



ZE701



ALPAR

JAHRESBERICHT 1988

Flughafen Bern-Belp Verkehrsausweis 1988

	<i>Flugbewegungen</i>		<i>Flugpassagiere</i>		<i>Luftfracht in kg</i>	
	1988	1987	1988	1987	1988	1987
<i>A. Gewerbsmässiger Luftverkehr</i>						
1. Linienverkehr	4 124	4 012	63 309	61 158	58 755	95 895
2. Pauschal-Flugreiseverkehr	165	135	1 742	1 994	0	0
3. Bedarfsverkehr						
– Rundflüge	2 541	2 094	4 914	3 382	0	0
– Transport- und andere gewerbsmässige Flüge	2 766	2 255	2 202	3 095	44 210	24 480
<i>B. Nicht gewerbsmässiger Flugverkehr</i>						
*4. Flüge des BAZL	4 684	5 196	1 334	905		
*5. Militärflüge (inkl. ausländische Flugzeuge)	2 414	2 024	248	216		
*6. Privatflüge (inkl. Segelschlepp)	29 373	26 909	21 577	16 654		
*7. Andere nicht gewerbsmässige Flüge	856	476	53	127		
8. Motorflugschulung	34 721	34 411	2 428	1 673		
9. Helikopterschulung	6 046	8 016	554	513		
Gesamter Flugverkehr	87 690	85 528	98 361	89 719	102 965	120 775
<i>Davon:</i>						
1) gewerbsmässig	9 596	8 496	73 749	69 629	102 965	120 775
1) nicht gewerbsmässig	78 094	77 032	24 612	20 090	0	0
oder						
2) vollberuflich/erwerbsmässig	58 317	58 143				
	67%	68%				
2) nichtberuflich/nicht erwerbsmässig	29 373	27 385				
	33%	32%				

13 482 Passagiere reisten via Flughafen Bern-Belp im Transitverkehr.

* In diesen Verkehrskategorien sind die Helikopterflüge eingeschlossen.

1) Definition Luftfahrtsrecht.

2) Definition nach beruflicher Tätigkeit/Erwerb.

Alpar Jahresbericht 1988

Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG
Postfach, 3122 Kehrsatz

Verwaltungsrat

- Präsident:** *U. Kunz, a. Nationalrat, Goldwil
- 1. Vizepräsident:** *R. Bärtschi, Regierungsrat, Bern
- 2. Vizepräsident:** *Dr. jur. F. Kellerhals, Fürsprecher, Bern
- Mitglieder:** W. Bircher, Stadtpräsident, Bern
Dr. E. Bischof, Grossrat, Bern
*D. Folletête, Fürsprecher, Dir. Schweiz. Volksbank, Bern
*R. Gullotti, Fürsprecher, Bern
Dr. P. Legler, Präsident und Delegierter, Schweiz. Serum- und Impfinstitut, Bern
KKdt z. D. A. Moll, Muri
*Dr. R. Portmann, Dir. Berner Handelskammer, Bern
Ch. Riesen, Garagier, Bern
W. Rösli, Dir. Verkehrsverein, Bern

Kontrollstelle: v. Graffenried AG Treuhand, Bern

Direktion: Heinz E. Müller, Direktor, Oberwangen

*Mitglieder des Ausschusses

Seite 1

Das grösste, den Flughafen Bern-Belp regelmässig anfliegende Verkehrsflugzeug war auch im Berichtsjahr der BAe-146 «Flüsterjet» der DAN-AIR. Auch dem englischen Königshaus stehen für seine Reisen zwei Flugzeuge dieses Typs zur Verfügung.

Seite 20

Eine wichtige Rolle spielt im Belpmoos nach wie vor die fliegerische Ausbildung. Zur Zeit kann der Bedarf an Piloten für den schweizerischen Regionalluftverkehr kaum gedeckt werden.

Photos: Patricia Perrin (2), Daniel Ruhier (8)

Das abgelaufene Geschäftsjahr war stark geprägt von der Realisierung des 1987 vom Verwaltungsrat verabschiedeten Betriebskonzeptes.

Im Platzbetrieb lag das Schwergewicht in der Gewährleistung und Verbesserung der Dienstleistungen für den Linien- und Charterverkehr sowie in der Fortführung des General Aviation-Betriebes mit Intensivierung der Lärmbekämpfung. Beim Flugbetrieb galt es, im Hinblick auf die angestrebte Eigenwirtschaftlichkeit dieses Betriebszweiges erste Massnahmen zur Erhaltung der bestehenden Flotte einzuleiten.

Die Absicht des Verwaltungsrates und der Direktion, diesen Zielen schon 1988 einen entscheidenden Schritt näherzukommen, hatte wesentliche Auswirkungen auf die Betriebsabläufe und die Investitionstätigkeit, aber auch auf das Unternehmungsergebnis der Alpar, das deutlich geringer ausfiel als im ausgezeichneten Vorjahr. Die wichtigsten Massnahmen seien hier kurz aufgezählt:

- Zusammenarbeit mit der CROSSAIR im Passagierhandling und Verbesserung der Informationssysteme für Passagiere und Fluggesellschaften
- Ersatz und Ausbau der veralteten Kommunikations- und EDV-Anlagen
- Anpassung des Personalbestandes und der betrieblichen Infrastruktur (Abstellflächen, Einsatzfahrzeuge, Geräte) an die Anforderungen der Sicherheit und des modernen Linienverkehrs
- Teilsanierung der Schulungsflotte und Austausch der lärmigsten Transportmaschine gegen ein leiseres Flugzeug
- Reduktion der Anzahl Bewegungen bei den Schulflügen.

Der technische Nachholbedarf und die dringend notwendigen Leistungsverbesserungen des Flughafens hatten nicht nur einen Investitionsschub,

sondern auch bedeutende Kostensteigerungen zur Folge, die 1988 noch nicht durch entsprechende Mehrerträge ausgeglichen werden konnten. Die Entwicklung des Linienverkehrs und die ersten Zwischenergebnisse des laufenden Jahres zeigen jedoch die Richtigkeit der getroffenen Massnahmen an. In diesem Sinne gibt das unbefriedigende Betriebsergebnis 1988 der Alpar zu keinerlei Besorgnis Anlass.

Die gesamten Flugbewegungen nahmen um 2,5% (i. Vj. 15%) auf 87690 zu. Der Linienverkehr erhöhte mit 4124 seine Flugbewegungen um 2,8% (i. Vj. 15%), während der Privatverkehr (inkl. privater Geschäftsverkehr) mit 29373 um 9% (i. Vj. 7%) zunahm. Die Passagierzahlen wiesen im Linienverkehr um 3,5% höhere Werte aus und erreichten mit 63309 Lokalpassagieren und 13482 Transitpassagieren einen neuen Rekordstand seit Bestehen des Platzes. Im Vergleich zum Vorjahr stieg der Anteil des Linienverkehrs an den gesamten Flugverkehrseinnahmen von 58% auf 64%.

Betrieb

Der Gesamtverkehr von 87690 Bewegungen, mit der Zunahme im Linien- und Geschäftsreiseverkehr sowie in der Privataviatik beanspruchte unseren Platzbetrieb zusätzlich zu den Auswirkungen der seit 1. April 1988 gültigen 42,5 Std.-Woche (45 i. Vj.) für unser Personal. Zudem wurde die Betriebszeit des Flughafens partiell neu von 07.00–22.00 Uhr festgelegt. Dies bedingte eine Erhöhung des Personalbestandes bei der RAMP und in der neu geschaffenen Info-Zentrale sowie verlängerte Einsatzzeiten der Flugpolizei im Zweischichtbetrieb.

Umbau- und Unterhaltsarbeiten mussten überwiegend mit Drittfirmen vorgenommen werden.

Das Härten von weiteren Abstellflächen ist realisiert worden. Die gewonnene Platzreserve ist jedoch weitgehend schon wieder belegt – vorwiegend mit Dauerparkierern der Geschäftsaviatik.

Planung

Die im letzten Jahresbericht angekündigten und notwendigen Investitionen sind bis auf einige Ausnahmen realisiert worden. Die noch ausstehenden Vorhaben stehen vor der Vollendung.

Auf der Basis des Masterplanes werden die Projektarbeiten im Bereich des Towers und Terminals weitergeführt. Die Schaffung der Flughafenzone Belp hat nicht die wünschbare Realisationsstufe erreicht. Die weiteren Vorbereitungen hierzu werden fortgesetzt.

Aussenbeziehungen

Wie bereits erwähnt, wurde die Zusammenarbeit mit der Crossair verstärkt. Die Dienstleistungen auf unserem Platz sind qualitativ und quantitativ gesteigert worden. Die Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr hat ihren Beitrag zur Berner Luftfahrtpolitik wiederum erfolgreich eingebracht. Mit der IGBL sind die ausgezeichneten Beziehungen weitergeführt worden.

1988 war das Jahr der Gespräche mit Fluglärmgegnern verschiedener Bereiche. Der Rückzug der Beschwerden gegen die Konzession des Flughafens von zwei Beschwerdeführern am Schluss des Jahres war ein gern gesehenes Ergebnis. Bezüglich der Beschwerden gegen den Anhang 5 (Betriebsbeschränkungen) waren bis Ende 1988 in den Grundzügen Einigungen erreicht worden, die einen Rückzug der Beschwerden auf Anfang des laufenden Jahres ermöglichten.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL hat zu diesen positiven Ergebnissen einen wesentlichen Beitrag geleistet. Die Kontakte zu dieser Behörde sind erfreulich gut und effizient.

Luftverkehr

Allgemeines

Tendenziell haben sich der Linien-, Geschäftsreise- und Privatflugverkehr gesteigert. Stabilisiert wurde der Schulungsverkehr, wobei die ansässigen Fliegerschulen ihre Anstrengungen mit differenzierten Ergebnissen ausweisen konnten. Diese freiwilligen Anstrengungen sind anerkanntens- und verdankenswert.

Dan-Air (London-Gatwick – Bern retour)

Die britische Firma hat 1988 mit wenigen Abweichungen die gleichen Leistungen erbracht wie im Vorjahr. Dabei beförderte sie 40416 Passagiere (+ 0,5%) mit einer Sitzplatzauslastung von 71% (73,5%). Sie hat 103 Tonnen Luftfracht befördert; dazu 51 Tonnen Postsendungen, d.h. + 12% zum Vorjahr.

Von den geplanten 678 Flügen wurden 646 über Bern geflogen, während 32 Flüge aus wetterbedingten bzw. technischen Gründen mit anderem Flugmaterial über Basel oder Zürich umgeleitet wurden.

Crossair (Paris, Lugano, Nizza, Venedig, Florenz, Basel)

Am 1. April übernahm die Crossair im Auftrag und in Zusammenarbeit mit der Alpar das Passagierhandling für sämtliche Linien- und Charterflüge. Die Kooperation zwischen den beiden Firmen verläuft zur besten Zufriedenheit sämtlicher betroffenen Parteien.

Die Beschäftigungszahl der Crossair auf dem Flughafen Bern-Belp betrug am 31. Dezember 1988 7 Voll- und 5 Teilzeitangestellte.

Die Anzahl der geplanten Kurse von und nach Bern betrug 3623. Effektiv geflogen wurden 3478 Flüge (+ 2,5%). Der weitaus grösste Teil der Aus-

fälle erfolgte aus meteorologischen Gründen auf den Flughäfen Paris, Lugano und Bern.

Die Crossair beförderte 24439 Lokalpassagiere (+ 17%) und 13770 Transitpassagiere (+ 5%).

Auch im Berichtsjahr konnte der Linienflug Bern – Frankfurt – Bern noch nicht realisiert werden. Neue Abflug-/Ankunftszeiten sind geplant, und die Anstrengungen der Crossair-Direktion werden weitergeführt. Ebenfalls in Planung war Ende 1988 die Bedienung der europäischen Metro-pole Brüssel.

Pauschalflugreiseverkehr

Es sind 165 Charterflüge ab Bern (+ 22%) ausgeführt worden. Dabei wurden 1742 Passagiere (– 17%) nach verschiedenen Destinationen befördert.

Internationaler Geschäfts- und Touristikverkehr

Der Privatverkehr zeichnete sich wiederum aus durch die Zunahme der grösseren Flugzeuge (Falcon 50, Citation II, Gulfstream, usw.) und grössere Flugstrecken. Es sind mit 1250 Flügen 3010 Passagiere transportiert worden.

Die Zollbeamten kontrollierten 9120 An- und Abflüge; unsere Flugpolizei hat für 68 Bewegungen Zolldienste geleistet.

Mit der REGA wurden insgesamt 488 Einsätze (388 für Patienten, 100 für technische Flüge, Ausbildung, Feuerwehr, Polizei und Ambulanzen) aus unserer Basis mit 1–2 Helikoptern geflogen. Dazu kamen 536 Krankentransporte mit Flächenflugzeugen.

Flugplatzbetrieb

Allgemeines

1988 wurde die Bereitschaft der Flughafendienste aus dem reduzierten Zustand von 1984 qualitativ und quantitativ erhöht und auf den internationalen Standard gebracht.

Zu diesen Massnahmen gehörte auch die grundsätzliche Bereitschaft der Flugpolizei, als Einsatzleiter für Rettungseinsätze während der Dienstzeit keine fliegerische Tätigkeit auszuführen, sondern sofort erreichbar auf dem Flughafenareal Pikett zu leisten.

Flugverkehrsleitung

Die **swisscontrol** Flugsicherungsstelle Bern-Belp leitete 19022 Bewegungen nach Instrumentenflug und 84070 Bewegungen nach Sichtflugregeln. Zusammen mit 5272 Transitbewegungen wurden insgesamt 108364 Bewegungen vom Kontrollturm aus geführt.

Die ILS-Anlage ist ein entscheidend wichtiger Teil für unseren Flughafen und den Verkehr. Die Zuverlässigkeit für die IFR-Flugzeuge, die geplanten Flüge über Bern ausführen zu können, ist sehr hoch.

Verkehrs- und Betriebsdienst

Neu operiert der Flughafen Bern-Belp von 07.00–22.00 Uhr (ab 21.00 Uhr partiell) in Abstimmung mit dem Linienflugprogramm. Das ergab eine totale Öffnungszeit des Flughafens von ca. 5200 Stunden. Für das Personal ist ab 1. April 1988 die 42,5 Std.-Woche eingeführt worden. Mit dem zunehmenden Flugverkehr sind Mehrleistungen auf dem Apron durch die RAMP-Mitarbeiter und die Flugpolizei erbracht worden. Die Personalausfälle wegen Krankheit oder Unfall hielten sich im normalen Rahmen.

Die von der ALPAR beauftragten Zubringerdienste transportierten 6760 Dan-Air- und 3487 Crossair-Fluggäste von und zum Hauptbahnhof Bern. Die Busverbindung Interlaken/Spiez mit der Auto AG wurde von 11050 Passagieren frequentiert.

Mit dem Verkauf von zollfreien Waren und mit der Kaffeebar wurde ein Umsatz von Fr. 265996.35 erzielt. Der Nettoertrag steht mit Fr. 116651.15 zu Buche.

Der Winterbetrieb forderte 186 Maschinenstunden für die Schneeräumung. Ein grösseres, leistungsfähigeres Flugzeug-Enteisungsgerät muss für den angestiegenen Bedarf (Nachtstops) beschafft werden.

Die Firma Shell hat 1988 2666086 (+ 16,7%) Liter Flugtreibstoff ausgeschrieben. Davon waren 850912 Liter Flugbenzin durch die Generalaviation und 1815174 Liter Kerosin durch die Linien-/Charter- und Taxifirmen bezogen worden.

Innerhalb der infrastrukturellen Umbauten, Revisionen und Unterhaltarbeiten hat die Betriebsgruppe wieder Arbeiten geleistet. Es sind für rund 1,1 Mio. Franken Investitionen für Immobilien, Einsatzgeräte, Fahrzeuge und Info-Systeme vorgenommen worden. Dieses Erneuerungsprogramm war dringlich geworden, nachdem seit 1984 und früher nur noch Notreparaturen vorgenommen werden konnten. Mit vorhandenen flüssigen Reserven ist ein Teil dieser Beschaffungen finanziert worden. Die Voraussetzungen für die nächsten Betriebsjahre sind in der Bereitschaft des Flughafens entscheidend verbessert worden.

Besondere Vorfälle

Im Berichtsjahr waren keine besonderen Vorfälle zu verzeichnen. Ein grosser Notfall-Test, angesetzt durch das BAZL, wurde erfolgreich bestanden; Verbesserungen des Katastrophenplans werden noch vorgenommen.





Flugbetrieb

Personal

Im Berichtsjahr wurden drei erfahrene hauptamtliche und 20 nebenamtliche Fluglehrer eingesetzt. 40 nebenamtliche Berufspiloten besorgten die gewerbsmässigen Flüge. Für die administrativen Arbeiten, den Kundendienst und die Disposition wurde gegenüber den Vorjahren eine halbe Personaleinheit mehr eingesetzt. Im weiteren wurde das Büro Flugbetrieb am Wochenende durch einen Einsatzleiter Rundflug ergänzt. Für den Flugbetrieb war die Neuerung, den diensttuenden Flugpolizeibeamten nicht mehr im Platzrundenbereich fliegen zu lassen, eine sehr einschneidende Massnahme.

Flugzeugpark

Das vergangene Jahr begann sehr turbulent, da drei von fünf Bravo-Schulflugzeugen wegen Lebensdauerproblemen der Holmstruktur zum Teil sehr kurzfristig ausser Betrieb genommen werden mussten. Nach genauen Studien wurde einer Sanierung (Holm- resp. Flügelersatz) an drei Flugzeugen zugestimmt. Als kurzfristige Übergangslösung drängte sich der Einsatz eines Robin Dauphin auf. Im weiteren wurde ein Piper Archer II als Ergänzung zur Piper Dakota in unseren Park aufgenommen. Ende Jahr konnte die zweimotorige Beech Baron, welche schon seit zehn Jahren dem Flugbetrieb zur Verfügung stand, zu günstigen Bedingungen gekauft werden. Dieses Flugzeug wird hauptsächlich für gewerbsmässige Flüge eingesetzt und wird, nach dem Verkauf der HB-CET (Skywagon), einen Teil der Rundflugkapazitäten übernehmen.

Seite 8

Neben dem Regionalluftverkehr gewinnt der Verkehr mit Geschäftsreiseflugzeugen für den Berner Flughafen an Bedeutung.

Seite 9

Auch das Belpmoos wurde von der aviatischen Nostalgiewelle nicht verschont. Der Vorwurf, ab Bern werde veraltetes Flugmaterial eingesetzt, ist aber fehl am Platz.

Im Zeichen der Parkerneuerung wurde speziell bei den neu beschafften Flugzeugen auf deren Lärmwert geachtet. Von 14 Flugzeugen im Park der ALPAR weisen zwei mehr als 75 dB(A), weitere drei Einheiten 70 dB(A) und die Schulflugzeuge 67,8 dB(A) aus.

Produktion

Mit 4407 Flugstunden wurde die Vorjahresproduktion um 117 Stunden (+ 2,7%) übertroffen. In allen drei Sparten: Schulung, Vermietung und gewerbsmässige Flüge konnte eine Mehrproduktion von 10% oder mehr erreicht werden. Einzig bei der FVS-Schulung war ein Produktionsrückgang von 31% festzustellen. Es sind in der Schulung 1880 Flugbewegungen weniger geflogen worden.

Anteil an den Gesamtflugstunden	1988	1987
- Motorflugschulung*	44,3%	50,5%
- Flugzeugvermietung	35,8%	33,1%
- Gewerbsmässige Flüge	19,5%	16,3%
- Betriebsflüge	0,4%	0,1%
	100,0%	100,0%
*Davon FVS/FWB-Schulung	32,2%	49,9%

Flugschule

Die Gesamtproduktion Schulung war um 10% rückläufig, wobei vor allem die um 31% verminderte Produktion bei den FVS/FWB-Kursen ins Gewicht fiel. Wesentlich zu diesem schlechten FVS/FWB-Resultat haben organisatorische Behinderungen (nur noch zwei Schülerklassen pro Kurs) aber auch das mehrmalige Fernbleiben von angemeldeten Damen (-5%) für FVS-Kurse der Stufe II beigetragen. Die Produktion der Privatschulung hat sich um 9,5% erhöht, trotz der früher erwähnten einschränkenden Massnahmen bei der Flugpolizei.

Nachfolgender Tabelle ist das detaillierte Kursprogramm zu entnehmen:

Kurstätigkeit 1988:

7 Kurse FVS Stufe I	33 Teilnehmer
3 Kurse FVS Stufe II	20 Teilnehmer
3 Navigationskurse FWB	14 Teilnehmer
3 Praktische CVFR-Kurse	5 Teilnehmer
2 Theoriekurse PP	28 Teilnehmer
2 Theoriekurse B+BB	12 Teilnehmer
2 Theoriekurse CVFR	11 Teilnehmer
1 Einführungskurs MIGROS	20 Teilnehmer

Gewerbsmässige Flüge

Die Rekrutierung von Einsatzleitern aus unserem Berufspilotenkader für die Organisation des Rundflugbetriebes an Wochenenden hat sich in einer um 22,5% höheren Produktion ausgewirkt. Im Vergleich zum langjährigen Mittel sind dies immer noch + 6%. Die Anstrengungen zum Ausbau der Sparte Taxiflug hat eine um ca. 50% höhere Flugstundenproduktion erbracht, der finanzielle Erfolg dieser, vor allem auf eingemieteten Flugzeugen basierenden Operation, erreichte nicht das angestrebte Ziel. Zur schnellen Bearbeitung von Taxiflugofferten wurde zu Jahresbeginn ein spezifisches EDV-Programm eingebaut.

Aufteilung der Rundflüge	1988	1987
- Stadt Bern oder Gürbetal/Aaretal	60	46
- Thunersee oder Jurasee	60	54
- Berner Oberland	133	111
- Berner Alpen	235	186
- Matterhorn	251	181
- Spezialrundflüge	11	42
Total Flugstunden Rundflüge	750	620

Flugzeugvermietung

Die Produktion dieser Sparte hängt stark von der Anzahl ausgebildeter Privatpiloten aber auch von der Attraktivität des Flugzeugparks ab. Die Beschaffung eines neuen Piper Archer II gleichzeitig mit der Parkerneuerung anderer auf dem Platz ansässigen Organisationen, hat den Flugbetrieb konkurrenzfähiger gemacht. Diese Umstände, verbunden mit recht gutem Flugwetter, haben zu der Produktionssteigerung von 12% beigetragen.

Seite 12

Die Bemühungen der Rettungsflugwacht zur Errichtung einer eigenen Hangarbasis für die in Bern stationierten Luftfahrzeuge waren im Berichtsjahr noch nicht von Erfolg gekrönt.

Seite 13

Flugzeuge mit Düsentriebwerken fanden vermehrt in allen Verkehrssparten Verwendung.





Finanzielles

Der Ausbau der personellen Kapazitäten – unter Einschluss der Zusammenarbeit mit der CROSSAIR im Passagierhandling – und die vielfältigen Investitionen zur Verbesserung des betrieblichen Leistungsangebotes hatten 1988 einen deutlich negativen Effekt auf das Unternehmungsergebnis der Alpar.

Der Betriebsertrag des Gesamtunternehmens stieg zwar um beachtliche 28% auf Fr. 4840000.– (i. Vj. Fr. 3796000.–), doch erfuhr der gesamte Betriebsaufwand von Fr. 4694000.– (i. Vj. Fr. 3446000.–) eine noch deutlichere Steigerung von 36%. Das Betriebsergebnis vor Steuern und Abschreibungen sank deshalb von Fr. 350000.– auf Fr. 146000.–. Die Gründe dafür sind den Kommentaren zu den einzelnen Spartenergebnissen zu entnehmen.

Der Platzbetrieb erwirtschaftete als Folge des gestiegenen Verkehrs- und Passagieraufkommens gegenüber dem Vorjahr Mehrerträge von Fr. 473000.– oder 22% und konnte auch ein wesentlich höheres Nettoergebnis aus den Liegenschaften verbuchen. Demgegenüber musste er erstmals die Dienstleistungen der CROSSAIR für das übernommene Passagierhandling abgelten. Die dadurch erzielten Personaleinsparungen wurden durch dringend notwendige Verstärkungen in anderen Platzbereichen (Information, Ramphandling, Sicherheit) mehr als wettgemacht. Zusammen mit der allgemeinen Erhöhung der Lohnkosten stiegen deshalb die Personalkosten um rund 12%. Die einleitend erwähnten Massnahmen zur Anpassung der Infrastruktur an die Bedürfnisse des modernen Linienverkehrs und der Sicherheit wirkten sich auch auf weitere Betriebskosten aus. Sie schlugen sich namentlich bei den Miet- und Pachtzinsen (einschliesslich Leasing) und im übrigen Betriebsaufwand nieder.

Der Bereich Flugbetrieb konnte seine Erlöse um knapp 17% auf Fr. 1476000.– steigern, obwohl er aus Lärmgründen rund 9% weniger Flugbewegungen produzieren durfte und durch die Einsätze der Berufspiloten in der Flugpolizei mit eingeschränkten Kapazitäten auskommen musste. Das Spartenergebnis des Flugbetriebes sank ebenfalls deutlich unter den Vorjahreswert, wobei die beträchtlichen Leistungen dieses Betriebszweiges zugunsten des Platzbetriebes bzw. des Gesamtunternehmens in Rechnung gestellt werden müssen.

Im Gesamtunternehmen resultierte, ausgehend vom Betriebsergebnis von Fr. 146000.–, nach Berücksichtigung des betriebsfremden Aufwandes und Ertrages ein Cashflow von rund Fr. 408000.–, der bei weitem zur Vornahme der betriebsnotwendigen Abschreibungen gereicht hätte. Mit Rücksicht auf den ausserordentlich hohen Investitionsaufwand des Geschäftsjahres 1988, der durch die eingangs erwähnten Ziele des Betriebskonzeptes begründet ist und der längerfristigen Betriebsbereitschaft des Flughafens dient, entschloss sich der Verwaltungsrat, die steuerlich höchstmöglichen Abschreibungssätze auszuschöpfen und die Differenz zu den betriebsnotwendigen Abschreibungen aus den Rückstellungen zu decken. Diese Rückstellungen waren in früheren Jahren im Hinblick auf einen möglichen Ausbau der betrieblichen Infrastruktur des Flughafens gebildet worden, welcher Fall nun 1988 eingetreten ist.

Zur Bilanz per 31. Dezember 1988: Die Vermögenslage der Gesellschaft darf als ausgesprochen gesund bezeichnet werden. Für weitere Investitionen, namentlich im baulichen Bereich, stehen beträchtliche flüssige Mittel und Finanzanlagen bereit. Die Sachanlagen sind weit über die betrieblichen Erfordernisse hinaus abgeschrieben.

Administratives

Der Verwaltungsrat behandelte seine Geschäfte in fünf Sitzungen des Gesamtrates und vier Sitzungen des VR-Ausschusses.

Die 40. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre über das Geschäftsjahr 1987 wurde am 29. Juni 1988 im Restaurant «Bären» Ostermundigen durchgeführt. Sie war von 74 Aktionären besucht, die 22786 eigene und vertretene Aktien vereinigten (74,3% der Aktienstimmen).

Anlässlich der Generalversammlung haben zwei Verwaltungsrats-Mitglieder, Herr Dr. A. Lüthi und Herr J. Sprenger demissioniert. Herr Dr. Lüthi, der seit 1982 zum Verwaltungsrat gehörte, war dessen Vizepräsident und Mitglied des VR-Ausschusses.

Herr Sprenger wurde bereits 1972 in den Verwaltungsrat gewählt und gleichzeitig in den VR-Ausschuss.

Beide Herren wurden vom Präsidenten für ihren langjährigen, unermüdlchen Einsatz geehrt und gewürdigt.

Die Demissionäre wurden nicht ersetzt. Der Verwaltungsrat wurde demnach auf 12 Mitglieder reduziert.

Die Arbeitsgruppen des Verwaltungsrates haben in eigenen Arbeitssitzungen getagt.

Die Gruppen «Betriebskonzept» und «Marketing» konnten nach Abschluss ihrer Arbeiten aufgelöst werden.

Die Direktion erarbeitete für den Verwaltungsrat die Konzepte «Fluglärmbekämpfung», «Flughafen-Masterplan», sowie «Marketing und P.R.».

Ausblick

Die im 59. Betriebsjahr weitergeführte Entwicklung für die privatisierte Führung des Bundesstadtflughafens führte namentlich zu wesentlichen Investitionen in die Zukunft. 1989 wird als Jahr der Konsolidierung und Festigung der hohen Bereitschaft seine Bedeutung haben.

Im personellen Bereich ist die Personalvorsorge auf privatwirtschaftliche Basis zu stellen. Die Vorbereitungen dazu sind seit geraumer Zeit im Gang.

Der Flughafen hat Ende 1988 die Voraussetzungen aufgebaut, die es ihm erlauben, weiteren öffentlichen Luftverkehr aufnehmen zu können. Die Fluggesellschaften Crossair und Sabena haben gemeinsam eine Verbindung von Brüssel nach Bern und umgekehrt seit dem 26. März 1989 in Betrieb genommen.

Neu wird auch der Linienflug Bern-Frankfurt sein. Es wird versucht, auch München als Destination anzufliegen.

Die mit den genannten Firmen und der Dan-Air aufgebauten Linien-/Charterverbindungen sind mit einer zeitgemässen Luftverkehrsbereitschaft zu sichern.

Die Schwerpunkte auf dem Linien-/Charterverkehr, dem Geschäftsreiseverkehr und der allgemeinen Luftfahrt sind richtig und beizubehalten.

Der eigene Flugbetrieb wird weitergeführt. Er ist mit Anpassungen seines Flugparkes und mit Retrofitprogrammen der Schulungsflugzeuge FFA Bravo A202 gesichert worden.

Bern, 27. April 1989

Namens des Verwaltungsrates der
ALPAR, Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:



U. Kunz

Der Direktor:



H. E. Müller

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1988

Aufwand	Fr.
Personalaufwand	2 237 721.80
Leistungen Dritter	490 118.—
Miet- und Pachtzinsen	374 289.65
Warenaufwand	203 299.05
Unterhalt/Reparaturen/Betriebsmaterial	451 101.75
Betriebsstoffe/Versicherungen/Gebühren	557 853.35
Verwaltungs-Aufwand	204 063.85
Übriger Betriebsaufwand	176 093.80
Abschreibungen	702 861.35
Betriebsfremder Aufwand	66 525.30
Reingewinn	21 398.50
	<hr/>
	5 485 326.40

Ertrag	Fr.
Erlös a/Leistg. Flugverkehr/Flughafen	2 597 141.05
Erlös a/Flugtätigkeit	1 476 391.80
Erlös Handelswaren	300 335.15
Erlös aus div. Dienstleistungen	324 966.20
Nettoertrag Liegenschaften	141 302.10
Betriebsfremder Ertrag	329 214.45
Auflösung von Rückstellungen	315 975.65
	<hr/>
	5 485 326.40

Antrag des Verwaltungsrates über die Gewinnverwendung 1988

	Fr.
Gewinnvortrag vom Vorjahr	297 529.95
Reingewinn	21 398.50
	<hr/>
Zur Verfügung der Generalversammlung	318 928.45
An gesetzliche Reserven	2 000.—
	<hr/>
Vortrag auf neue Rechnung	316 928.45

Bilanz per 31. Dezember 1988

Aktiven	Fr.	Passiven	Fr.
Greifbare Mittel	175 233.25	Schulden aus Lieferungen und Leistungen	949 678.75
Leicht realisierbare Anlagen	1 795 579.50	Bankschulden	72 099.50
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	468 790.70	Nichteingelöste RF-Flugscheine	546 714.75
Forderungen, andere	24 038.90	Passive Rechnungsabgrenzung	20 500.—
Vorräte	102 496.—	Rückstellungen	21 450.—
Aktive Rechnungsabgrenzung	58 029.10		
Umlaufvermögen	2 624 167.45	Fremdkapital	1 610 443.—
Finanzanlagen	1 246 273.—	Aktienkapital	3 065 000.—
Sachanlagen	1 143 931.—	Gesetzliche Reserven	20 000.—
Anlagevermögen	2 390 204.—	Gewinnvortrag	297 529.95
	<u>5 014 371.45</u>	Bilanzgewinn	21 398.50
		Eigenkapital	3 403 928.45
			<u>5 014 371.45</u>

Versicherungswerte Sachanlagen: Fr. 6 413 200.—.

Bericht der Kontrollstelle

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1988 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir haben festgestellt, dass

- die Bilanz und die Erfolgsrechnung 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 empfehlen wir, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

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

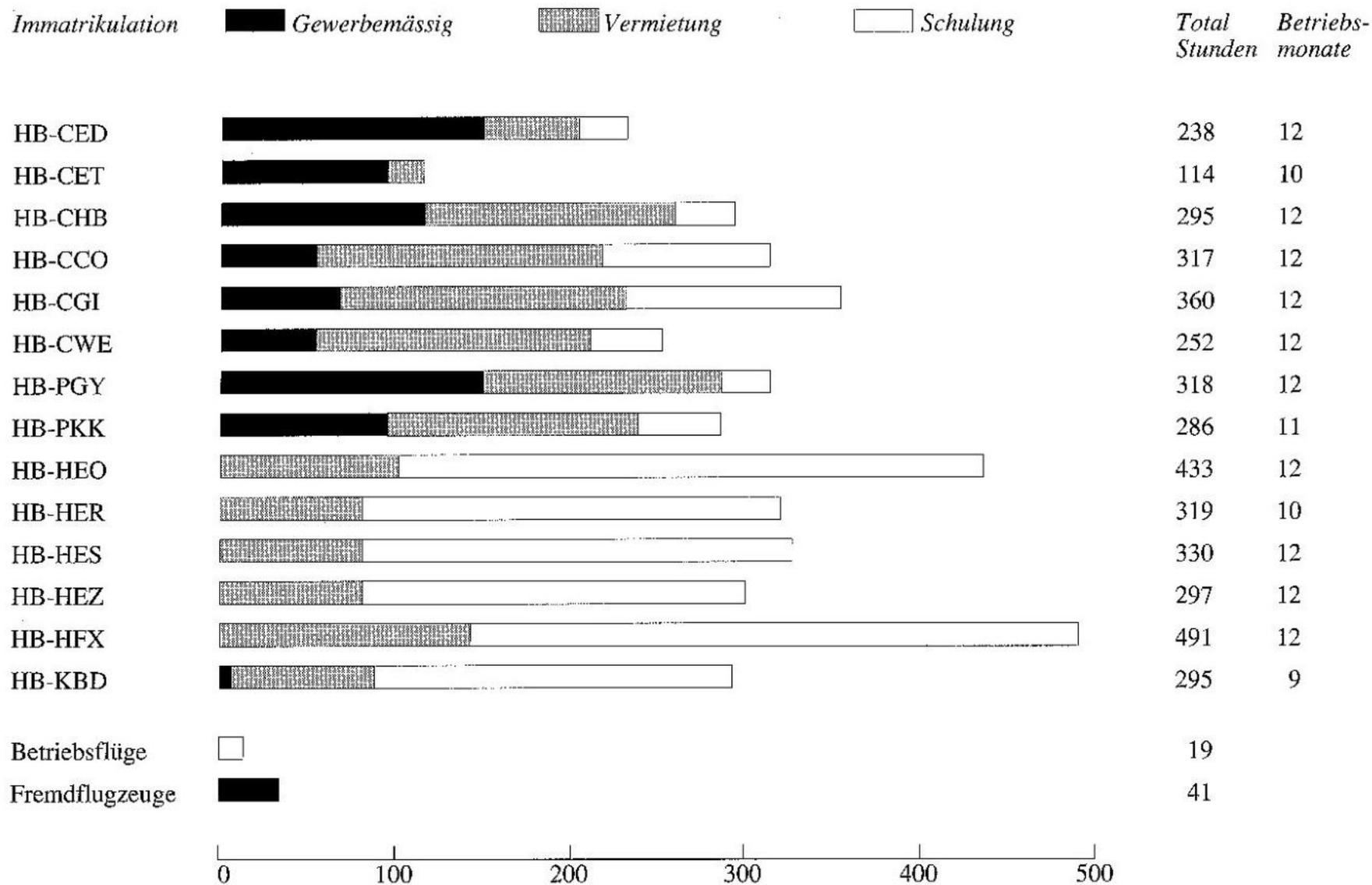
Bern, 5. Mai 1989

v. Graffenried AG Treuhand

W. Maurer
dipl. Bücherexperte

P. Geissbühler
dipl.
Bücherexperte

Flugstunden der einzelnen Flugzeuge 1988



Motorflugbetrieb der Alpar Jahresleistung 1988

	<i>Flugstunden</i>		<i>Flüge</i>		<i>Passagiere</i>	
	1988	1987	1988	1987	1988	1987
1. <i>Gewerbsmässige Flüge</i>						
– Rundflüge	750	620	923	852	2 486	2 230
– Diverse	106	83	180	76	230	330
2. <i>Schulflüge</i>	1 953	2 160	10 371	10 910		
3. <i>Flugzeugvermietung</i>	1 579	1 420	1 960	1 955		
4. <i>Betriebsflüge</i>	19	6	64	22		
Total Motorflug	4 407	4 289	13 498	13 815	2 716	2 560

Motorflugzeugpark der Alpar Stand Ende 1988

<i>Flugzeugtyp</i>	<i>Immatrikulation</i>	<i>Baujahr</i>	<i>Plätze</i>	<i>Motor (PS)</i>	<i>Radio/Nav.</i>	<i>Verwendung</i>
Beechcraft B55 Baron	HB-GFL	1974	6	2×260	IFR	SVG
Cessna 177 RG Cardinal	HB-CED	1973	4	200	FKOT	SVG
Cessna 182 RG Skylane	HB-CHB	1979	4	235	IFR	SVG
Cessna 172 N Skyhawk II	HB-CCO	1979	4	160	FKOT	SVG
Cessna 172 P Skyhawk II	HB-CGI	1981	4	160	FKOT	SVG
Cessna 172 L Skyhawk	HB-CWE	1972	4	150	FKOT	SVG
Piper PA 28/235 Dakota	HB-PGY	1983	4	235	FKOT	SVG
Piper PA 28/181 Archer II	HB-PKK	1986	4	180	FKOT	SVG
AS 202/15 BRAVO	HB-HEO	1973	3	150	FOT	SV
AS 202/15 BRAVO	HB-HER	1974	3	150	FOT	SV
AS 202/15 BRAVO	HB-HES	1974	3	150	FOT	SV
AS 202/15 BRAVO	HB-HEZ	1975	3	150	FOT	SV
AS 202/15 BRAVO	HB-HFX	1978	3	150	FKOT	SV
Robin DA 42 Dauphin	HB-KBD	1986	3	112	FOT	SVG

F = Funk (Radiotelefonie)

K = Radiokompass

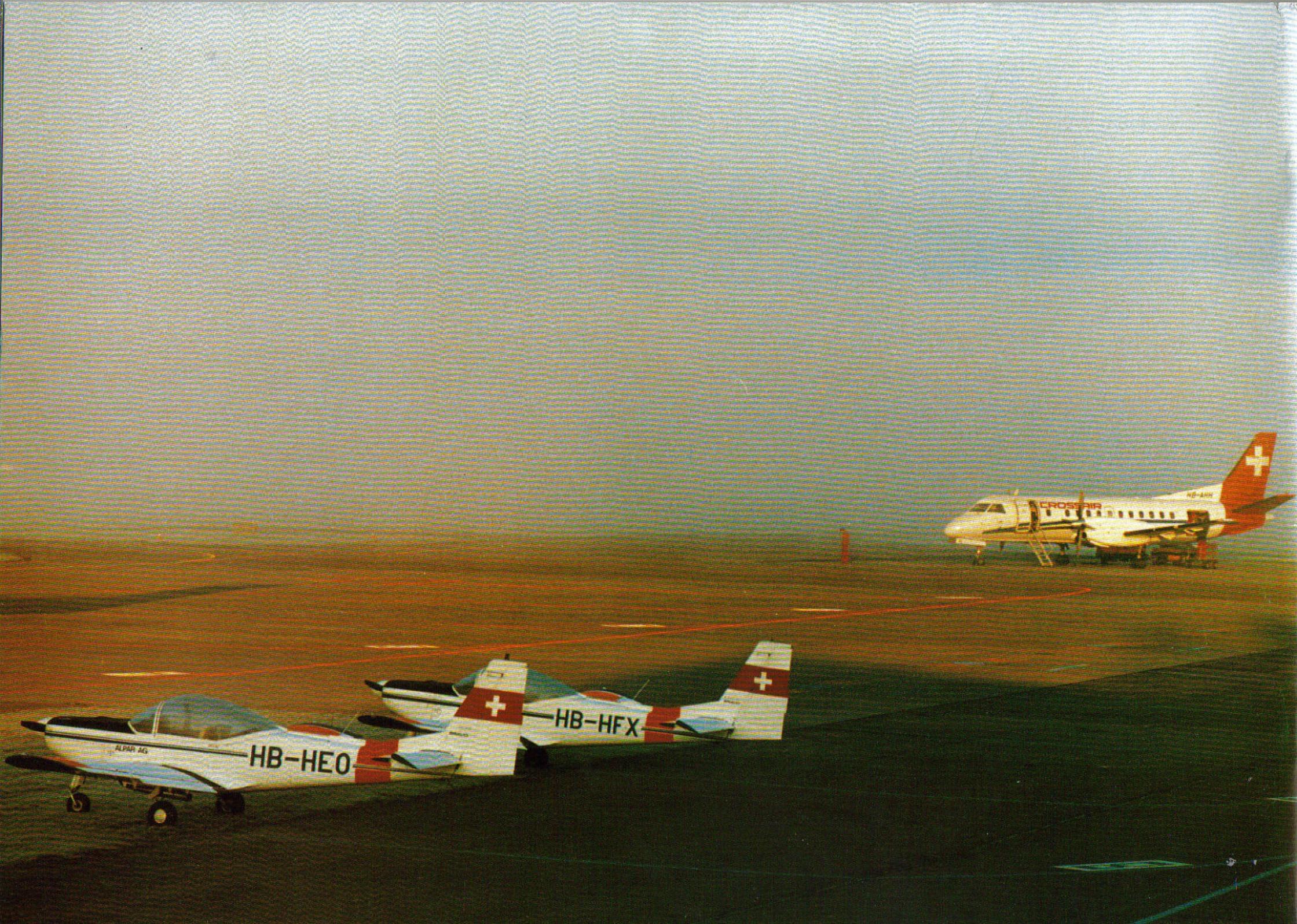
O = VOR

T = Transponder

S = Schulung

V = Vermietung

G = Gewerbsmässig



ALPAR AG

HB-HEO

HB-HFX

CROSSAIR

HB-ANN