



ALPAR

JAHRESBERICHT 1990

Inhalt

	Seite
Organe 1990	2
Wichtiges im Überblick	2
Luftverkehr	3
Flugplatzbetrieb	4
Flugbetrieb	6
Administratives	10
Finanzielles	11
Erfolgsrechnung 1990	12
Bilanz per 31. Dezember 1990	13
Bericht der Kontrollstelle	13
Verkehrsausweis 1990	14
Motorflugbetrieb und Flugzeugpark Alpar AG	15
Ausblick	16

Alpar Jahresbericht 1990

Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG
Postfach, 3122 Kehrsatz

Verwaltungsrat

- Präsident: *Prof. Dr. F. Kellerhals, Fürsprecher, Bern
1. Vizepräsident: *R. Bärtschi, Regierungsrat, Bern
2. Vizepräsident: *Dr. R. Portmann, Direktor,
Bern
Mitglieder: W. Bircher, Stadtpräsident, Bern
Dr. E. Bischof, Grossrat, Bern
J. Bossart, Gemeinderat der Stadt Bern
*D. Folletête, Direktor Schweiz. Volksbank, Bern
*R. Gullotti, Fürsprecher, Bern
Dr. P. Legler, Präsident und Delegierter,
Schweiz. Serum- und Impfinstitut, Bern
A. Moll, KKdt z. D., Muri
*Ch. Riesen, Garagier, Bern
W. Rösli, Direktor, Verkehrsverein, Bern
S. Schmid, Grossrat, Fürsprecher und Notar, Lyss
M. Suter, Direktor und Delegierter des
Verwaltungsrates CROSSAIR AG, Basel

Kontrollstelle: v. Graffenried AG Treuhand, Bern

Direktion: Heinz E. Müller, Direktor, Oberwangen

*Mitglieder des Ausschusses

Wichtiges im Überblick

1990 war für den Berner Flughafen und die ALPAR AG ein Jahr der Konsolidierung. Die Gesamtzahl der Flugbewegungen nahm gegenüber dem Vorjahr markant ab, nämlich um 13% auf 79147. Dennoch gelang es, die Passagierzahlen um 11% auf 142367 zu steigern. Dieses Ergebnis zeigt sich auch in einer Zunahme des prozentualen Anteils der Linienflüge an den Gesamtbewegungen, welcher nun 8,2% beträgt. Eine markante Abnahme verzeichnete die Motorflugschule, nämlich um rund 25%. Die Gründe liegen in der angespannten wirtschaftlichen Gesamtlage, in den meteorologischen Verhältnissen des Jahres 1990 sowie in den bewussten Dämpfungsmassnahmen der ALPAR-eigenen Flugschule. Eine Zunahme verzeichneten die Bewegungen im privaten Geschäftsreiseverkehr, welche zusammen mit dem Linienverkehr die Haupt-Einnahmequelle in Bern-Belp ausmachen.

Im Berichtsjahr gelang der CROSSAIR eine weitere Optimierung der ab Bern angebotenen Destinationen, indem sie eine ausgeprägte Tagesrandverbindung von Bern nach Lugano mit grossem Erfolg einführt. Die drei Destinationen Brüssel, Lugano und Paris können nun von Fluggästen aus Bern zu idealen Vormittagszeiten erreicht und abends wieder verlassen werden. Auf Jahresende wurde seitens der CROSSAIR die viel kritisierte Maschine des Typs Metroliner aus der Verbindung nach Brüssel zurückgezogen und durch die wesentlich komfortablere SAAB 340 ersetzt. Einen nach wie vor bedeutenden Anteil an den Passagierzahlen des Berner Flughafens liefert die Britische Fluggesellschaft DAN-AIR. Leider kündigte sie im Sommer 1990 einen Teilrückzug aus dem Verkehr mit Bern an und fliegt seit Winter 1990/91 lediglich noch Wochenendverbindungen. Die ALPAR AG bedauert diesen Rückzug für den Berner Luftverkehr und den Tourismus des Berner Oberlandes.

Einen entscheidenden Schritt vorwärts machten 1990 die Planungsarbeiten für Ersatzbauten auf dem Flughafen Bern-Belp. In Zusammenarbeit mit den Hauptbenutzern des Flughafens wurde ein Vorprojekt erarbeitet, welches der Verwaltungsrat im Herbst 1990 genehmigte. Hauptpunkt bildet eine räumliche Entflechtung von Linienverkehr, Betriebseinrichtungen, General Aviation und Flugsicherung. Dies wird durch eine Dreiteilung der Bauten erreicht, nämlich ein separates Gebäude für General

Aviation und Flugsicherung, ein Betriebshangar, in welchem sich sämtliche Betriebsseinrichtungen zusammenfassen lassen und ein eigentlicher Passagierterminal für den Linien- und Charterverkehr. Der vorgesehene Investitionsrahmen beträgt ca. 18 Mio. Franken, wobei namhafte Beträge auf die Gestaltung der Aussenbereiche (Strasse, Parkplätze) und den Beitrag des Flughafens an eine neue Erschliessungsrouten entfallen.

Fortschritte lassen sich auch aus den Verhandlungen mit der Gemeinde Belp über die Schaffung einer sogenannten Flughafenzone als Voraussetzung zur Realisierung der Ersatzbauten vermelden. Die vorgesehene Überbauungsordnung konnte im Jahre 1990 weitgehend bereinigt werden und geht 1991 ins Mitwirkungs- und Vorprüfungsverfahren gemäss Baugesetz des Kantons Bern.

Für die REGA-Basis Bern begann mit dem Spatenstich für den Ersatzbau im Herbst 1990 eine neue Ära. Mit der neuen Infrastruktur werden nicht nur bessere Arbeitsbedingungen geschaffen, sondern auch die Voraussetzungen für eine optimale Einsatzfähigkeit.

In Zusammenarbeit mit der Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr, dem Handels- und Industrieverein sowie Tourismusorganisationen liess die ALPAR AG ein Marketingkonzept für den Berner Flughafen durch Herrn Dr. Peter Kühler, Fachexperte in Tourismusfragen, ausarbeiten. Dieses zeigt einen klaren Handlungsbedarf auf, einerseits im Marketing des Flughafens innerhalb seines eigenen Einzugsgebietes, andererseits im «Verkauf» der Destination Bern im Ausland, insbesondere bei ausländischen Fluggesellschaften. Zusammen mit Herrn Dr. Kühler pflegte die ALPAR AG denn auch 1990 verschiedene Kontakte zu regionalen Fluggesellschaften innerhalb Europas, welche durchwegs ein gewisses Interesse an der Eröffnung eigener Linien nach Bern durchblicken liessen. Konkrete Resultate blieben jedoch aus, nicht zuletzt als Folge der am 2. August 1990 eingetretenen Golfkrise.

Der Verwaltungsrat der ALPAR AG dankt an dieser Stelle dem Personal der Unternehmung für dessen unermüdlichen Einsatz zu Gunsten des Berner Flughafens. Ebenfalls zu Dank verpflichtet sind wir den Behörden der Standortgemeinde Belp, der Stadt Bern als Grundeigentümerin und der Direktion für Verkehr, Energie und Wasser des Kantons Bern. Ganz besonders freut uns die stete Unterstützung, die wir beim Bundesamt für Zivilluftfahrt erhalten. Hier sei auch auf die wichtige Arbeit hingewiesen, die die Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr, der Berner Aeroclub und die Vereinigung «pro belpmoos» in der Öffentlichkeitsarbeit zu Gunsten des Flughafens Bern-Belp leisten; auch ihnen gebührt unsere Anerkennung.

Luftverkehr

Allgemeines

Bei einer deutlich geringeren Zahl von Flugbewegungen wurden insgesamt mehr Passagiere befördert.

DAN-AIR

Die DAN-AIR, unser britischer Partner, flog 1990 die Routen London-Gatwick – Bern retour und Manchester – Bern retour. Sie beförderte dabei 42 448 Passagiere (+1,4%), 11 Tonnen Post (–44 Tonnen) und 52 Tonnen Luftfracht (+2 Tonnen).

CROSSAIR

Die CROSSAIR verband 1990 Bern mit folgenden Destinationen: Paris, Lugano, Nizza*, Venedig*, Florenz*, Basel, Brüssel und Düsseldorf (*via Lugano). Auf 5822 Flügen transportierte dabei unser schweizerischer Partner 44 058 Lokalpassagiere (+42%) und 21 313 Transitpassagiere (+27%).

Die CROSSAIR, ALPAR-Aktionärin, beschäftigte auf unserem Flughafen am Jahresende 1990 10 Vollzeit- und 6 Teilzeitangestellte.

Pauschalflugreiseverkehr

Von Bern aus starteten 191 Charterflüge (–24%). Sie brachten 2572 Passagiere (–7%) nach verschiedenen Destinationen.

Flugplatzbetrieb

REGA

Mit ihren Einsatzhelikoptern Alouette III und BO 105 flog die REGA insgesamt 504 Einsätze. Sie transportierte dabei 420 Patienten. 84 Einsätze wurden für Rettungsdienste, Polizei, Feuerwehr sowie zu Demonstrations- und Ausbildungszwecken geflogen.

Heliswiss

Die Heliswiss absolvierte 6227 Flüge ab Basis Bern, 4659 Bewegungen dienten der Schulung, 786 erfolgten gewerbmässig und 782 Bewegungen waren Charterflüge.

Die Heliswiss beschäftigte am Jahresende 6 PH-Piloten und 4 BH-Piloten.

Als erstes westliches Unternehmen konnte die Heliswiss 1990 einen russischen Grosshelikopter des Typs Ka-32 chartern. Die Maschine landete am 27. Juli in Belpmoos und flog am 4. Dezember in die Sowjetunion zurück. In der Zwischenzeit konnten bei Holz- und Materialtransporten wertvolle Erfahrungen gemacht werden. Für 1991 wird nochmals der Einsatz einer Ka-32 in die Wege geleitet.

Allgemeines

Im Betriebsjahr 1990 war unsere Verkehrsanlage während 5566 Stunden betriebsbereit. Die Betriebsbereitschaft wurde durch die ALPAR AG gewährleistet.

Für die Schnee- und Eisräumung wendeten wir 96 Maschinenstunden und 27425 Liter Pistenenteiser auf. Die durch unser Personal umgebauten Schneeräumungszüge haben sich bestens bewährt. Wir sind nun in der Lage, 15–20 Zentimeter Schnee innerhalb einer halben Stunde zu entfernen, und dies mit nur 2 Mann. Immer wieder gute Dienste geleistet hat das Bremskoeffizient-Messgerät, das Skiddometer.

Die Fluglärm-Bearstandungen haben merklich abgenommen. Die kontroversen Telefongespräche konnten sachlicher geführt werden.

In Zusammenarbeit mit Kantonspolizei, Bundesanwaltschaft und Zollbehörden hat unsere Flugpolizei die Kontrolle für die Sicherheit der Linien-Passagiere massiv verstärkt.

Internationaler Geschäfts- und Touristikverkehr, Rettungsflüge

Im Bereich «Privatverkehr» kontrollierten Zollbeamte 11 191 Flugzeuge und unsere Flugpolizei in den Randstunden 443. Am 17. April und am 24. April trafen zwei interkontinentale Flüge (Gulfstream IV und Falcon 50) ein; der erste aus Gander, New Fundland, der zweite aus Stephenville, New Fundland, via Reykjavik.

Nebst den vertrauten Geschäftsflugzeugen von Duscholux, J. Meini, Lego, Danfoss, Philips, VW, Mercedes-Benz, BMW, Fiat, Volvo, Fidinam, Dr. Oetker, Burda-Verlag u.a. flogen 31 Taxifluggesellschaften, die meisten mehrmals, Bern an.

Flugverkehrsleitung

Die Swisscontrol hat in Bern-Belp mit einem Personalbestand von 8 Flugverkehrsleitern, 4 Assistentinnen und einem Flugsicherungselektroniker 91 343 Flugbewegungen betreut. In dieser Zahl sind 6222 Transitflüge inbegriffen, die den Kontrollbereich des Berner Flughafens durchflogen.

Im Februar konnten im Kontrollturm neue Arbeitspulte in Betrieb genommen werden. Ebenfalls wurde ein neues Flughafen- und Wetterdaten-Darstellungssystem installiert. Auf verschiedenen Monitoren können Piloten und Flugsicherungspersonal die meisten aktuellen Wetterdaten und technischen Informationen über den Flughafen einsehen.

Im November wurden schliesslich auch auf dem Flughafen Bern-Belp die Radardienste eingeführt. Die Radardaten werden auf einer PTT-Leitung von Zürich-Kloten ins Belpmoos übertragen. Diese Daten erlauben alle mit Transponder ausgerüsteten Flugzeuge im Berner Luftraum zu identifizieren. Mit der Radarüberwachung ist vor allem die Flug-Sicherheit beträchtlich erhöht worden.

Verkehrs- und Betriebsdienste

Die Operationszeiten hielten sich bei ähnlichem Flugplan im Rahmen des Vorjahres. Die aufgelaufenen Sommer-Überstunden konnten kompensiert werden.

Die von der Alpar beauftragten Reiseunternehmen PTT und BLASER Airporttaxi transportierten 5919 DAN-AIR- und 5580 CROSSAIR-Passagiere. Die Auto AG führte 11 475 Gäste von und nach Interlaken.

Das Tax-free- und Café-Bar-Geschäft erzielte bei einem Umsatz von 327 900 Franken einen Gewinn von 121 700 Franken.

Im Winterbetrieb setzten wir unsere Schneeräumzüge und das Pistenent-eisefahrzeug 22 mal ein.

Die Firma SHELL hat 1990 bei 9279 Betankungen 787 000 Liter Benzin und 2 229 000 Liter Flugpetrol verkauft. Der Jahresumsatz ging um 5,8% zurück.

Flughafenfeuerwehr/Rettungsdienste

Unsere Rettungsdienste mussten 29 mal aufgeboten werden, in den meisten Fällen, vorsorglich bei Landungen mit Querwindböen.

Die Flughafenfeuerwehr führte ihre regelmässigen Übungen und Instruktionen im gewohnten Rahmen durch. Im Herbst erhielten wir vom Flughafen Zürich das von der Firma Vogt in Oberdiessbach umgebaute Tanklöschfahrzeug Magirus abgeliefert.

Fünf ausländische Minister trafen zum Besuch beim Bundesrat ein:

am 22.	Februar	der italienische Verkehrsminister,
am 14.	Mai	der italienische Ministerpräsident Andreotti,
am 8.	Juni	der saudiarabische Verteidigungsminister,
am 14./15.	Juli	der deutsche Aussenminister Genscher,
am 20.	September	die britische Premierministerin Thatcher.

Flugbetrieb

Personal

Im Berichtsjahr standen wiederum drei hauptamtliche Fluglehrer zur Verfügung. Ende Jahr konnte ein Wartungsfachmann und Berufspilot angestellt werden, der hauptsächlich als Flugpolizist, aber auch als technischer Chef eingearbeitet wurde. 23 nebenamtliche Fluglehrer waren im Bereich Schulung eingesetzt. Das Kader der nebenamtlichen Fluglehrer und Berufspiloten umfasste Ende Jahr 57 Personen. Im Kundendienst, der Einsatzstelle des ALPAR-Flugbetriebes, war das Jahr 1990 durch personelle Veränderungen gekennzeichnet. Gegen Jahresende stabilisierte sich die Situation.

Flugzeugpark

In den Flugzeugpark sind im Jahr 1990 beträchtliche Mittel investiert worden. Die Cessna Cardinal wurde durch eine wesentlich leisere, modernere Cessna Skylane ersetzt. Die Zahl der Zellen- und Motorrevisionen war eher grösser als normal, was nebst Kosten auch zum Teil überdurchschnittlich lange Ausfallzeiten zur Folge hatte.

Die Einstufung der 14 ALPAR-Flugzeuge in die Lärmkategorien A bis D hat sich mit der Einführung der Cessna Skyline nochmals wesentlich verbessert. Nun weisen 8 Flugzeuge Kategorie D (leiseste Kategorie) und 6 Flugzeuge Kategorie C auf. 10 von 14 Flugzeugen sind im Verlaufe der letzten Jahre mit einem Schalldämpfer nachgerüstet worden.

Produktion

Mit 5065 Flugstunden war die Jahresproduktion gegenüber dem Vorjahr um 450 Stunden (-8,2%) geringer. Dieser Produktionsrückgang war einerseits bedingt durch eine rückläufige Anzahl FVS- und FWB-Schüler, andererseits aber auch klar wetterabhängig.

Anteil an den Gesamtflugstunden	1990	1989
- Motorflugschulung*	42,9%	44,3%
- Flugzeugvermietung	40,0%	35,3%
- Gewerbsmässige Flüge	16,3%	19,2%
- Betriebsflüge	0,8%	1,2%
	100,0%	100,0%
*Davon FVS/FWB	29,8%	32,2%

Flugschule

Die Gesamtproduktion Schulung reduzierte sich um 11%, wobei sich die Privatschulung um 2,2%, die Fliegerische Vorschulung (FVS) und die Fliegerische Weiterbildung im Auftrag des Bundes (FWB) aber um 27% verminderten. Bei der FVS war die Stundenproduktion um 21,3% und bei der FWB um 37,5% geringer. Diese Minderproduktionen sind auf Veränderungen im Qualifikationssystem bei der FVS und auf Budgetbeschränkungen bei der FWB zurückzuführen.

Kurstätigkeit 1990:

6 Kurse FVS Stufe I	36 Teilnehmer
2 Kurse FVS Stufe II	14 Teilnehmer
3 Navigationskurse FWB	13 Teilnehmer
3 Praktische CVFR-Kurse	5 Teilnehmer
2 Theoriekurse PP	38 Teilnehmer
2 Theoriekurse B + BB	15 Teilnehmer
2 Einführungskurse MIGROS	36 Teilnehmer
2 Kurse für Swisscontrol AG	3 Teilnehmer

Gewerbsmässige Flüge

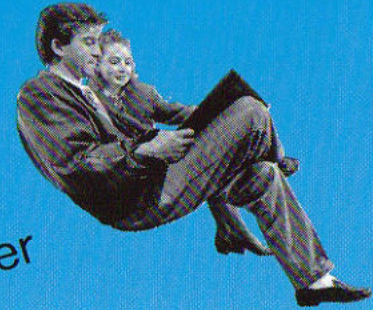
Im Vergleich zu anderen Jahren waren die Wetterverhältnisse für den Rundflugbetrieb 1990 sehr ungünstig. Dies hatte eine um 27% geringere Stundenproduktion und eine um 30% geringere Anzahl beförderter Passagiere zur Folge. Die Monate Oktober und November wiesen die seit langem schlechtesten Alpenflugbedingungen auf. Dabei wurde im Oktober 67% und im November 73% weniger Umsatz produziert als im Vorjahr. Wir stellen bei unserer Kundschaft einen deutlichen Trend zu längeren Flügen fest. Unsere durchschnittliche Flugzeit pro Flug liegt erfreulicherweise bei 52 Minuten.

Aufteilung der Rundflüge	1990	1989
- Stadt Bern oder Gürbetal/Aaretal	171	238
- Thunersee oder Jurasee	119	129
- Berner Oberland	149	183
- Berner Alpen	194	307
- Matterhorn	192	278
- Spezialrundflüge	26	58
Total Flugstunden Rundflüge	741	1015

Flugzeugvermietung

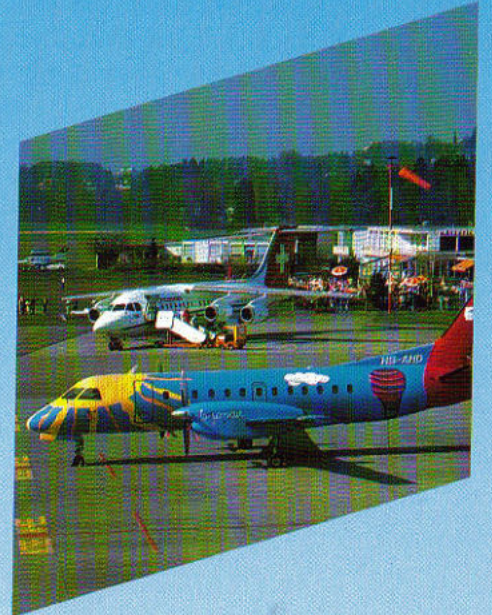
Die Produktion in dieser Sparte erhöhte sich um 4%. Sie ist weniger stark vom Wetter abhängig. Durch die grosse Anzahl im Vorjahr ausgebildeter Piloten ergibt sich aus Trainingsgründen eine gewisse Verlagerung auf das Jahr 1990. Auch in der Flugzeugvermietung stellen wir fest, dass die durchschnittliche Flugzeit pro Landung bei einer Stunde liegt. Das darf als gutes Resultat unserer diesbezüglichen Anstrengungen gewertet werden.

YOUR HELP IS BERN BELP



Der Flughafen für Geschäftsleute und Kenner





Administratives

Der Verwaltungsrat behandelte seine Geschäfte in 4 Sitzungen des Gesamtrates und 4 Sitzungen des VR-Ausschusses.

Die 42. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre über das Geschäftsjahr 1989 wurde am 12. Juni 1990 im Gasthof zur Linde in Belp durchgeführt. Sie war von 67 Aktionären besucht, die 22292 eigene und vertretene Aktien vereinigten (72,7% der Aktienstimmen).

Herr Josef Bossart, Finanzdirektor der Stadt Bern, wurde neu in den Verwaltungsrat gewählt. Dieser zählt nunmehr 14 Mitglieder.

Finanzielles

Für das Geschäftsjahr 1990 überarbeiteten wir die Präsentation von Erfolgsrechnung und Bilanz gegenüber den Vorjahren. Zeitgemässe Begriffe, die Aufgliederung des Liegenschaftsaufwandes und -ertrages nach dem Bruttoprinzip sowie das Ausmerzen intern verrechneter Kosten und Erträge aus der Erfolgsrechnung sollen die Transparenz der Rechnungsablage verbessern. Dem gleichen Ziel dienen die erstmals mitveröffentlichten Vorjahreszahlen. Damit diese mit den Ergebnissen von 1990 vergleichbar sind, wurden sie an das neue Rechnungsmodell angepasst und stimmen deshalb nicht mehr durchwegs mit den im Geschäftsbericht 1989 wiedergegebenen Zahlen überein. Dasselbe gilt für den dort publizierten Kommentar zu den Spartenergebnissen des Platz- und Flugbetriebes.

Erfolgsrechnung

Der **Cash-flow des Gesamtunternehmens** lag mit 570000 Franken rund 5% unter demjenigen des Vorjahres und erreichte den budgetierten Betrag bei weitem nicht. Die wichtigsten Gründe für dieses unbefriedigende, aber nicht enttäuschende Jahresergebnis sind die Ertragsausfälle des Flugbetriebes sowie die stark gestiegenen Personal- und Verwaltungskosten. Gegenüber dem Vorjahr nahmen die Betriebskosten um 10% zu, währenddem die Betriebserträge lediglich einen Zuwachs von 8,4% verzeichneten.

Der Platzbetrieb verbesserte sein Spartenergebnis gegenüber dem Vorjahr nochmals markant. Nach Verrechnung der auf ihn entfallenden Verwaltungskosten und betriebsfremden Erträge erzielte er einen Cash-flow von 661000 Franken (Vorjahr 417000 Franken).

Der Cash-flow des **Flugbetriebes** sank demgegenüber von 184000 Franken auf einen Minusbetrag von 91000 Franken. Wegen der schlechten Witterung im 4. Quartal und als Folge der freiwillig angeordneten Beschränkung der Schulflüge (-4000 Bewegungen zum Vorjahr) sanken die Erträge aus dem Flugbetrieb um rund 250000 Franken oder um 15%. Umgekehrt blieben die auf den Flugbetrieb entfallenden Kosten stabil.

Es zeigt sich, dass der Betriebsaufwand in dieser Sparte wegen des hohen Festkostenanteils (Vollzeitbeschäftigte, die auch im Platzbetrieb eingesetzt werden; Verwaltungskostenanteil; Unterhaltsarbeiten) nur geringfügig einer rückläufigen Ertragslage angepasst werden kann.

Aus dem **Gesamtergebnis** (Cash-flow) konnten erneut Abschreibungen vorgenommen werden, die über den betrieblichen Erfordernissen liegen.

Bilanz

Ohne Berücksichtigung der angelaufenen Bauplanungsarbeiten betragen die Investitionen im Berichtsjahr 516000 Franken. Sie konnten vollständig aus selbst erarbeiteten Mitteln finanziert werden. Flüssige Mittel und Finanzanlagen nahmen deshalb gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig ab. Die Vermögenslage der Gesellschaft ist gesund. Ihre ausgewiesenen eigenen Mittel machten Ende 1990 beinahe drei Viertel der Bilanzsumme aus. Diese starke Substanz erlaubt es ohne weiteres, einen allfälligen Ertragsrückgang im Linienverkehr aufzufangen und gleichzeitig mit der erforderlichen Investitionstätigkeit – auch im baulichen Bereich – ohne Verzug fortzufahren.

Erfolgsrechnung 1990

AUFWAND

	1990 Fr.	1989 Fr.
Material- und Warenaufwand	250 479.40	219 765.80
Personalaufwand	2 714 786.45	2 428 128.30
Leistungen Dritter	1 220 938.—	927 139.—
Pachtzinsen	171 000.—	170 568.65
Unterhalt & Rep. Betriebsmittel	453 264.65	522 533.15
Betriebsstoffe/Vers./Gebühren	704 189.—	705 992.—
Verwaltungsaufwand	406 197.55	291 796.15
Übriger Betriebsaufwand	243 737.20	320 486.80
Liegenschaftsaufwand	87 296.20	97 196.60
Abschreibungen	562 774.05	588 000.—
Betriebsfremder Aufwand	31 695.20	39 634.55
Reingewinn	7346.90	13 326.50
	<u>6 853 704.60</u>	<u>6 324 567.50</u>

Antrag des Verwaltungsrates über die Gewinnverwendung 1990

	1990 Fr.	1989 Fr.
Gewinnvortrag vom Vorjahr	328 254.95	316 928.45
Reingewinn	7 346.90	13 326.50
	<u>335 601.85</u>	<u>330 254.95</u>
Zur Verfügung der Generalversammlung An gesetzliche Reserven	3 000.—	2 000.—
	<u>332 601.85</u>	<u>328 254.95</u>
Vortrag auf neue Rechnung		

ERTRAG

Ertrag aus Flugplatzbetrieb	4 263 618.30	3 524 106.60
Ertrag aus Flugbetrieb	1 471 304.05	1 728 939.25
Ertrag aus Handelswaren	367 863.40	359 236.20
Erlös aus div. Dienstleistungen	257 648.40	272 565.20
Liegenschaftsertrag	283 204.55	243 578.55
Betriebsfremder Ertrag	210 065.90	196 141.70
	<u>6 853 704.60</u>	<u>6 324 567.50</u>

Bilanz per 31. Dezember 1990

	1990 Fr.	1989 Fr.
AKTIVEN		
Greifbare Mittel	394 724.10	114 256.90
Leicht realisierbare Anlagen	527 791.10	1 051 181.60
Debitoren	711 884.25	667 277.75
Andere Forderungen	37 756.60	43 039.50
Warenvorräte	108 503.—	115 656.—
Transitorische Aktiven	39 483.65	66 885.95
Umlaufvermögen	1 820 142.70	2 058 297.70
Finanzanlagen	1 239 632.—	1 254 632.—
Sachanlagen	1 699 923.90	1 454 654.95
Anlagevermögen	2 939 555.90	2 709 286.95
	<u>4 759 698.60</u>	<u>4 767 584.65</u>
PASSIVEN		
Kreditoren	589 875.30	531 146.30
Bankschulden	0.—	179 091.10
Transitorische Passiven	4 738.75	11 596.10
Nichteingelöste Rundflug-Gutscheine	646 743.70	557 046.20
Rückstellungen	93 739.—	71 450.—
Fremdkapital	1 335 096.75	1 350 329.70
Aktienkapital	3 065 000.—	3 065 000.—
Gesetzliche Reserven	24 000.—	22 000.—
Gewinnvortrag	328 254.95	330 254.95
Reingewinn	7 346.90	
Eigenkapital	3 424 601.85	3 417 254.95
	<u>4 759 698.60</u>	<u>4 767 584.65</u>

Bericht der Kontrollstelle

an die Generalversammlung der Aktionäre der Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, Bern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1990 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 Prüfung empfehlen wir, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

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

Bern, 3. April 1991

v. Graffenried AG Treuhand



W. Maurer
dipl. Bücherexperte

P. Geissbühler
dipl. Bücherexperte

Flughafen Bern-Belp Verkehrsausweis 1990

	<i>Flugbewegungen</i>		<i>Flugpassagiere</i>		<i>Luftfracht in kg</i>	
	1990	1989	1990	1989	1990	1989
A. Gewerbsmässiger Luftverkehr						
1. Linienverkehr	6 484	5 376	86 506	72 956	56 345	53 493
2. Pauschal-Flugreiseverkehr	191	250	2 078	2 760	0	0
3. Bedarfsverkehr						
– Rundflüge	2 154	3 460	4 416	5 807	0	0
– Transport- und andere gewerbsmässige Flüge	3 200	3 121	4 078	3 229	0	133 220
B. Nicht gewerbsmässiger Flugverkehr						
*4. Flüge des BAZL	3 875	4 825	1 448	1 194		
*5. Militärflüge (inkl. ausländische Flugzeuge)	2 615	2 150	243	227		
*6. Privatflüge (inkl. Segelschlepp)	30 055	30 710	19 392	20 105		
*7. Andere nicht gewerbsmässige Flüge	357	476	28	7		
8. Motorflugschulung	26 695	34 147	2 004	2 364		
9. Helikopterschulung	3 521	6 402	367	94		
Gesamter Flugverkehr	79 147	90 917	120 560	108 743	56 345	186 713
<i>Davon:</i>						
1) gewerbsmässig	12 029	12 207	97 078	84 752	56 345	186 713
1) nicht gewerbsmässig	67 118	78 710	23 482	23 991	0	0

21 807 Passagiere reisten im Jahr 1990 via Flughafen Bern-Belp im Transitverkehr.
(16 014 total 1989).

* In diesen Verkehrskategorien sind die Helikopterflüge eingeschlossen.

1) Definition Luftfahrtsrecht.

Motorflugbetrieb der Alpar Jahresleistung 1990

	<i>Flugstunden</i>		<i>Flüge</i>		<i>Passagiere</i>	
	1990	1989	1990	1989	1990	1989
1. <i>Gewerbsmässige Flüge</i>						
– Rundflüge	741	1 015	825	1 193	2 229	3 243
– Diverse	86	43	113	51	51	51
2. <i>Schulflüge</i>	2 171	2 442	9 881	12 216		
3. <i>Flugzeugvermietung</i>	2 028	1 946	2 477	2 371		
4. <i>Betriebsflüge</i>	39	69	103	143		
Total Motorflug	5 065	5 515	13 399	15 974	2 280	3 294

Motorflugzeugpark der Alpar Stand Ende 1990

<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 Skylane RG	HB-CLU	1981	4	235	IFR	SVG
Cessna 182 Skylane RG	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 DR 42 Dauphin	HB-KBD	1986	3	112	FOT	SVG

F = Funk (Radiotelefonie)
K = Radiokompass

O = VOR
T = Transponder
S = Schulung
IFR = Instrumentenflug

V = Vermietung
G = Gewerbsmässig

Ausblick

Bereits zu Beginn des Jahres 1991 musste der Verwaltungsrat den Weggang von Direktor Heinz Müller zur Kenntnis nehmen. Dennoch wurden eine ganze Reihe bedeutender Zielsetzungen für 1991 festgelegt:

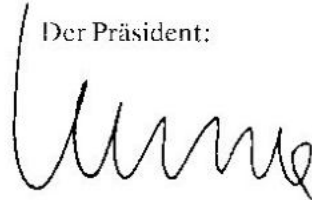
- Bereinigung der baurechtlichen Voraussetzungen mit der Gemeinde Belp derart, dass 1992 die Flughafenzone der Gemeindeversammlung vorgelegt werden kann.
- Feinplanung der Ersatzbauten mit dem Ziel, auf den Zeitpunkt der Gemeindeversammlung in Belp Baugesuchsreife zu erlangen.
- Verabschiedung einer neuen Tarifordnung für die Benützung des Flughafens, welche alle bewilligungspflichtigen Tarife in einer übersichtlichen Schrift zusammenfasst und gleichzeitig der ALPAR AG wesentliche zusätzliche finanzielle Mittel sichert.
- Neukonzept des ALPAR-eigenen Flugbetriebes, wonach mit weniger Bewegungen auf längeren Flügen und mit mehr Passagieren auch mehr Ertrag erwirtschaftet werden soll.

- Umsetzung der Erkenntnisse aus dem Marketingkonzept von Dr. Kühler, insbesondere Pflege der angebahnten Kontakte zu ausländischen Airlines.
- Intensive Suche nach einer Fluggesellschaft, welche bereit ist, eine Tagesrandverbindung unter der Woche zwischen Bern und London aufzubauen.

Bern, 10. April 1991

Namens des Verwaltungsrates
ALPAR AG, Flug- und Flugplatzgesellschaft

Der Präsident:



Prof. Dr. F. Kellerhals

Der Vizepräsident:



Dr. R. Portmann



G-BPNT

BAE 146