

Geschäftsbericht 1992



ALPAR

Flughafen Bern-Belp

Inhalt

	Seite
Organe	2
1992 im Überblick	2
Luftverkehr	3
Flugplatzbetrieb	5
Flugbetrieb	6
Administratives	10
Finanzielles	11
Bericht der Revisionsstelle	11
Bilanzen	12
Erfolgsrechnungen	13
Verwendung des Bilanzgewinnes	13
Verkehrsausweis	14
Motorflugbetrieb und Flugzeugpark ALPARAG	15
Ausblick	16

Umschlag Seite 1: Die neue Hochintensiv-Pistenbeleuchtung. (Fertigstellung 1992)

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

Photos: P. Gerber, Ch. Haag, P. Schüpbach, H.P. Zürcher

Organe

Geschäftsbericht 1992 des Verwaltungsrates



ALPAR
Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Verwaltungsrat

- Präsident * Prof. Dr. F. Kellerhals, Fürsprecher, Bern
Vizepräsident * Dr. R. Portmann, Grossrat, Direktor Handels- und
Industrieverein des Kantons Bern
* R. Bärtschi, Regierungsrat, Bern (am 4.7.92 verstorben)
W. Bircher, Stadtpräsident, Bern (Austritt auf GV 92)
Dr. E. Bischof, Bern
J. Bossart, Gemeinderat, Bern
* J. Fässler, Direktor Steyr-Daimler-Puch, Steffisburg
* R. Gullotti, Fürsprecher, Bern
Dr. P. Legler, Präsident und Delegierter Schweiz.
Serum- und Impfinstitut Bern (Austritt auf GV 92)
* D. Folletête, Generaldirektor Schweiz. Volksbank,
Bern (Austritt auf GV 92)
W. Rösli, Direktor Verkehrsverein Bern
S. Schmid, Grossrat, Fürsprecher und Notar, Lyss
M. Suter, Direktor und Delegierter des Verwaltungs-
rates CROSSAIR AG, Basel
* Dr. D. Weber, Direktionsmitglied der Schweizeri-
schen Kreditanstalt, Bern (gewählt GV 92)
Peter Wiesli, Direktor Serum- und Impfinstitut, Bern
(gewählt GV 92)

* Mitglieder des Verwaltungsratsausschusses

Direktion Charles Riesen, Direktor, Wabern

Revisionsstelle v. Graffenried AG Treuhand, Bern

1992 im Überblick

Auf dem Flughafen Bern-Belp reduzierte sich die Gesamtzahl der Flugbewegungen gegenüber dem Vorjahr um 10603 oder 12,5% auf 74007 Bewegungen.

Die Motorflugschulung aller Ausbildungsstellen inkl. Helikopterschulung (Private und im Auftrage des Bundes) nahm um 6832 Flugbewegungen oder 19% ab. Die Bewegungen der Alpar-eigenen Flugschule sanken gegenüber dem Vorjahr um 15,1%.

Das Privatflugwesen (Geschäftsreiseflüge und Privatflüge) verzeichnete einen Rückgang von 3075 Bewegungen oder 10%.

Der Linienverkehr registrierte eine Zunahme von 783 Bewegungen. Darin eingeschlossen sind auch die Bewegungen der neu eröffneten Bern-München-Linie der Air Engiadina.

Crossair verzeichnete 5320, Dan Air 354 und Air Engiadina 600 Bewegungen.

Die Planungsarbeiten für den Ersatz der Bauten von ALPAR und Bund konnten mit der Umzonung des Flughafenareals aus der Landwirtschafts- in eine Flughafenzone an der Gemeindeversammlung Belp vom 17.9.92 vorangetrieben werden. Dieser erfreuliche Fortschritt ist vorab der hervorragenden Zusammenarbeit zwischen Bund, Kanton und Gemeinde Belp zu verdanken; ausschlaggebend war aber schliesslich die aufgeschlossene Haltung der Belper Stimmbürger.

Zum zweiten Male sind über 600 Pilotinnen und Piloten in Lärmkursen der ALPAR in lärmarmem Fliegen unterrichtet worden. Die auf dem Belpmoos tätigen Fluglehrer wurden in besonderen Kursen auf ihre Funktion in Sachen Lärminderung geschult.

Die Bestrebungen zur aktuellen, sachlichen Information der Bevölkerung über die Aufgaben und Aktivitäten des Berner Flughafens wurden im Berichtsjahr verstärkt fortgesetzt. Insbesondere ist mit dem neuen, im Spätsommer 1992 erstmals erschienenen Berner Flughafen-Magazin ein Forum zur periodischen Publikumsorientierung geschaffen worden. Als Träger des neuen Magazins zeichnet eine Verlagsgemeinschaft verantwortlich, bestehend aus der Alpar (Federführung), der Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr, dem Berner Aero-Club und dem Redaktor Rolf Ellwanger, Gümliigen.

Luftverkehr

Allgemeines

Der endgültige Wegfall der DAN-AIR Verbindung Bern–London bewirkte eine Stagnation der Passagierzahlen. DAN-AIR beförderte, mit 100 Flugbewegungen mehr, die gleiche Anzahl Passagiere wie im Vorjahr.

CROSSAIR konnte die Passagierzahlen um 3,2% steigern, die Anzahl Bewegungen wurden geringfügig (+83 Bewegungen) erhöht.

AIR ENGIADINA nahm am 18. Mai 92 den regelmässigen Dienst zwischen Bern und München auf. Vergleiche mit dem Vorjahr sind erst ab 1993 möglich.

DAN-AIR

Die DAN-AIR flog mit dem BAe 146 (Flüsterjet) die Route Bern–London Gatwick–Bern. Auf 177 Flügen (Vorjahr 127) transportierte sie bis zur Betriebseinstellung im Oktober 1992 14442 Passagiere (+/-0%) und 36 Tonnen Fracht (Vorjahr 20 Tonnen).

CROSSAIR

Die CROSSAIR bedient den Flughafen Bern-Belp im Linienverkehr seit dem 1. 7. 1980. Nach und nach konnte der Flugplan erweitert werden. 1992 verband die CROSSAIR die Bundesstadt mit Paris, Lugano, Brüssel, Basel, Nizza*, Venedig*, Florenz* und Rom* (*via Lugano). Sie transportierte 46146 (Vorjahr 44589) Lokalpassagiere und 15982 Transitpassagiere (Vorjahr 15603), wobei sich insbesondere die Destination Brüssel einer überdurchschnittlichen Zunahme an transportierten Passagieren um 17% erfreute. Praktisch alle Flüge im Linienverkehr wurden durch den bei den Passagieren beliebten Saab Cityliner geflogen. Im

Charterverkehr sind nebst dem Saab Cityliner auch verschiedentlich die «Jumbolinos» BAe 146–200 resp. 300 eingesetzt worden.

Auch im Berichtsjahr hat sich die Zusammenarbeit zwischen CROSSAIR und ALPAR bewährt und als erfreulich erwiesen.

Ende 1992 beschäftigte die CROSSAIR auf dem Flughafen Bern-Belp 14 Festangestellte und 4 Teilzeitangestellte.

AIR ENGIADINA

Die 1987 gegründete Schweizer Regionalfluggesellschaft AIR ENGIADINA mit Sitz in Samedan/St. Moritz hat bisher ausschliesslich von Zürich aus operiert. In der Wintersaison wird intensiv nach Samedan/St. Moritz geflogen und wochentags zweimal täglich von Kloten in die Philips-Metropole Eindhoven. Auf der Suche nach Nischen mit interessantem Passagieraufkommen hat AIR ENGIADINA Bern als mögliches zweites Standbein in der Schweiz erkannt. Die Marktuntersuchungen waren derart positiv, dass sich die Geschäftsleitung im Januar 1992 entschloss, inskünftig von Bern nach München zu operieren.

Am 18. Mai 92 war es dann soweit: München eröffnete mit grosser Festlichkeit den Flughafen Franz Josef Strauss und AIR ENGIADINA den Liniendienst zwischen Aare und Isar. Dieser unternehmerische Entscheid – galt es doch in kurzer Zeit mangels geeigneten eigenen Flugzeugs das verfügbare Gerät zu finden und eine Teilzeit-Kabinencrew zu rekrutieren – erwies sich schon bald als erfolgversprechend. Von den vier Rotationen im Tag liegt einzig der Morgenflug München–Bern unter den Erwartungen. Die Marketinganstrengungen beginnen zu greifen. Die Weichen für die Zukunft sind gestellt. Auf jeden Fall hat diese Linie bewiesen, dass im Raum Bern für Tagesrandverbindungen zwar eine limitierte, aber stete Nachfrage für gewisse Geschäftszentren besteht.

AIR ENGIADINA beschäftigt für die Bern-Operation in Teilzeit acht Flight-Attendants und vier Piloten.

Ein Blick in die Zukunft: In Anbetracht der Entwicklung und aufgrund von Passagier-Umfragen wird das Angebot 1993 verdichtet. Geplant sind tägliche Flüge und von Montag bis Samstag neu eine Mittagsrotation. Im Herbst 1993 erhält die AIR ENGADINA die Dornier 328 ausgeliefert.

Pauschalflugreiseverkehr

Im 1992 verzeichnete der Flughafen Bern-Belp 150 Charterflüge (Vorjahr 101) mit 2039 Passagieren (Vorjahr 2174). Es wurden unterschiedliche Fluggeräte eingesetzt; in der Hauptsache Turboprop- und Business-Jet-Maschinen.

REGA

Vierzig Jahre sind seit der Gründung der REGA 1952 vergangen. Aus diesem Anlass hat sie 1992 regional Tage der offenen Türen auf ihren Basen durchgeführt. Beinahe 3000 Besucher nutzten die Gelegenheit, um einen Blick in den neuen Hangar der Berner Basis auf dem Flughafen Bern-Belp zu werfen und an verschiedenen Posten die Arbeit der Rega näher kennenzulernen. Neben diesem Hauptereignis verzeichnete sie in Bern eine markante Zunahme der Rettungseinsätze. Erstmals wurde 1992 die Grenze von 500 Einsätzen mit 545 deutlich übertroffen. Die Flüge verteilten sich auf etwa 50% Primäreinsätze (Verkehrsunfälle, Sportunfälle, Arbeitsunfälle) und 50% Sekundärtransporte (Flüge von Spital zu Spital).

Daneben wurden die neuen Räumlichkeiten für Kurse und Vorträge rege benutzt. Auch die Agusta A 109 K2 war oft in Bern zu Gast. Die Einführung des neuen Helikopters schreitet zügig voran. Die Basis Bern erwies sich diesbezüglich als idealer Ausgangspunkt für die Umschulungskurse.

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.

HELISWISS

Die Heliswiss beschäftigte Ende 1992 insgesamt 78 Angestellte. Davon haben 47 ihren Arbeitsplatz am Hauptsitz Flughafen Bern-Belp. 31 Mitarbeiter betreuen die Aussenstationen Gruyère, Erstfeld, Domat-Ems, Samedan und Haslital.

Im Jahre 1992 wurden die Tests mit dem Schwerlasthelikopter Kamov KA-32 weitergeführt, was zu sehr befriedigenden Ergebnissen, auch unter ökonomischen Gesichtspunkten, führte.

Mit 36 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 und Ecureuil).

Flugplatzbetrieb

Allgemeines

Die Betriebsbereitschaft war im 1992 während 5541 Stunden sichergestellt.

Die Anforderungen für den Betriebsdienst im Rahmen der Eidg. Konzession wurden mit 2-3 Schichten im Platzbetrieb (Ramp) erfüllt. Die Maschinen zur Schnee- und Eisräumung waren 8 Stunden im Einsatz. Mit 7900 l Enteiserflüssigkeit (Vorjahr 27200 l) wurde die Hartbelagpiste betriebsbereit gehalten.

Die Zollabfertigung wurde für 10900 Flugzeuge (Vorjahr 10849) erbracht.

Flugverkehrsleitung (SWISSCONTROL)

Im Jahre 1992 wurden vom Flugsicherungsdienst im Belpmoos 84352 Flüge mit Funk geleitet.

Davon operierten rund 25% nach Instrumentenflugregeln. Vor allem wegen schlechten Wetterbedingungen im Herbst ist bei den Sichtflügen eine Abnahme von rund 8500 Bewegungen gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen.

Im Berichtsjahr wurde die Planung für die neuen Bundesbauten (Kontrollturm, Hangars für BAMF und BAZL) weitergeführt. Das Projekt wird voraussichtlich im Herbst 1993 von den Eidg. Räten behandelt werden (Baubotschaft 1993).

Markantes Ereignis im Betrieb war die Einführung der neuen schweizerischen Luftraumstruktur (AIRSPACE 92). Bei dieser Neugliederung des schweizerischen Luftraumes wurden anfangs April 92 die zwei Fluginformationsregionen Zürich und Genf in eine einzige Region zusammgelegt (FIR CH). Zudem wurden aufgrund von ICAO Richtlinien verschiedene Typen von Lufträumen definiert, die international denselben Benützungsbedingungen unterliegen (Luftraumklassen A-G).

Für die Sendestation Märchligcn wurde ein neues Gebäude erstellt und die Verbindung zum Kontrollturm durch Glasfaserkabel ersetzt. Für den

internen Flugplandatenaustausch konnte im März ein neues EDV-System in Betrieb genommen werden.

Der Personalbestand (14 Mitarbeiter) blieb gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Besondere Anlässe/besondere Flüge

31. März 1992	Besuch von Mr. D.J. Atwood, Stellvertretender US-Verteidigungsminister
7. April	Besuch von US General C. Oaks, Chief US Airforce in Europe
21. April	Besuch von Admiral J. Lanxade, Generalstabschef der Franz. Armee
9. Mai	Besuch des LTG 63 mit Transall aus Hohn D
11. Mai	Besuch des Verteidigungsministers Pierre Joxe
18. Mai	Airport Grill mit über 350 Gästen aus der Tourismusbranche
28. Mai-7. Juni	Schweizermeisterschaften im Segelflug im Belpmoos
22. Juni	Besuch des belgischen Generals J. Charlier, Chef des Generalstabes
5. September	Tag der offenen Türe REGA
5. Oktober	Besuch des franz. Generals P. Warmé
17. <u>Oktober</u>	Die Gemeinde Belp stimmt der Umzonung des Flughafengeländes zu
21. Oktober	Besuch des Chefs der vereinigten Generalstäbe der US Streitkräfte, General C. Powell
9. November	Staatsempfang für Herrn Dr. Thomas Klestil, Bundespräsident der Republik Österreich

BAMF

Die BAMF Dienststelle Belp bewerkstelligte unverändert mit 4 Mann den Flugbetrieb des Militärflugwesens auf dem Flughafen Bern-Belp.

Flugbetrieb

Weiterhin standen die BAMF-Mitarbeiter für die Flüge des Büros für Flugunfalluntersuchungen und des Bundesamtes für Zivilluftfahrt zur Verfügung.

Insgesamt wurden 882 Bewegungen (Vorjahr 966) auf Flächenflugzeugen und 1448 Flugbewegungen (Vorjahr 1506) mit Helikoptern absolviert.

Verkehrs- und Betriebsdienste

Die von der ALPAR beauftragten Zubringerunternehmen PTT und Blaser Airport Taxi beförderten 7667 Passagiere zwischen dem Flughafen und dem Bahnhof Bern.

Flughafenfeuerwehr/Rettungsdienste

Die Flughafenfeuerwehr musste 38mal ausrücken. 26 Einsätze waren vorsorglicher Art (starker Wind etc.). 11 Übungen dienten dem Training und der Ausbildung. Die praxisnahe Ausbildung am brennenden Flugzeug wurde durch die verantwortlichen ALPAR-Mitarbeiter in Malta absolviert. Unser Wehrdienstpartner der Gemeinde Belp delegierte auch ihren Vizekommandanten an dieses interessante Seminar der Int. Fire and Safety Training School.

Taxe free und Café Bar

Das Zollfrei-Geschäft und die Café-Bar erzielten einen Umsatz von Fr. 296500.- (Vorjahr Fr. 241896.-). Das beliebte Gratis-Café für die Passagiere der Frühflüge wurde beibehalten und durch Gratis-Gipfeli ergänzt.

Treibstoff/Betankungen

Die Firma Shell als Alleinlieferant für Treibstoffe führte 8625 Betankungen (Vorjahr 9830) aus. Sie verkaufte dabei 750920 l Flugbenzin AVGAS (Vorjahr 807712 l), was einer Abnahme von 7% entspricht, und 1753275 l Flugpetrol Jet A1 (Vorjahr 2128191 l), d. h. 17,6% weniger.

Personal

Im Jahr 1992 waren 3 hauptamtliche Fluglehrer im Einsatz. 2 Fluglehrer wurden hauptsächlich zur Schulung und für gewerbsmässige Flüge eingesetzt, 1 Fluglehrer begleitete den Wechsel der bisherigen Flugpolizeidienste in das neue System RAMP-Control und Airport-Authority-Duty-Officer. Das Kader der nebenamtlichen Fluglehrer und Berufspiloten umfasste Ende Jahr 60 Personen. Im Kundendienst, der Einsatzstelle des Alpar Flugbetriebes, wurden 3,5 Personaleinheiten eingesetzt.

Flugzeugpark

Mit den üblichen Kontrollen und Wartungsarbeiten wurde der Flugzeugpark in gewerbsmässig sicherem Zustand gehalten. Das Flugzeug Robin DR 42, HB-KBD wurde im Werk in Dijon mit einem stärkeren und damit auch leiseren Triebwerk versehen.

Produktion

Mit 4349 Flugstunden (Vorjahr 4960) wurde die budgetierte Jahresproduktion um 14,7% unterschritten. Die Produktionseinbusse ist auf die ausserordentlich ungünstigen meteorologischen Bedingungen sowie auf rezessionsbedingten Rückgang zurückzuführen.

Taxiflüge

Die Produktion in der Sparte Taxiflüge verläuft ähnlich wie im Bereich der gewerbsmässigen Luftfahrt. Aufgrund der wirtschaftlichen Lage werden die Transportmittel vermehrt unter Kostenaspekten beurteilt. Der ALPAR-Flugbetrieb hat 11 Taxiflüge mit eigenen Flugzeugen durchgeführt und 4 Taxiflüge an Partnerfirmen vermittelt.

Flugzeugvermietung

In dieser Sparte verringerte sich die Produktion um 15%. Wir haben festgestellt, dass die durchschnittliche Flugzeit pro Landung hoch ist. Damit sind die kurzen Flüge im Bereich des Flughafens weiter reduziert worden.

Anteil an den Gesamtflugstunden des Alpar-Flugbetriebes	1992	1991
– Motorflugschule*	52,0%	47,4%
– Flugzeugvermietung	35,0%	36,1%
– Gewerbsmässige Flüge	12,5%	15,9%
– Betriebsflüge	00,5%	00,6%
	100,0%	100,0%
* Davon FVS/FWB im Auftrag des Bundes	32,0%	39,2%

Flugschule

Die Gesamtproduktion in der Flugschulung erlitt eine Einbusse von 4% gegenüber dem Vorjahr. Bei den Bewegungen ergab sich durch längere Flugzeiten und die Minderproduktion eine Abnahme von 15%. Die Privatschulung erhöhte sich um 7,5%. Die Fliegerische Vorschulung (FVS) und die Fliegerische Weiterbildung (FWB) im Auftrag des Bundes nahmen um 22% ab. Diese Abnahme hängt unter anderem mit dem reduzierten Pilotenbedarf für die Militär- und Verkehrsfliegerei zusammen.

CBT Computergestützte Ausbildung

Im Laufe des Jahres 1992 nahm der ALPAR-Flugbetrieb als eine der ersten Flugschulen das Computer based Training-System in Betrieb. Der Flugunterricht kann damit im Rahmen der Vor- und Nachflugbesprechungen interaktiv ergänzt werden. Im CBT werden auch die Lärmminimierungsverfahren (Lärmkurs) dargestellt.

Kurstätigkeit 1992

5 Kurse FVS Stufe I	28 Teilnehmer
2 Kurse FVS Stufe II	16 Teilnehmer
2 Kurse Navigationskurse	16 Teilnehmer
2 Theoriekurse PP	30 Teilnehmer
2 Einführungskurse Migros	19 Teilnehmer
1 Kurs PP-Ausbildung Swisscontrol	2 Teilnehmer
1 Kurs Weiterbildung Swisscontrol	1 Teilnehmer
1 Theoriekurse B*	4 Teilnehmer
1 Theoriekurs fliegerische höhere Weiterbildung	11 Teilnehmer

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

Gewerbsmässige Flüge

Der Rundflugbetrieb verzeichnete einen weiteren Rückgang der Flugstunden von 20% gegenüber dem Vorjahr. Der Verkauf von Rundfluggutscheinen hat dagegen erfreulicherweise zugenommen. Damit zeigen neue Marketing- und Werbemassnahmen ihre Wirkung. Infolge der schlechten Wetterlage im Herbst waren Rückgänge der Rundflüge festzustellen.

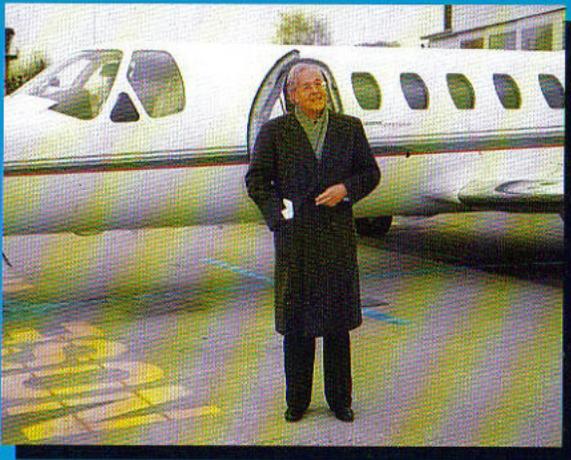
Aufteilung der Rundflüge	1992	1991
– Stadt Bern/Gürbetal/Aaretal	70	123
– Thunersee/Juraseen	68	89
– Berner Oberland/Emmental-Luzern	88	123
– Berner Alpen/Genfersee-Gruyères	150	166
– Matterhorn/Mont-Blanc	146	221
– Spezial-Rundflüge	21	28
Total Flugstunden Rundflüge	496	686

AIRPORT BERNE



"Ein Flughafen muss rasch erreichbar sein. Bern-Belp bietet eine gute geographische Lage und ist aus dem gesamten Einzugsgebiet in ca. 30-60 Minuten erreichbar".
(Zitat aus der Untersuchung geschäftlicher Flugreisen Bern-Belp)





Tito Tettamanti benutzt mit seinem Privatjet den Flughafen Bern-Belp



Mijriam Sachs eine regelmässige Kundin im Belpmoos



Ankunft des Ministerpräsidenten von Baden-Württemberg Erwin Teufel mit Polizeihubschrauber



"Im Einzugsgebiet des Flughafens Bern-Belp befinden sich: 1'160'000 Einwohner"
(Zitat aus der Untersuchung geschäftlicher Flugreisen Bern-Belp)

Administratives

Der Verwaltungsrat behandelte die Geschäfte in 4 Sitzungen (inkl. GV) im Plenum. Der Ausschuss fand sich zu 3 weiteren Sitzungen zusammen.

Die 44. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre fand am 10. Juni 1992 im Gasthof Kreuz, Belp, statt. Sie war von 78 Aktionären besucht, die 20398 eigene und vertretene Aktien auf sich vereinigten (66,55% der gesamten Aktienstimmen).

Regierungsrat René Bärtschi, 1. Verwaltungsratsvizepräsident, verstarb am 4. Juli 1992. Werner Bircher, Stadtpräsident Bern, Dominique Folletête, Generaldirektor SVB, und Dr. Paul Legler, Präsident und Delegierter Schweiz. Serum- und Impfinstitut, traten auf den Termin der GV 92 hin aus dem Verwaltungsrat der ALPAR AG zurück.

Neu in den Verwaltungsrat wurden gewählt:

Peter Wiesli, Direktor Serum- und Impfinstitut, Bern, und Dr. Dieter Weber, Direktionsmitglied der Schweiz. Kreditanstalt, Bern. Damit zählt der Verwaltungsrat nunmehr 11 Mitglieder.

Finanzielles

Erfolgsrechnung

Der Cash Flow des Gesamtunternehmens (Fr. 447'023.-) lag um 28,2% höher als im Vorjahr. Bei einem Anstieg des Betriebsaufwandes um 9,35% auf 6,9 Mio Fr. nahm der Gesamtertrag (7,3 Mio Fr.) dank ausserordentlichen Erträgen von Fr. 278'340.- um 10% zu.

Die Abteilung *Platzbetrieb* erzielte bei um Fr. 76'000.- tieferen Verwaltungskosten einen Cash Flow von Fr. 755'000.- inkl. ausserordentlichem Ertrag von Fr. 278'000.- (Vorjahr 365'000.-). Der Betriebsertrag konnte um 12,6% gesteigert werden.

Gegenüber 1991 erhöhte sich der Betriebsaufwand der Abteilung *Flugbetrieb* um 8,4% auf 1,9 Mio Fr. Aufgrund der momentanen Wirtschaftslage nahm zudem der Ertrag – im Vergleich zum Vorjahr – um 8,5% ab. Die eingeleitete Strukturänderung wird zukünftig Kosteneinsparungen – vor allem im Personalaufwand – bringen.

Im Berichtsjahr wurden Abschreibungen in Vorjahreshöhe (Fr. 338'607.-) sowie eine Einlage in die Rückstellungen (Bauplanung & Umweltbericht von Fr. 100'000.-) vorgenommen.

Im Berichtsjahr wurden Fr. 619'000.- ins Anlagevermögen (ohne Finanzanlagen) investiert. Die ausgewiesenen eigenen Mittel machten Ende 1992 67,4% der Bilanzsumme aus.

Bericht der Revisionsstelle

Bilanz

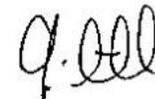
Als Revisionsstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die Buchführung und die vom Verwaltungsrat vorgelegte Jahresrechnung für das am 31. Dezember 1992 abgeschlossene Geschäftsjahr im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft. Unsere Prüfung erfolgte nach anerkannten Grundsätzen des Berufsstandes. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Aufgrund unserer Prüfung stellen wir fest, dass die Buchführung und die Jahresrechnung sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes Gesetz und Statuten entsprechen.

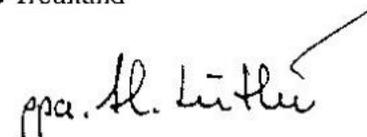
Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Bern, 11. März 1993

v. GRAFFENRIED AG Treuhand



P. Geissbühler
dipl. Bücherexperte



ppa. H. Lüthi
dipl. Bücherexperte

Leitender Revisor

Bilanzen

AKTIVEN	31. Dezember	1992 Fr.	1991 Fr.	PASSIVEN	31. Dezember	1992 Fr.	1991 Fr.
Umlaufvermögen				Fremdkapital			
Flüssige Mittel		411 305.05	419 801.85	Schulden aus Lieferungen und Leistungen		554 864.40	590 302.15
Festgelder		—.—	200 000.—	Andere kurzfristige Verbindlichkeiten		80 307.60	79 123.25
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		811 239.10	658 512.25	Rückstellungen (inkl. nicht eingelöste Rundfluggutscheine)		966 710.50	755 092.20
Andere Forderungen		88 525.—	50 309.95	Passive Rechnungsabgrenzungen		64 487.70	53 900.—
Vorräte		125 211.—	106 518.—			<u>1 666 370.20</u>	<u>1 478 417.60</u>
Aktive Rechnungsabgrenzungen		59 405.70	100 504.30				
		<u>1 495 685.85</u>	<u>1 535 646.35</u>	Eigenkapital			
				Aktienkapital		3 065 000.—	3 065 000.—
				Gesetzliche Reserve		30 000.—	27 000.—
Anlagevermögen							
Übrige Finanzanlagen		1 021 529.—	1 065 319.—	Bilanzgewinn:	Fr.		
Bauplanung und Umweltbericht		838 594.10	630 475.10	Vortrag aus dem Vorjahr	339 022.85		
Immobilien		420 000.—	315 000.—	Jahresgewinn 1992	8 415.90	347 438.75	342 022.85
Einrichtungen		380 000.—	371 000.—			<u>3 442 438.75</u>	<u>3 434 022.85</u>
Maschinen, Geräte, Mobiliar		345 000.—	306 000.—				
Flugzeuge, Fahrzeuge		608 000.—	689 000.—				
		<u>3 613 123.10</u>	<u>3 376 794.10</u>	Total Passiven		<u>5 108 808.95</u>	<u>4 912 440.45</u>
Total Aktiven		<u>5 108 808.95</u>	<u>4 912 440.45</u>	Brandversicherungswerte der Sachanlagen		696 040.—	662 600.—

Erfolgsrechnungen

ERTRAG	1992 Fr.	1991 Fr.
Erlös aus Lieferungen und Leistungen:		
– Flugplatzbetrieb	4029838.45	3812126.15
– Flugbetrieb	1596487.90	1768643.70
– Handelswaren	362544.30	293625.75
– diversen Dienstleistungen	468684.50	371500.—
	<u>6457555.15</u>	<u>6245895.60</u>
./ Erlösminderungen	52426.25	—.—
	<u>6405128.90</u>	<u>6245895.60</u>
Liegenschaftsertrag	567351.15	295047.70
Finanzertrag	76551.70	101988.05
Ausserordentlicher Ertrag	278339.70	—.—
	<u>7327371.45</u>	<u>6642931.35</u>

AUFWAND	1992 Fr.	1991 Fr.
Material- und Warenaufwand	225854.95	189022.45
Personalaufwand	3112595.35	2940480.60
Leistungen Dritter	1416689.20	1221541.30
Unterhalt und Reparaturen	534875.85	419973.90
Betriebsmaterial	505688.90	510272.45
Versicherungen und Gebühren	179232.35	171970.85
Verwaltungsaufwand	344518.35	303561.10
Übriger Betriebsaufwand	248099.95	254801.—
Liegenschaftsaufwand	306156.—	282635.55
Abschreibungen	338607.40	339251.15
Ausserordentlicher Aufwand	106637.25	—.—
Jahresgewinn	8415.90	9421.—
	<u>7327371.45</u>	<u>6642931.35</u>

Verwendung des Bilanzgewinnes

	1992 Fr.
Vorschlag des Verwaltungsrates:	
Zuweisung an die gesetzliche Reserve	3000.—
Vortrag auf neue Rechnung	344438.75
	<u>347438.75</u>
Verfügbarer Bilanzgewinn laut Bilanz	347438.75

Flughafen Bern-Belp Verkehrsausweis 1992

	<i>Flugbewegungen</i>		<i>Flugpassagiere</i>		<i>Luftfracht in kg</i>	
	1992	1991	1992	1991	1992	1991
A. Gewerbsmässiger Luftverkehr						
1. Linienverkehr	6274	5491	64405	59015	39919	23060
2. Pauschal-Flugreiseverkehr	150	101	2028	2123	563	
3. Bedarfsverkehr						
– Rundflüge	1681	2119	2891	4816		
– Transport- und andere gewerbsmässige Flüge	2688	2994	2600	3869		
B. Nicht gewerbsmässiger Flugverkehr						
*4. Flüge des BAZL	3616	4176	1481	1925		
*5. Militärflüge (inkl. ausländische Flugzeuge)	2368	2562	162	527		
*6. Privatflüge (inkl. Segelschlepp)	27912	30987	16802	17949		
*7. Andere nicht gewerbsmässige Flüge	250	280	21	13		
8. Motorflugschulung	25690	30970	1040	1099		
9. Helikopterschulung	3378	4930	30	19		
Gesamter Flugverkehr	74007	84610	91460	91355	40482	23060
Davon:						
1) gewerbsmässig	10793	10705	71924	69823	40482	23060
1) nicht gewerbsmässig	63214	73905	19536	21532		

15993 Passagiere reisten im Jahr 1992 via Flughafen Bern-Belp im Transitverkehr (1991 total 15654).

* In diesen Verkehrskategorien sind die Helikopterflüge eingeschlossen.

1) Definition Luftfahrtsrecht.

Motorflugbetrieb der Alpar Jahresleistung 1992

	Flugstunden		Flüge		Passagiere	
	1992	1991	1992	1991	1992	1991
1. Gewerbsmässige Flüge						
– Rundflüge	524	720	568	789	1457	2054
– Diverse	20	70	20	59	28	57
2. Schulflüge	2255	2350	9539	11211		
3. Flugzeugvermietung	1522	1790	1907	2121		
4. Betriebsflüge	28	30	59	58		
Total Motorflug	4349	4960	12093	14238	1485	2111

Motorflugzeugpark der Alpar

Stand Ende 1992

Flugzeugtyp	Immatrikulation	Baujahr	Plätze	Motor (PS)	Radio/Nav.	Verwendung
Beechcraft B55 Baron	HB-GFL	1974	6	2×260	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
AS 202/15 BRAVO	HB-HEF	1972	3	150	FO	SV
Robin DR40 Dauphin	HB-KBD	1986	4	160	FOT	SVG
Piper L4 Cup	HB-OUV	als Leihgabe im Oldtimermuseum, Toffen				

F = Funk (Radiotelefonie)
K = Radiokompass

O = VOR
T = Transponder

IFR = Instrumentenflug
S = Schulung

V = Vermietung
G = Gewerbsmässig

Ausblick

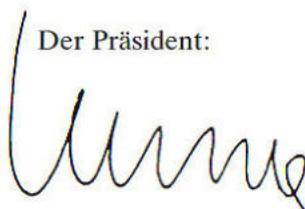
Das Schwergewicht unserer Aktivitäten im Jahre 1993 liegt in folgenden Bereichen:

- Kontakte mit in- und ausländischen Fluggesellschaften aufrechterhalten und intensivieren mit dem Ziel, das Liniennetz zu ergänzen
- den Flughafenbetrieb für alle Benutzergruppen durch innovative Dienstleistungen am Boden und in der Luft attraktiver gestalten
- Ersatzbauten zusammen mit den Bundesstellen weiterplanen mit dem Ziel, zu Beginn des Jahres 1994 ein gemeinsames Baugesuch zu stellen
- das optische Erscheinungsbild der bestehenden Anlagen und Gebäude verbessern
- den Lärm durch gezielte Massnahmen, insbesondere im flugtechnischen Bereich, optimal vermindern
- ... und Angefangenes rasch und erfolgreich zu Ende führen!

Bern-Belp, 31.3.1993

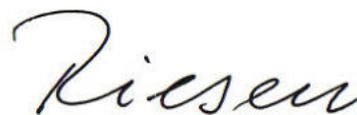
Namens des Verwaltungsrates
ALPAR Flug- und Flugplatzgesellschaft AG

Der Präsident:



Prof. Dr. F. Kellerhals

Der Direktor:



Ch. Riesen



"Auch in Spitzenzeiten erfolgt die Bodenabfertigung verzögerungsfrei".