Tore von Hangar 6
- Revision von Betriebs-Unimog und Grossflächenmäher
- Montage einer stärkeren Hindernisleuchte in Selhofen
- Definitiver Einbau der Rollwegbefeuerung C.

Den Anforderungen des Umweltschutzes entsprachen die Umbauten der Betriebstankanlagen und die Anschlüsse der Betriebsgebäude an die Kanalisation zur ARA Belp.

Besondere Ereignisse

Von den ausländischen Besuchern, die den Flughafen meist mit Sonderflügen benutzt haben, sind das schwedische Königspaar, der deutsche Luftwaffen-Staatssekretär, der Chef des britischen Verteidigungsstabes sowie die Bundesminister Frischenschlager (Österreich) und Kiechle (Deutschland) zu erwähnen.

Flugbetrieb

Personal

In der Ausbildung waren wie im Vorjahr 3 vollamtliche und 17 nebenamtliche Fluglehrer tätig. Für gewerbsmässige Rundflüge wurde ein Kader von 32 nebenamtlichen Berufspiloten und für internationale Taxiflüge 4 Berufspiloten mit Erweiterung für Blindflug eingesetzt. Die administrativen Arbeiten und die Betreuung der Kunden wurden durch 2½ Personaleinheiten besorgt.

Flugzeugpark

Durch Ersatz der Beech Musketeer Super HB-ENW durch eine moderne Piper Dakota HB-PGY ist beim Alpar Flugbetrieb nach 30 Jahren das letzte Beechcraft-Flugzeug ausgeschieden. Damit wurde die Flotte heutigen Bedürfnissen und Umweltbedingungen noch besser angepasst. Die Details des Flugzeugparks von 12 Einheiten finden sich auf der letzten Seite des Berichtes.

Produktion

Mit 4316 produzierten Flugstunden wurde das Budgetziel leicht überschritten und seit der Verschärfung des Anhanges 5

Anteil an den Gesamtflugstunden	1985	1984
– Motorflugschulung*	46,2%	46,7%
– Flugzeugvermietung	32,6%	31,4%
– Gewerbsmässige Flüge	20,6%	21,3%
– Betriebsflüge	0,6%	0,6%
	100,0%	100,0%
* Davon FVS/FWB-Schulung	39,7%	43,6%

von 1982 die höchste jährliche Stundenzahl erreicht. Die Produktion liegt um 7,6% höher als im Vorjahr. Vor allem in der Flugzeugvermietung (+8,5%), aber auch bei der Schulung (+6,5%) und im Rundflug (+5,2%) sind bessere Ergebnisse zu verzeichnen. Diese Mehrproduktion in allen Sparten ist hauptsächlich dem überdurchschnittlich guten Flugwetter im September und Oktober des Berichtsjahres zuzuschreiben.

Flugschule

Die Mehrproduktion in der Schulung ist vor allem auf die grössere Anzahl FVS-Schüler (fliegerische Vorschulung) zurückzuführen. Andererseits wurden Anfang Jahr kurzfristig die Anmeldebedingungen für FWB (fliegerische Weiterbildung) verschärft. Dadurch ergab sich hier eine um 60% geringere Produktion, die aber durch Rekrutierung von Privatkunden aufgefangen werden konnte. Daneben wurden je 2 Theoriekurse für Privatpiloten und CVFR sowie ein Kurs für Berufspiloten und ein Einführungskurs Migros durchgeführt.

Die gesamte Kurstätigkeit umfasste:

4 Kurse FVS/I	33 Schüler
3 Kurse FVS/II	31 Schüler
2 Navigationskurse FWB	6 Schüler
2 Praktische CVFR-Kurse	5 Teilnehmer
2 Theoriekurse Privatpiloten	30 Teilnehmer
1 Theoriekurs Berufspiloten (B+BB)	5 Teilnehmer
2 Theoriekurse Radionavigation (CVFR)	12 Teilnehmer
1 Einführungskurs Migros	22 Teilnehmer

Gewerbsmässige Flüge

Das gegenüber den beiden Vorjahren nochmals verbesserte Ergebnis im Rundflugbetrieb war dank der langanhaltenden

Finanzielles

Schönwetterperiode im Herbst möglich. Die noch im Oktober sommerlichen Temperaturen verhinderten die Nebelbildung, so dass längere Flugtage zur Verfügung standen. Mit 12% mehr Passagieren bei nur 4% höherer Flugstundenproduktion wirkt sich unser Bestreben, vermehrt schnellere mehrplätzig Flugzeuge einzusetzen, aus.

Aufteilung der Rundflüge (in h)	1985	1984
- Stadt oder Gürbetal/Aaretal	45	49
- Thunersee oder Juraseen	56	43
- Berner Oberland	131	116
- Berner Alpen	221	251
- Matterhorn	265	224
- Spezialflüge (Taxi, Foto, Para)	170	172
Total Flugstunden	888	855

Flugzeugvermietung

Mit einem Produktionszuwachs von 8% wurden wiederum Ergebnisse erreicht, die der Betriebsstruktur und den wetterbedingten Möglichkeiten entsprechen. Rabatte zu gewissen Tageszeiten haben zu einer besseren Verteilung der Flugzeugreservierungen beigetragen.

Bei einer Gesamtertragssteigerung von 9,1% auf 3,75 Millionen Franken erhöhte sich der Aufwand der beiden Betriebsteile um 8,7% auf 3,7 Millionen Franken. Die Mehrproduktion konnte noch einmal mit Teilzeitarbeit aufgefangen werden, wobei die Personalkosten um insgesamt 8,3% auf 1,7 Millionen Franken anstiegen.

Die Ertragssteigerung um 9,8% oder rund 217000 Franken beim Platzbetrieb ist auf die günstige Entwicklung des Linienverkehrs mit seinen Nebenerträgen (Zollfreiverkauf, Bar) sowie auf gesteigerte Einnahmen aus Landegebühen der General Aviation (mehr zweimotorige Flugzeuge) zurückzuführen. Bei gleichbleibenden Flugsicherungsabgaben von rund 230000 Franken wurde die Benützungentschädigung des Bundes der Teuerung angepasst und auf 350000 Franken angehoben. Die Mehrerträge erlaubten die Deckung von ausserordentlichen Mehraufwendungen für ARA-Anschluss und Tanksanierungen aus laufender Rechnung. Auch so konnte noch ein Betriebsüberschuss von knapp 13000 Franken erwirtschaftet werden.

Im Flugbetrieb stieg der Ertrag um 7,7% oder rund 95000 Franken an, wobei das Budgetziel leicht überschritten wurde. Die für drei Vorjahre ausgerichteten Gewinnanteile der Flugzeugversicherungen von rund 48000 Franken übertrafen den preis- und produktionsbedingten Anstieg der Betriebsstoffkosten von rund 42000 Franken. Das Reinergebnis von rund 12000 Franken ist im Rahmen der eingeschränkten Entwicklungsmöglichkeiten auch für den Flugbetrieb eher günstig ausgefallen.

Der im Berichtsjahr erzielte Ertragsüberschuss der beiden Betriebsabteilungen beträgt weniger als 1% des Umsatzes. Zusammen mit den Restabschreibungen auf vorhandenen Anlagen und Flugzeugen resultiert ein Cash-flow, der auch bei Inanspruchnahme von Rückstellungen zur Finanzierung der Erneuerungs- und Ergänzungsinvestitionen auf die Dauer nicht ausreicht. Dazu müssen dem Betrieb neue Mittel zugeführt werden.

Verwaltung

Der Verwaltungsrat erledigte seine Geschäfte in einer Sitzung des Ausschusses und drei Sitzungen des Gesamtrates.

Die 37. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre über das Geschäftsjahr 1984 wurde am 27. Juni 1985 im Flughafen-Restaurant Bern-Belp unter dem Vorsitz des Präsidenten, Herrn alt Nationalrat Urs Kunz, durchgeführt. Sie war von 30 Aktionären besucht, die 4456 eigene und vertretene Aktien vereinigten (78,9% des Aktienkapitals).

Nach den beiden Todesfällen der Herren Regierungsrat Henri Sommer (Vizepräsident) und Notar Paul Gfeller (Ausschuss-Mitglied) im Jahre 1984 und dem Wechsel im Präsidium des Berner Aero-Club mussten Ersatzwahlen vorgenommen werden. Folgende Mitglieder des Verwaltungsrates wurden neu gewählt: Regierungsrat René Bärtschi, Vizepräsident; Regierungsrat Dr. iur. Hans Krähenbühl, Ausschuss-Mitglied, sowie Charles Riesen, Präsident des Berner Aero-Club.

Von den Kontrollstellen-Mitgliedern sind die Herren Franco Brignoni und der Suppleant Hans Wyniger durch Pensionierung zurückgetreten. Folgende Herren wurden bestätigt bzw. neu gewählt: Konrad E. Brönnimann (bisher), lic. rer. pol., Charles Pfister, Finanzverwalter der Stadt Bern (neu) und als Ersatzmann Hans Indermühle, Adjunkt und Stellvertreter des Finanzverwalters der Stadt Bern (neu).

Ausblick

Mit der 30jährigen Konzession ist ein langfristiger Rahmen für den Weiterbetrieb des Flughafens gesetzt worden. Andererseits schränkt die seither zugestandene Verlängerung des Pachtvertrages um vorerst 10 Jahre den Ausblick wieder ein. Mit Rücksicht auf die Finanzierung des Investitionsbedarfs sowie auf normale Amortisationsfristen für Tief- und Hochbauten müssten jedenfalls weitere Verlängerungen rechtzeitig sichergestellt werden. Ein weiterer Ausbau des Linienverkehrs und damit zusammenhängende Vorhaben (Neubau Terminal, Verbesserung der Strassenanschlüsse und Parkierungsmöglichkeiten) werden sich ebenso auf dauerhafte Betriebsgrundlagen stützen müssen.

Die Erhaltung eines sicheren und eigenwirtschaftlichen Flughafenbetriebes setzt jetzt die Bereitstellung von Investitionsmitteln voraus. Dabei wird die dringend erforderliche Verbesserung der Wettertauglichkeit mit dem Einbau eines Instrumentenlandesystems vom Bund übernommen. Die Erneuerung und Ergänzung der bisherigen Infrastruktur ist Sache des Flughafenhalters. Wenn die dazu erforderlichen Mittel durch eine Erhöhung des Aktienkapitals von privater Seite aufgebracht werden können, verschieben sich auch die bisherigen Mehrheitsverhältnisse. Damit würde schliesslich die unternehmerische Verantwortung von der öffentlichen zur privaten Hand wechseln. Diese letzte Konsequenz einer politisch längst vorgezeichneten Entwicklung gilt es zu ziehen, wenn die Alpar ihre Aufgabe weiterhin selbsttragend erfüllen soll.

Bern, 15. April 1986

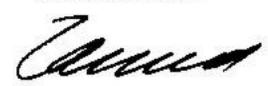
Namens des Verwaltungsrates der
Alpar, Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:

Der Direktor:



U. Kunz



R. Zahnd

Bilanz per 31. Dezember 1985

Aktiven

Umlaufvermögen

Kasse	21 246.70
Postcheck	13 407.80
Banken	396 392.05
Wertschriften kurzfristig	31 492.—
Debitoren	311 831.05
Verrechnungssteuer	9 517.10
BAZL-Pauschale	20 000.—
Materialvorräte	155 284.50
Transitorische Aktiven	16 954.80

Anlagevermögen

Hochbauten	31 000.—
Einrichtungen und Geräte	11 854.—
Flugzeuge und Linktrainer	466 942.75
Fahrzeuge	90 000.—
Kapitalanlagen	665 180.—
	<hr/>
	2 241 102.75
	<hr/>

Kautionen Fliegerschule	34 319.95
Versicherungswert Anlagen und Betriebsinventar	3 883 200.—

Passiven

Fremdkapital

Kreditoren	416 298.90
Nicht eingelöste RF-Gutscheine	446 406.45
Rückstellungen Platzbetrieb	491 676.05
Rückstellungen Flugbetrieb	51 299.20
Fürsorgeeinrichtung Alpar	49 831.70
Transitorische Passiven	72 493.65

Eigenkapital

Aktienkapital	565 000.—
Gesetzliche Reserven	7 509.50
Gewinnvortrag Platzbetrieb	19 082.50
Gewinnvortrag Flugbetrieb	115 071.85

Passive Berichtigungsposten

Delkrederere	6 432.95
	<hr/>
	2 241 102.75
	<hr/>

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1985

		<i>Aufwand</i>	<i>Ertrag</i>
Flugplatzbetrieb	Personalaufwand	1 302 288.50	
	Betriebsaufwand	1 113 595.10	
	Betriebsertrag		2 175 323.25
	Nebenertrag		253 260.35
	Betriebsgewinn	12 700.—	
		<hr/>	
		2 428 583.60	2 428 583.60
<hr/>			
Flugbetrieb	Personalaufwand	440 572.50	
	Betriebsaufwand	865 678.40	
	Betriebsertrag		1 318 753.50
	Betriebsgewinn	12 502.60	
		<hr/>	
		1 318 753.50	1 318 753.50
<hr/>			

Bericht der Kontrollstelle

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1985 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 Prüfungen beantragen wir, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

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

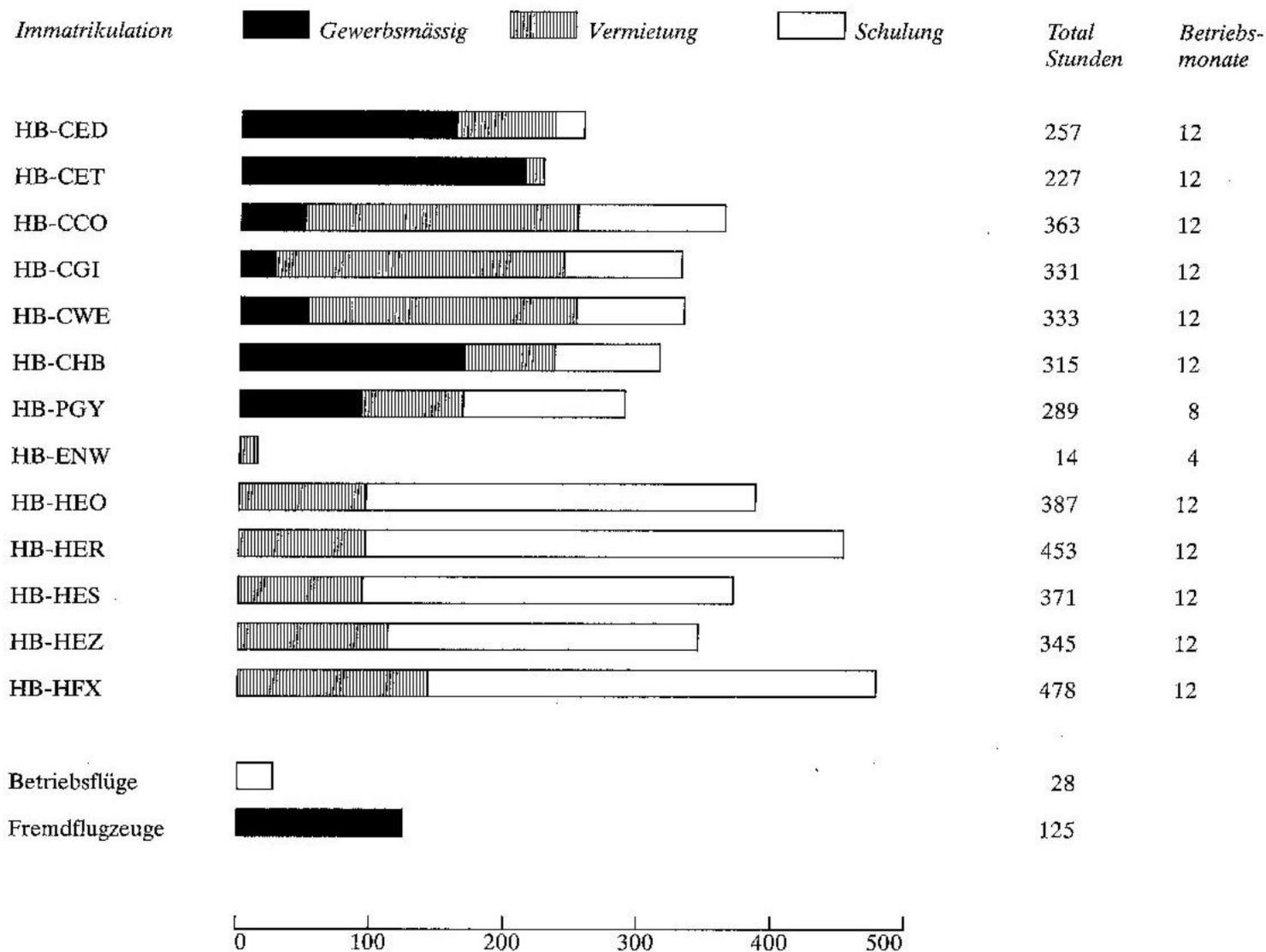
Bern, 15. Mai 1986

Die Kontrollstelle:

sig. K. Brönnimann

sig. Ch. Pfister

Flugstunden der einzelnen Flugzeuge 1985



Motorflugbetrieb der Alpar Jahresleistung 1985

	Flugstunden		Flüge		Passagiere	
	1985	1984	1985	1984	1985	1984
1. Gewerbsmässige Flüge						
– Rundflüge	720	684	874	835	2 768	2 457
– Diverse	168	171	226	232	983	886
2. Schulflüge	1 994	1 873	8 731	7 943		
3. Flugzeugvermietung	1 406	1 256	1 637	1 683		
4. Betriebsflüge	28	25	46	52		
Total Motorflug	4 316	4 009	11 514	10 745	3 751	3 343

Motorflugzeugpark der Alpar Stand Ende 1985

Flugzeugtyp	Immatrikulation	Baujahr	Plätze	Motor (PS)	Radio/Nav.	Verwendung
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 ¹	HB-ENW	1966	4	200	FKOT	SVG
Piper Dakota ²	HB-PGY	1983	4	235	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

¹ bis April

² ab Mai

F = Funk (Radiotelefonie) S = Schulung

K = Radiokompass

V = Vermietung

O = VOR

G = Gewerbsmässig

T = Transponder



at AG für den Betrieb des
Juli 1926 bis 31. Mai 2016
Erneuerung der Konzession
für den Betrieb des Flughafens Bern-Belp

vom 1926 bis 31. Mai 2016
Erneuerung der Konzession
für den Betrieb des Flughafens Bern-Belp

Alpar, H
der Lu
erwartet
erfüllt