

## VBW-Anlass vom 15. September 2009: „Flughafen Bern-Belp im internationalen Wettbewerb“

---

Die Alpar AG betreibt den Flughafen Bern-Belp rein privatwirtschaftlich. Wie kann sie sich mitten in der Wirtschaftskrise gegen die nationale und internationale Konkurrenz behaupten? Ihr neuernannter CEO legte den VBW-Mitgliedern und ihren Gästen seine Strategie dar.

---

Wie kann sich ein Schweizer Regionalflughafen im äusserst intensiven nationalen und internationalen Konkurrenzkampf behaupten? *Mathias Häberli* ist seit Anfang dieses Jahres Vorsitzender der Geschäftsleitung der Alpar AG, der Betreiberin des Flughafens Bern-Belp. Mit einem ausführlichen Referat und in einer angeregten Diskussion brachte er VBW-Mitgliedern und ihren Gästen die Eigenheiten des Fluggeschäfts sowie Stärken, Schwächen und Strategien von Bern-Belp näher.

Die Alpar AG betreibt den Flughafen rein *privatwirtschaftlich*, ohne Beiträge der öffentlichen Hand. Dies hängt damit zusammen, dass der Flugverkehr im Kanton Bern – im Gegensatz zu allen anderen Flughafenkantonen – nicht als öffentlicher Verkehr gilt. Gegenüber den beiden anderen Regionalflughäfen (Lugano und Altenrhein) und den drei Schweizer Interkontinentalflughäfen (Zürich, Genf und Basel) ist dies ein gewichtiger Nachteil für Belp. Erfreulicherweise steht jedoch die Berner Bevölkerung zu ihrem Flughafen. Dies zeigte sich zuletzt an der positiv verlaufenen Abstimmung zum Kantonsbeitrag an die *Pistenverlängerung*. Im letzten Jahr konnte die auf 1730 m verlängerte Piste in Betrieb genommen werden. Ebenfalls 2008 fertiggestellt wurde die Renovation des Flughafenhotels mit seinen beiden Restaurants „Cockpit“ und „Business“.

*Wirtschaftlich* gesehen steht die Alpar auf *vier Beinen*:

- Linien- und Charterverkehr
- „General Aviation“, der „Individualverkehr zur Luft“ (einschliesslich Taxiflüge, Rundflüge, Heliflüge)
- Flüge im Interesse des Bundes (durchgeführt von der Luftwaffe)
- „Non-Aviation“, d.h. Dienstleistungen und Liegenschaften im flughafennahen Bereich (u.a. Hotel, Restaurants).

Leider waren die *Ergebnisse* in den letzten Jahren rückläufig. So sank die Zahl der Flugpassagiere von 240'000 im Jahre 2000 auf 107'000 im Jahre 2008. Besonders negativ hat sich für Belp der Untergang der Crossair ausgewirkt.

Vom Berner Flughafen hängen rund 1'700 Arbeitsplätze ab: 120 bei der Alpar, 180 bei ihren Partnerbetrieben sowie 1'400 bei Zulieferern.

Die Alpar sieht sich vor schwierige Aufgaben gestellt. Die Luftfahrt generell leidet momentan besonders stark unter der *Wirtschaftskrise*. Bern-Belp wird zudem *steigende Fixkosten* zu verkraften haben: Der Vertrag von *Schengen* erfordert künftig eine strenge Trennung zwischen Passagieren aus Vertragsstaaten, welche keine Passkontrolle mehr zu durchlaufen haben, und solchen aus den übrigen Ländern, die weiterhin kontrolliert werden müssen. Ausserdem verlangen *verschärfte Sicherheitsvorschriften* eine Trennung zwischen der Kleinaviatik und dem Linienverkehr. Der erste Spatenstich für die *4. Ausbaustufe* des Flughafens soll 2011 erfolgen. Diese wird Investitionen im Betrage von rund 3,5 Mio. Fr. nach sich ziehen, zu hoch, um von der Alpar allein getragen zu werden.

Die geschilderte Lage zwingt das Unternehmen zu einer *Vorwärtsstrategie*. Mathias Häberli hält sich an das Motto von Antoine de Saint-Exupéry, Pilot und Schriftsteller:

„Die Zukunft soll man nicht voraussehen wollen, sondern möglich machen.“

Angestrebt werden vor allem *neue Destinationen*. Im Vordergrund stehen Rotterdam und Brüssel. Sehr erwünscht wäre zudem ein dritter „Hub“; momentan sichern lediglich mehrmals tägliche Flüge nach München und Paris die unerlässlichen interkontinentalen Verbindungen. Kein Flughafen kann sich allerdings die nötige Nachfrage selber sichern. Belp ist auf *drei Partner* angewiesen:

- Wirtschaft
- Politik
- Tourismus

Ein *Nachteil* des Berner Regionalflughafens liegt in seiner Infrastruktur, welche nur relativ kleinen Flugzeugen den An- und Abflug erlaubt. Damit verbunden sind notgedrungen

eher hohe Ticketpreise. Billigfluglinien stützen sich auf grosse Flugzeuge; für sie ist Belp daher nicht attraktiv.

*Vorteile*, auf die Belp bauen kann, sind die kurzen Check-In-Zeiten und das Angebot von 500 günstigen Parkplätzen in unmittelbarer Nähe.

Was die *interne Organisation* und die *Personalführung* anbelangt, vertraut der neue CEO der Alpar auf die „vier V“ als Erfolgsfaktoren:

- Vorbild
- Verantwortung
- Vertrauen
- Verständnis

Wichtig ist Mathias Häberli ausserdem die Übereinstimmung von Auftrag, Kompetenz und Verantwortung. Die Organisation ist neu *prozessorientiert*. Dass die Abläufe in Belp einen hohen Stand erreicht haben, bezeugt insbesondere die *Zertifizierung* des Flughafens durch die internationale Flugverkehrsorganisation ICAO, welche im April 2008 erlangt werden konnte. Dies fördert namentlich die internationale Anerkennung. Dass sich die Alpar damit nicht zu begnügen gedenkt, unterstrich Mathias Häberli zum Schluss seiner Ausführungen mit einem Zitat des Unternehmers Philip Rosenthal:

„Wer aufgehört hat besser zu werden, hat aufgehört gut zu sein.“

(15. Oktober 2009 / Peter Wehrli)