



ALPAR

Flughafen Bern-Belp
Geschäftsbericht 1991

Inhalt

	Seite
Organe	2
1991 im Überblick	2
Luftverkehr	3
Flugplatzbetrieb	5
Flugbetrieb	6
Administratives	10
Finanzielles	11
Bericht der Kontrollstelle	11
Bilanz	12
Erfolgsrechnung	13
Verkehrsausweis	14
Motorflugbetrieb und Flugzeugpark ALPAR AG	15
Ausblick	16

Umschlag Seite 1: C-GSBR, Gulfstream III, Steven Roman / Denison Mines

Umschlag Seite 3: HB-FOA, Pilatus PC 12, Pilatus

Photos: H. P. Zürcher

Geschäftsbericht 1991

des Verwaltungsrates



ALPAR

Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Verwaltungsrat

- Präsident: * Prof. Dr. F. Kellerhals, Fürsprecher, Bern
1. Vizepräsident: * R. Bärtschi, Regierungsrat, Bern
2. Vizepräsident: * Dr. R. Portmann, Grossrat, Direktor Handels- und Industrieverein des Kantons Bern
- Mitglieder:
W. Bircher, Stadtpräsident, Bern
Dr. E. Bischof, Grossrat, Bern
J. Bossart, Gemeinderat, Bern
J. Fässler, Direktor Steyr-Daimler-Puch, Steffisburg
* 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 (Austritt auf GV 91)
* Ch. Riesen, Garagier, Bern (Austritt auf GV 91)
W. Rösli, Direktor Verkehrsverein Bern
S. Schmid, Grossrat, Fürsprecher und Notar, Lyss
M. Suter, Direktor und Delegierter des Verwaltungsrates CROSSAIR AG, Basel
- * Mitglieder des Verwaltungsratsausschusses

Direktion

- Heinz E. Müller, Direktor, Oberwangen
(bis 9. 3. 91)
Charles Riesen, Direktor, Wabern

Kontrollstelle

- v. Graffenried AG Treuhand, Bern

1991 wird als Jahr der Rezession, nicht nur im Luftverkehr, in Erinnerung bleiben. Ertragseinbussen und andere Erscheinungen einer rückläufigen Konjunktur warfen ihre Schatten.

Auf dem Flughafen Bern-Belp erhöhte sich die Gesamtzahl der Flugbewegungen gegenüber dem Vorjahr um 5463 oder 7% nur unwesentlich. Die Motorflugschulung aller Ausbildungsstellen (Private und im Auftrag des Bundes) nahm um 5684 Flugbewegungen oder 18% zu. Die ALPAR-eigene Flugschule blieb mit einer Steigerung von 5% in den Vorgaben des Schulungskonzepts. Die privaten Geschäftsreiseflüge blieben mit einer Abschwächung um 241 Bewegungen im Rahmen des Vorjahres. Der Linienverkehr verzeichnete einen Rückgang von 993 Bewegungen. Die DAN-AIR führte 408 und die CROSSAIR 585 Flüge weniger aus.

Die Planungsarbeiten für den Ersatz der Bauten von ALPAR und Bund wurden entsprechend dem Vorprojekt weitergeführt. Die Voraussetzungen für die geplante Flughafenzone konnten dank guter Zusammenarbeit mit Bund, Kanton und Gemeinde soweit geschaffen werden, dass die Umzonung 1992 der Gemeindeversammlung Belp vorgelegt werden kann.

Anfangs März 1991 verliess Direktor Heinz E. Müller die ALPAR AG. Die Geschäfte wurden bis Ende Juni interimistisch durch Dr. R. Portmann und Ch. Riesen geführt. Am 1. Juli 1991 übernahm der vom Verwaltungsrat zum neuen Direktor gewählte Ch. Riesen die Leitung.

Mit einem Tag der offenen Tür wurde vom 20. bis 22. September der Flugplatz einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Die hervorragende Zusammenarbeit der beteiligten Firmen, Ämter und Vereine liess diese Informationstage zu einem vollen Erfolg werden. Mehr als 10 000 Personen besuchten die vorwiegend statische Ausstellung.

Am 18. Oktober 1991 konnte die REGA nach einjähriger Bauzeit ihre neue Basis Bern mit einem Festakt offiziell in Betrieb nehmen.

Luftverkehr

Zusammen mit der Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr und dem Handels- und Industrieverein des Kantons Bern wurden Kontakte zur Aufnahme von Linienverbindungen nach England und Holland weitergepflegt. Nicht zuletzt als Folge der angespannten Lage im Luftverkehr konnten vorerst keine neuen Luftfahrtsgesellschaften für Bern-Verbindungen gewonnen werden.

Auf den 1. 1. 1992 konnte eine neue Tarifordnung eingeführt werden, die dank gutem Willen aller Beteiligten in kurzer Zeit erarbeitet wurde.

Die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit dem Hauptaktionär CROSSAIR verlief auch 1991 wieder erfreulich und harmonisch.

Das Personal der ALPAR AG zeichnete sich durch gute Leistungen aus; der Verwaltungsrat dankt für die erwiesene Loyalität und Betriebstreue. Dank gilt ebenfalls den Behörden der Gemeinde Belp, der Stadt Bern und des Kantons Bern für ihre Bereitschaft, zur Sicherung der Zukunft des Regionalflughafens Bern-Belp und der bernischen Aviatik beizutragen. Besonders hervorgehoben sei die Zusammenarbeit und die Unterstützung, welche der Flugplatzhalterin durch die Bundesinstanzen zuteil wird. Verdank seien im weiteren das kooperative Engagement der Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr, des Berner Aero-Clubs und von Pro Belpmoos. Diese Organisationen tragen wesentlich zur Akzeptanz des Bundesstadt-Flughafens bei.

Allgemeines

Die Beschränkung der Bern-Rotationen der DAN-AIR auf Wochenendflüge bewirkte einen Rückgang der von ihr beförderten Passagiere von 42 448 im Jahr 1990 auf 14 426 im letzten Jahr.

Die CROSSAIR vermochte die Passagierzahlen zu halten, obschon die Zahl ihrer Flugbewegungen um 585 abnahm.

DAN-AIR

Die DAN-AIR flog mit dem Flüsterjet BAe 146 die Route Bern-London-Gatwick-Bern. Auf 127 Flügen transportierte sie 14426 Passagiere (-66 %) und 20 Tonnen Fracht (-61 %).

CROSSAIR

Seit dem 1. Juli 1980 bedient die CROSSAIR den Flughafen Bern-Belp im Linienverkehr. Nach und nach konnte der Flugplan optimiert werden. 1991 verband die CROSSAIR die Bundesstadt mit Paris, Lugano, Brüssel, Basel, Nizza*, Venedig*, Florenz* und Rom* (*via Lugano). Sie transportierte 44589 Lokalpassagiere (+1,2%) und 15603 Transitpassagiere (-26,8 %). Die meisten Flüge wurden mit dem bewährten Saab-Cityliner durchgeführt. Dieser Flugzeugtyp mit seiner vollständig digitalisierten Bordtechnik wird einerseits von den Piloten geschätzt und ist andererseits dank seiner geräumigen Kabine, dem verhältnismässig geringen Lärmpegel und der aufmerksamen Bedienung durch die Airhostessen auch bei den Passagieren beliebt.

Die seit nunmehr vier Jahren bestehende Zusammenarbeit zwischen ALPAR und CROSSAIR, wonach die CROSSAIR für das Passagierhandling verantwortlich zeichnet, hat sich auch 1991 bewährt.

Ende 1991 beschäftigte die CROSSAIR auf dem Flughafen Bern-Belp 11 Vollzeit- und 6 Teilzeitangestellte.

Pauschalflugreiseverkehr

1991 starteten ab Bern 101 Charterflüge (-47%) mit 2174 Passagieren (15%) nach verschiedenen Destinationen.

REGA

Die REGA-Basis Bern erlebte ein aussergewöhnliches Jahr. Insgesamt wurden 539 Flugbewegungen registriert; davon waren 472 Rettungseinsätze zugunsten von verunfallten oder erkrankten Menschen. Die restlichen Flüge betrafen Ausbildung, Rettungsübungen oder waren technischer Natur. Im September konnte nach knapp einjähriger Bauzeit der neue Hangar bezogen werden. Damit fand das seit 1978 bestehende Provisorium in der Baracke ein Ende. Neben dem Hangar mit Platz für die beiden Hubschrauber BO-105 und Alouette III steht der Pikettcrew ein Büro- und Wohntrakt zur Verfügung. Die Basis ist rund um die Uhr mit einem Arzt, einem Flughelfer und einem Piloten besetzt. Tagsüber beträgt die Startzeit maximal 5 Minuten, während nachts die Crew in spätestens 20 Minuten in der Luft ist.

Am 13. Dezember fand sich hoher Besuch im neuen Hangar ein: Die erste Agusta A 109 K2 wurde der Presse vorgestellt. Die REGA hat von diesem Typ 15 Maschinen bestellt, um die jetzige Flotte von 3 BO-105 und 11 Alouette III bis Ende 1994 zu ersetzen. Die Basis Bern erwartet ihren neuen Hubschrauber Mitte 1994.

Heliswiss

Die Heliswiss beschäftigte Ende 1991 insgesamt 83 Angestellte. Davon hatten 54 ihren Arbeitsplatz am Hauptsitz Flughafen Bern-Belp. 29 Mitarbeiter betreuten die Aussenstationen Gruyère, Erstfeld, Domat-Ems, Samedan und Haslital, wo sie auch ihren festen Wohnsitz haben.

Mit 34 Mitarbeitern im technischen Dienst ist die Heliswiss in der Lage, die eigenen und Kundenhelikopter aus dem In- und Ausland zu warten. 75 % des Umsatzes des technischen Dienstes werden mit der Wartung von Kundenhelikoptern erzielt, wobei vor allem die Fähigkeiten der gut ausgebildeten, langjährigen Spezialisten geschätzt werden. Der technische Dienst der Heliswiss ist offizielle Service-Station für alle amerikanischen Bell-Helikopter, die deutschen MBB Messerschmitt-Bölkow-Blohm (BO-105, BK-117) und die französischen Eurocopter-Produkte (Alouette II, III, LAMA, Ecureuil).

Flugplatzbetrieb

Allgemeines

Der Flughafen Bern-Belp war im Jahr 1991 während 5541 Stunden betriebsbereit. Den Erfordernissen der Konzession entsprechend wurde die Öffnungszeit mit 2 bis 3 Schichten des Ramp-Betriebes (Betriebsdienste Vorfeld) sichergestellt.

Die Maschinen zur Schnee- und Eisräumung waren 98 Stunden im Einsatz; sie verbrauchten 27200 Liter Pistenenteiser.

Die Beanstandungen wegen Fluglärm sind weiter zurückgegangen.

Die unter anderem wegen des Golfkrieges zeitweise nötig gewordene Erhöhung der Sicherheitsmassnahmen konnte zusammen mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt, mit der Bundespolizei, der Kantonspolizei und der Zollbehörde erfüllt werden.

Die Zollabfertigung wurde für 10 849 Flugzeuge erbracht.

Flugverkehrsleitung

Im Verlaufe des Jahres 1991 wurden die Pläne für die Bauten des Bundes im Detail ausgearbeitet. Für die Flugsicherungsdienste Bern-Belp sind ein neuer Kontrollturm, Betriebsräume für AIS/COM, für den technischen Dienst sowie Büros geplant. Der Baubeginn ist frühestens 1993 zu erwarten, so dass mit dem Bezug der Räume 1995 zu rechnen ist.

Das neu installierte Bright Display hat sich bewährt. Kleine technische Mängel waren rasch behoben. Seit Frühjahr 1991 verfügt nun der Flughafen Bern-Belp über einen Radardienst, der sowohl von Benützern wie von Flugverkehrsleitern geschätzt wird.

Im vergangenen Jahr wurde von einer Arbeitsgruppe, bestehend aus Mitarbeitern von Zürich, Lugano und Belp, die Ausarbeitung des Konzeptes Regionalsysteme begonnen. Das Projekt wird im Frühjahr 1992 zur Beschaffung bereit sein. Die Inbetriebnahme in Bern-Belp ist nach erfolgreichem Betriebsbeginn in Lugano vorgesehen.

Während den Sommermonaten hat die ALPAR AG das ganze Pistenbefeuerungssystem erneuert. Jetzt steht uns eine moderne Anlage – wie in Zürich – zur Verfügung.

Für die Flugverkehrsleitung waren 8 Flugverkehrsleiter, 4 Assistentinnen und ein Flugsicherungselektroniker im Einsatz. Der IFR-Flugbetrieb hatte eine leichte Zunahme von 0,6% auszuweisen. Dagegen blieb der VFR-Flugbetrieb konstant.

Besondere Anlässe

15./16. Juni	Regionale Segelflugmeisterschaften
29./30. Juni	Internationale Grossmodell-Segelflugtreffen
20./22. September	Tag der offenen Tür mit Beteiligung der Swisscontrol AG an der Ausstellung

BAMF

Die Dienststelle Belp besorgte mit 4 Mann den Flugbetrieb des Militärflugwesens. Teilweise standen die BAMF-Mitarbeiter auch für Flüge des Bureaus für Flugunfalluntersuchungen und des Bundesamtes für Zivilluftfahrt zur Verfügung. Insgesamt wurden 966 (-84) Bewegungen mit Flugzeugen und 1506 (-1) mit Helikoptern ausgeführt.

Flugbetrieb

Verkehrs- und Betriebsdienste

Die Operationszeiten hielten sich bei ähnlichem Flugplan im Rahmen des Vorjahres. Die von der ALPAR beauftragten Reiseunternehmen PTT und BLASER Airporttaxi transportierten 7617 Passagiere.

Das Tax-free- und Café-Bar-Geschäft erzielte einen Umsatz von 241896 Franken.

Die Firma SHELL führte 9830 Betankungen aus; sie verkaufte dabei 807712 Liter Flugbenzin und 2128191 Liter Flugpetrol. Der Jahresumsatz mit Flugbenzin stieg um 2,6%, wogegen der Absatz von Flugpetrol um 4,6% sank.

Flughafenfeuerwehr/Rettungsdienste

Die Rettungsdienste mussten 32mal ausrücken. 21 Einsätze waren vorsorglicher Art, bei Landungen mit starkem Querwind. 10 Übungen dienten dem Training und der Ausbildung der Betriebsfeuerwehr. Die besondere Ausbildung erfolgte in Malta und in Grünenmatt.

Besondere Flüge

26. März	Premierminister Rocard
29. April	Admiral Reis Torhof
15. Juli	UNO-Generalsekretär Perez de Cuellar
16. September	Air Chief Marshal Sir Peter Harding
26. September	Ministerpräsident Peterle

Personal

Im Jahr 1991 waren drei hauptamtliche Fluglehrer im Einsatz. Nebst ihren Aufgaben in der Produktion nahmen sie die Funktion der Flugpolizei im Platzbetrieb wahr. Dabei wurden sie durch den technischen Chef des Flugbetriebs ergänzt. Das Kader der nebenamtlichen Fluglehrer und Berufspiloten umfasste Ende Jahr 57 Personen. Der Kundendienst, die Einsatzstelle des ALPAR-Flugbetriebes, wurde personell verstärkt. Neu sind nun 3,5 Personaleinheiten eingesetzt; mit doppelter Besetzung lässt sich der heute verlangten Kundenbetreuung besser gerecht werden. Ferner wird durch die etwas reduzierte Arbeitsbelastung an schönen Flugtagen allzu häufigem Personalwechsel entgegengewirkt.

Flugzeugpark

Grössere Investitionen in den Flugzeugpark wurden im letzten Jahr keine getätigt. Anpassungen der Funkgeräte an neue Bestimmungen und eine Totalrevision eines Triebwerkes verursachten die grössten Kosten. Ende Jahr konnte von der Fliegerschule Fricktal ein gebrauchter AS 202 BRAVO erworben werden, so dass wir den Weiterbetrieb unserer 5 Einheiten umfassenden BRAVO-Flotte in den kommenden Jahren sicherstellen können.

Produktion

Mit 4960 Flugstunden wurde die budgetierte Jahresproduktion um nur 2,7% unterschritten. Auch gegenüber den überdurchschnittlich guten zwei Jahren zuvor war eine etwas geringere Produktion festzustellen. Dieser Rückgang war infolge der Preiserhöhungen von anfang Jahr und einer zeitgemässeren Verrechnung der Fluglehrerdienste zu erwarten.

Anteil an den Gesamtflugstunden	1991	1990
- Motorflugschulung*	47,4 %	42,9 %
- Flugzeugvermietung	36,1 %	40,0 %
- Gewerbmässige Flüge	15,9 %	16,3 %
- Betriebsflüge	0,6 %	0,8 %
	100,0 %	100,0 %
*Davon FVS/FWB im Auftrage des Bundes	39,2 %	32,2 %

Flugschule

Die Gesamtproduktion Schulung konnte gegenüber dem Vorjahr um 14% gesteigert werden; bei den Bewegungen ergab sich eine Zunahme von 5%. Die Privatschulung erhöhte sich um 0,3%, die Fliegerische Vorschulung (FVS) und die Fliegerische Weiterbildung (FWB) im Auftrag des Bundes um 44,7%. Somit wurde im vergangenen Jahr 40% der Schultätigkeit in Kursform und im Auftrag des Bundes durchgeführt.

Kurstätigkeit 1991

6 Kurse FVS Stufe I	35 Teilnehmer
2 Kurse FVS Stufe II	15 Teilnehmer
3 Navigationskurse FWB	13 Teilnehmer
3 Praktische CVFR-Kurse	5 Teilnehmer
2 Theoriekurse PP	34 Teilnehmer
2 Theoriekurse B+BB*	15 Teilnehmer
2 Einführungskurse MIGROS	36 Teilnehmer
3 Kurse für Swisscontrol AG	4 Teilnehmer

*In Zusammenarbeit mit Flight Trainings-Center Johannes Wittwer, Thörishaus

Gewerbmässige Flüge

Der Rundflugbetrieb verzeichnete einen nochmaligen Rückgang der Flugstunden von 7,4% gegenüber dem Vorjahr. Im Vergleich zu den im Durchschnitt der letzten 10 Jahre erzielten Flugstunden entsprach dies einer Minderproduktion von 5%. Der Verkauf von Rundfluggutscheinen hat zugenommen. Gegenüber früheren Jahren war dagegen im Herbst festzustellen, dass auch an Tagen mit bester Fernsicht in den Alpen die Zahl der Anmeldungen für bereits verkaufte Rundflüge rückläufig war.

Aufteilung der Rundflüge	1991	1990
- Stadt Bern oder Gürbetal/Aaretal	123	171
- Thunersee oder Jurasee	89	119
- Berner Oberland	123	149
- Berner Alpen	166	194
- Matterhorn	221	192
- Spezialrundflüge	28	26
Total Flugstunden Rundflüge	686	741

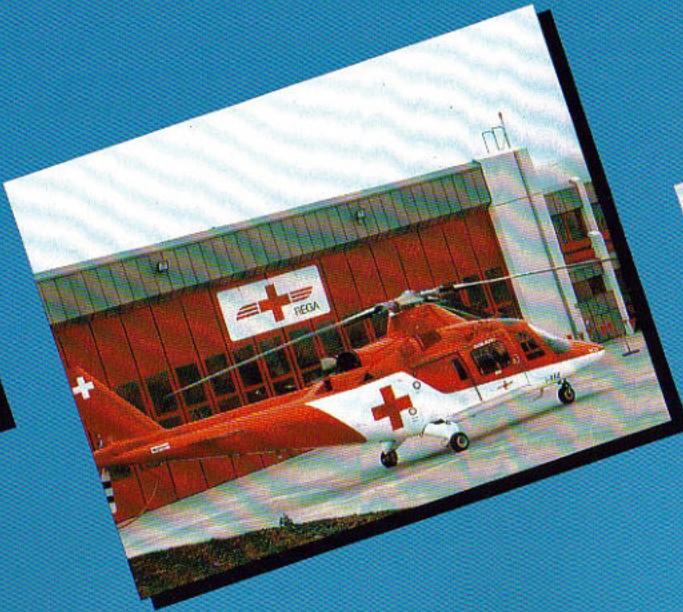
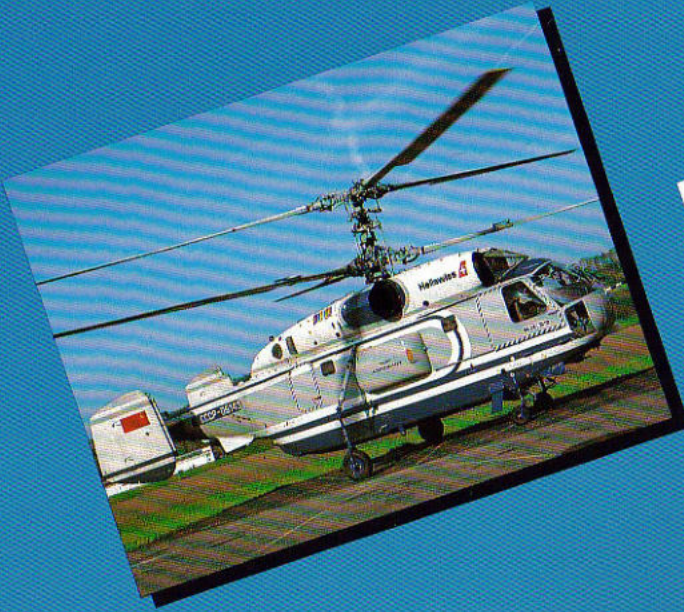
Seite 9: HB-ITZ, Gulfstream IV, Lonair SA;
 J-1135/1195, Vampires, ex. Luftwaffe;
 CCCP-06143, Kamov KA 32 T, Aeroflot/Heliswiss;
 A 109 KZ der Rega

Photos: H. P. Zürcher

AIRPORT BERNE



Der Flughafen Bern Belp wird vor allem wegen der schnellen Passagierabfertigung, seiner geografischen Lage sowie der relativ kurzen Zufahrtsdauer geschätzt.
(Zitat aus der Untersuchung geschäftlicher Flugreisen Bern-Belp)



Administratives

Die Produktion in der Sparte Taxiflug konnte um 25% gesteigert werden. Da für diese Flüge meistens Fremdflugzeuge gemietet werden müssen, sind die Auswirkungen auf der Ertragseite nur gering. Die durchschnittliche Besetzung von 2,6 Personen pro Flugstunde auf unseren dreiplätzigem Flugzeugen ist hoch. Der Trend zu längeren Flügen ist unverkennbar. Die durchschnittliche Flugzeit pro Flug liegt bei 54 Minuten.

Flugzeugvermietung

Die Produktion in dieser Sparte verringerte sich um 12%. Dieser Rückgang entspricht der geringeren Stundenproduktion in der Schulung des Vorjahres. Dieser verspätete Effekt ist auch schon in früheren Jahren beobachtet worden, und ist durch das vorgeschriebene Flugtraining nach der Brevetierung eines Piloten zu erklären. Auch in der Flugzeugvermietung stellen wir fest, dass die durchschnittliche Flugzeit pro Landung bei einer Stunde liegt, was als gutes Resultat unserer diesbezüglichen Anstrengungen gewertet werden darf.

Der Verwaltungsrat behandelte seine Geschäfte in 2 Sitzungen des Gesamtrates, in 1 ausserordentlichen Sitzung und in 3 Sitzungen des Ausschusses.

Die 43. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre fand am 11. Juni 1991 im Gasthof zur Linde in Belp statt. Sie war von 68 Aktionären besucht, die 21 623 eigene und vertretene Aktien vereinigten (70,54% der Aktienstimmen).

Herr Jürg Fässler, Direktor der Firma Steyr-Daimler-Puch (Schweiz) AG, Steffisburg, wurde neu in den Verwaltungsrat gewählt. Dieser zählt nunmehr 14 Mitglieder.

Finanzielles

Für das Geschäftsjahr 1991 wurde die Darstellung von Erfolgsrechnung und Bilanz teilweise überarbeitet und dem neuen Aktienrecht angepasst.

Erfolgsrechnung

Der Cash-flow des Gesamtunternehmens lag mit 348672 Fr. um 38,8% unter demjenigen des Vorjahres. Der budgetierte Cash-flow wurde mit 45672 Fr. leicht überschritten. Der Betriebsaufwand hielt sich mit 6,3 Mio. Fr. auf Vorjahreshöhe. Die Betriebserträge sanken um 3% auf 6,6 Mio. Franken.

Das Ergebnis des *Platzbetriebes* verminderte sich infolge reduzierter Linienflüge. Nach Belastung der Verwaltungskosten wurde ein Cash-flow von 365000 Fr. (Vorjahr 661000 Fr.) erzielt.

Der Cash-flow des *Flugbetriebes* befindet sich mit 17000 Fr. nach wie vor im Minus (Vorjahr -91000 Fr.). Der Betriebsaufwand dieser Sparte erhöhte sich einerseits durch eine Steigerung der Produktion (+20%), anderseits infolge erhöhten Personalwechsels.

Aus dem *Gesamtergebnis* (Cash-flow) konnten erneut Abschreibungen von 339251 Fr., leicht höher als betrieblich erforderlich, vorgenommen werden.

Bilanz

Die Investitionen betragen 951000 Franken. Sie konnten zu einem Drittel aus dem laufenden Betriebsergebnis finanziert werden. Deshalb nahmen gegenüber dem Vorjahr die flüssigen Mittel sowie die Finanzanlagen ab. Die ausgewiesenen eigenen Mittel machten Ende 1991 70% der Bilanzsumme aus.

Bericht der Kontrollstelle

an die Generalversammlung der ALPAR Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, Bern.

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1991 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, 21. April 1992

v. GRAFFENRIED AG Treuhand



W. Maurer
Dipl. Bücherexperte

P. Geissbühler
Dipl. Bücherexperte

Bilanz

AKTIVEN	31. 12. 1991	31. 12. 90¹	PASSIVEN	31. 12. 1991	31. 12. 90¹
	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.
Umlaufvermögen			Fremdkapital		
Flüssige Mittel	419 801.85	422 515.20	Schulden aus Lieferungen und Leistungen	590 302.15	546 020.45
Festgelder	200 000.00	500 000.00	Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	79 123.25	43 854.85
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	658 512.25	711 884.25	Rückstellungen (inkl. nicht eingelöste Rundfluggutscheine)	755 092.20	740 482.70
Andere Forderungen	50 309.95	37 756.60	Passive Rechnungsabgrenzung	58 900.00	4 738.75
Vorräte	106 518.00	108 503.00			
Aktive Rechnungsabgrenzungen	100 504.30	39 483.65			
	<u>1 535 646.35</u>	<u>1 820 142.70</u>		<u>1 478 417.60</u>	<u>1 335 096.75</u>
 			Eigenkapital		
Anlagevermögen			Aktienkapital	3 065 000.00	3 065 000.00
Übrige Finanzanlagen	1 065 519.00	1 239 632.00	Gesetzliche Reserve	27 000.00	24 000.00
Immobilien	945 475.10	680 923.90			
Einrichtungen	371 000.00	78 000.00	Gewinnvortrag	Fr.	
Maschinen, Geräte, Mobiliar	306 000.00	264 000.00	Vortrag aus dem Vorjahr	332 601.85	
Flugzeuge, Fahrzeuge	689 000.00	677 000.00	Jahresgewinn 1991	9 421.00	335 601.85
	<u>3 376 794.10</u>	<u>2 939 555.90</u>			<u>3 424 601.85</u>
Total Aktiven	<u>4 912 440.45</u>	<u>4 759 698.60</u>	Total Passiven	<u>4 912 440.45</u>	<u>4 759 698.60</u>
			Versicherungswerte der Sachanlagen	6 626 600.00	

¹ Dem Kontenplan 1991 angepasst

Erfolgsrechnung

	1991 Fr.	1990 ¹ Fr.
ERTRAG		
Erlös aus Lieferungen und Leistungen:		
- Flugplatzbetrieb	3 812 126.15	4 263 618.30
- Flugbetrieb	1 768 643.70	1 471 304.05
- Handelswaren	293 625.75	367 863.40
- diverse Dienstleistungen	871 500.00	363 815.10
	<u>6 245 895.60</u>	<u>6 466 600.85</u>
Liegenschaftsertrag	295 047.70	283 204.55
Finanzertrag	101 988.05	103 899.20
	<u>6 642 931.35</u>	<u>6 853 704.60</u>
AUFWAND		
Warenaufwand Handelswaren	189 022.45	250 479.40
Personalaufwand	2 940 480.60	2 714 786.45
Leistungen Dritter	1 221 540.30	1 358 952.15
Unterhalt und Reparaturen	419 973.90	453 264.65
Betriebsmaterial	510 272.45	499 220.15
Versicherungen und Gebühren	171 970.85	204 968.85
Verwaltungsaufwand	303 561.10	406 197.55
Übriger Betriebsaufwand	254 801.00	137 418.25
Liegenschaftsaufwand	282 635.55	258 296.20
Abschreibungen	339 251.15	562 774.05
Jahresgewinn	9 421.00	7 346.90
	<u>6 642 931.35</u>	<u>6 853 704.60</u>

¹ Dem Kontenplan 1991 angepasst

Gewinnverwendung

	1991 Fr.
Vorschlag des Verwaltungsrates:	
Zuweisung an die gesetzliche Reserve	8 000.00
Vortrag auf neue Rechnung	339 022.85
Verfügbarer Gewinn laut Bilanz	<u>347 022.85</u>

Flughafen Bern-Belp Verkehrsausweis 1991

	<i>Flugbewegungen</i>		<i>Flugpassagiere</i>		<i>Luftfracht in kg</i>	
	1991	1990	1991	1990	1991	1990
A. Gewerbmässiger Luftverkehr						
1. Linienverkehr	5 491	6 484	59 015	86 506	23 060	56 345
2. Pauschal-Flugreiseverkehr	101	191	2 123	2 078		
3. Bedarfsverkehr						
- Rundflüge	2 119	2 154	4 816	4 416		
- Transport- und andere gewerbmässige Flüge	2 994	3 200	3 869	4 078		
B. Nicht gewerbmässiger Flugverkehr						
*4. Flüge des BAZL	4 176	3 875	1 925	1 448		
*5. Militärflüge (inkl. ausländische Flugzeuge)	2 562	2 615	527	243		
*6. Privatflüge (inkl. Segelschlepp)	30 987	30 055	17 949	19 392		
*7. Andere nicht gewerbmässige Flüge	280	357	13	28		
8. Motorflugschulung	30 970	26 695	1 099	2 004		
9. Helikopterschulung	4 930	3 521	19	367		
Gesamter Flugverkehr	84 610	79 147	91 355	120 560	23 060	56 345
Davon:						
1) gewerbmässig	10 705	12 029	69 823	97 078	23 060	56 345
1) nicht gewerbmässig	73 905	67 118	21 532	23 482		

15 654 Passagiere reisten im Jahr 1991 via Flughafen Bern-Belp im Transitverkehr (1990 total 21 807).

* In diesen Verkehrskategorien sind die Helikopterflüge eingeschlossen.
1) Definition Luftfahrtsrecht.

Motorflugbetrieb der Alpar Jahresleistung 1991

	Flugstunden		Flüge		Passagiere	
	1991	1990	1991	1990	1991	1990
1. Gewerbmässige Flüge						
– Rundflüge	720	741	789	825	2 054	2 229
– Diverse	70	86	59	113	57	51
2. Schulflüge	2 350	2 171	11 211	9 881		
3. Flugzeugvermietung	1 790	2 028	2 121	2 477		
4. Betriebsflüge	130	39	58	103		
Total Motorflug	4 960	5 065	14 238	13 399	2 111	2 280

Motorflugzeugpark der Alpar

Stand Ende 1991

Flugzeugtyp	Immatrikulation	Baujahr	Plätze	Motor (PS)	Radio/Nav.	Verwendung
Beechcraft B55 Baron	HB-GFL	1974	6	2x260	IFR	SVG
Cessna 182 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	FO	SV
AS 202/15 BRAVO	HB-HES	1974	3	150	FO	SV
AS 202/15 BRAVO	HB-HEZ	1975	3	150	FO	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

IFR = Instrumentenflug
S = Schulung

V = Vermietung
G = Gewerbmässig

Ausblick

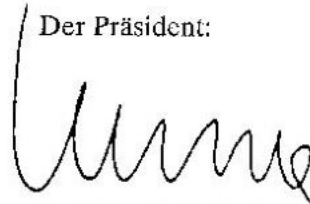
Die Zielsetzungen für 1992 sind geprägt von der Weiterführung bestehender und der Inangriffnahme neuer Aufgaben. Dazu gehören:

- die Einführung der neuen Tarifordnung 92/93
- die Suche nach Airlines, welche Bern mit London, München, Amsterdam und Wien direkt sowie möglichst täglich verbinden
- die Endphase der Vorbereitungen zur Umzonung in eine Flughafenzone und der damit notwendigen Gemeindeabstimmung in Belp
- die Realisation des Umweltberichtes
- die Einführung von Lärminderungskursen für Fluglehrer und Piloten auf dem Belpmoos
- die neue Zutrittsregelung und Kontrolle als Auflage der nationalen Sicherheitskonferenz.

Bern, 10. April 1992

Namens des Verwaltungsrates
ALPAR Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:



Prof. Dr. F. Kellerhals

Der Vizepräsident:



Dr. R. Portmann



**«Das Einzugsgebiet des Flughafens Bern-Belp weist ein erstaunlich hohes Potential an geschäftlichen Flugreisen auf.» (Lizentiatsarbeit Graf/Schmidt UNI Bern.)
Auch die Schweizer Flugzeugindustrie, hier ein PC-12, der Pilatus Flugzeugwerke Stans, ist häufiger Gast auf dem Flughafen Bern-Belp.**