



Flughafen Bern-Belp: «small is beautiful»

Gespräch mit Flughafendirektor Charles Riesen

Foto: Hanspeter Bärtschi



An diesem herrlichen, frühlingshaften Nachmittag ist im Belpmoos weit und breit kein Nebel zu sehen, und auf der Startbahn hocken keine Möwen. Auch der Pilot in der braunen Bomberjacke ist nirgends zu sehen, von der «runzigen Sau im Pelz», wie sie die Gruppe Patent Ochsner besingt, kein Spur. Charles Riesen, Flughafendirektor von Bern-Belp, wie der Flughafen richtig heisst, schmunzelt. «Das Lied ist schon ein Hymne für uns, mir gefällt es, und ich habe Freude daran», sagt er und fügt bei. «In Klotten haben sie auf jeden Fall keine solche Hymne», fügt er scherzend an. Tatsächlich sei die Verbundenheit der Berner mit ihrem Flughafen sehr gross, was sich in der letzten kantonalen Volksabstimmung deutlich gezeigt habe. Im vergangenen Jahr stimmte der Souverän einem Kredit für den Flughafen zu, mit dem die Pistenverlängerung Tatsache wird. «Den Flughafen gibt es seit 1929, und wir sind in Bern verankert wie der Bärengaben.»

«Wir brauchen die Verlängerung nicht für grössere Flugzeuge, sondern aufgrund neuer internationaler Sicherheitsbestimmungen», erklärt Riesen. So werde die Pistenlänge neu berechnet. Einen positiven Nebeneffekt habe die längere Piste auch noch: Die Höhe im Abflug über bewohntes Gebiet wird damit grösser, was weniger Lärm für die Einwohner bedeute. Dass das Volk andererseits «small is beautiful» mag, lässt sich an der Ablehnung eines Flughafen-zubringers vor wenigen Jahren erkennen.

Qualität statt Masse

Die Vermutung, dass es dem Flughafendirektor um viel mehr Betrieb geht, weist er von sich, auch wenn das vergangene Jahr 2006 mit etwa 200 000 Passagieren um 40 000 hinter den besten Jahren zurückliegt. «Das Ziel ist nicht Masse, sondern Qualität. Aber etwas mehr an Flügen soll es schon wieder geben.» Der Vorteil des Flug-

hafens seien Service, Übersichtlichkeit und Geschwindigkeit. «Bei uns kann man zwanzig Minuten vor dem Flug einchecken», nennt er als Beispiel. Auch sonst sei alles darauf ausgerichtet, den Betrieb so einfach wie möglich zu halten. Die eigenen Angestellten werden laut Riesen so trainiert und zudem müssten sie multifunktional einsetzbar sein, um Kapazitätsspitzen bewältigen zu können. Mit Zoll und Polizei habe man die gleichen Partner wie in Zürich oder Genf, aber es sei alles weniger anonym.

So überlebensfähig

Der Flughafen Bern-Belp zählt zu den kleineren Flughäfen und ist laut den Experten, die einen Grösse von mindestens 500 000 Passagieren für einen kostendeckenden Betrieb ausgerechnet haben, nicht lebensfähig. Dem widerspricht Riesen und verweist auf die «Vier-Bein-Strategie». Sie beinhaltet Infrastruktur und Dienstleistungen (Land- und Gebäudevermietung), Akquisition Charter- und Linienflüge, allgemeine Luftfahrt und Bundesflughafen (Staatsempfänge, Bundesratsflugplatz). So gelinge es, auch ohne staatliche Finanzspritzen zu überleben. Seit 1984 ist der Flughafen nämlich privatisiert mit der Alpar als Betreiberin – und er hat bisher jedes Jahr einen Gewinn erwirtschaftet.

Das Überleben ist aber nicht einfach so zu haben, sondern muss hart erkämpft werden. Immer wieder springen Partner im internationalen Luftverkehr ab. «Das geht auch Zürich so, die von einem Tag auf den anderen die SAA Johannesburg – Zürich verloren hat», führt Riesen ein Beispiel an. Das könne strategische Gründe haben, aber auch Auslastung oder Preis spiele eine Rolle. So verlor Bern-Belp die Fluggesellschaft Inter Sky nach Friedrichshafen. «Sie erreichte hier eine sehr gute Auslastung von über 80 Prozent, wurde aber von Friedrichshafen geködert, die Förderhilfen vom Staat erhalten.» Das Beispiel zeigt, dass Bern-

Résumé

Aéroport Bern-Belp: «small is beautiful»

Berne est très attaché à son aéroport de Belp, comme l'a souligné une votation cantonale de l'an dernier, au cours de laquelle le peuple a accepté un crédit visant à prolonger la piste. Cet agrandissement permettra de répondre aux nouvelles normes internationales de sécurité. Effet secondaire positif, il permettra aux avions de voler plus haut avant d'atterrir. Le directeur de l'aérodrome, Charles Riesen, estime que celui-ci a comme avantages le service et la rapidité: on peut effectuer le check-in 20 minutes avant le vol.

Avec 200 000 passagers par an, l'aéroport de Belp est selon les experts trop petit pour être rentable. Pourtant depuis 1984, il a engrangé chaque année un profit, sans engagement financier de l'Etat. Mais il faut constamment jouer avec les changements de compagnies qui peuvent choisir d'autres aéroports. Belp se concentre sur les clients qui se trouvent à une heure de trajet. Les destinations les plus importantes sont Londres, Lugano et Munich, qui devient une plaque tournante car Francfort arrive à sa capacité maximum. A cela viendra s'ajouter Bruxelles, qui prend de l'importance pour la Berne fédérale. Avec trois pics d'activités, matin, midi et soir, et un horaire allant de 6 à 23 heures, Belp répond aux besoins de l'économie. A ce propos, Riesen estime dangereuse l'initiative zurichoise visant à limiter les heures de vol, car elle nuirait à Kloten qui perdrait de nombreux vols continentaux.

La petite aviation représente un apport important, mais qui est compromis, pour des raisons de sécurité. Pourtant celle-ci est importante du point de vue de la formation. Riesen rappelle qu'à Innsbruck les Boeing 757 cohabitent avec les planeurs.

jap



Belp nicht mit den Grossen im Konkurrenzkampf steht, sondern mit den gleich grossen wie Bozen, Friedrichshafen oder Strassburg. Das gilt indes nicht für die Passagiere. «Wir konzentrieren uns auf die Kunden in einem Umkreis von einer Fahrstunde», sagt Riesen. Wichtigste Zielorte sind dabei London, Lugano und München, ab 16. April fliegt British Airways von Bern nach Brüssel, das gerade für Bundesbern eine zunehmende Bedeutung besitze.

Abstimmung auf Geschäftswelt

Die vier Anflugorte zeigen auf, wie Bern seine Nischenfunktion ausnützt. London-City bietet sich für Geschäftskunden an, die Zeit sparen wollen. Und Zeit ist in der Geschäftswelt auch Geld, was Riesen als Gegenargument anführt, dass es mehr als bei einer Low-fare-Airline koste. Neben die-

ser Punkt-zu-Punkt-Verbindung hat München eine andere Funktion. Dorthin bringen die Fluggesellschaften Leute, die weiterfliegen wollen. Das Drehkreuz München sei immer wichtiger, weil Frankfurt Kapazitätsgrenzen besitze. Mit dem gleichen Ziel wird eine Verbindung Lugano – Bern – Paris angestrebt. Bei Brüssel auf der anderen Seite kann der Flughafen von der Nähe zu Bundes-Bern profitieren. Für Riesen ist neben der kommerziellen Bedeutung auch die langfristige Akzeptanz und das Renommee als Bundesstadtflughafen, sehr wichtig.

Die Flugzeiten sind dabei abgestimmt auf Bedürfnisse der Geschäftswelt und auf den Flugplan der Hub-Flughäfen. «Wir haben drei Spitzen: Morgen, Mittag, Abend», berichtet Riesen. Ein Pluspunkt seien für Bern die Betriebszeiten von 6 bis 23 Uhr, diese seien aber nötig, um die sogenannten

Foto: Hanspeter Bärtschi



«Es braucht auf einem kleineren Flughafen alle Arten der Fliegerei», sagt Charles Riesen.

«Zusätzlich ist es ein Klumpenrisiko, wenn, wie andernorts, mehr als 30 Prozent der Flüge von einem einzelnen Carrier angeboten werden.»

Linienflüge sind das eine, Charter das andere. Hier hat sich Bern auf die Skiflüge konzentriert. Englische Passagiere nach Bern fliegen und von dort in die Skigebiete fahren, das hat sich als wichtiges Standbein entwickelt. Auch wenn der Schnee in den Bergen zeitweise spärlich und im Flachland fast gar nie vorhanden war. «Die Gäste hatten trotzdem Freude, dies wegen des schönen Wetters und der vielen anderen Möglichkeiten», weiss Riesen über diese Gäste.

Ein wichtiges Standbein ist die Kleinfliegerei. Die zunehmende Einengung geht auch an Riesen, der selber aus der Fliegerei kommt, nicht spurlos vorbei. «Das macht mir tatsächlich Sorgen.» So ist heute noch nicht ganz klar, ob die Segelfliegerei in Bern-Belp noch eine Zukunft hat. «Aus Sicherheitsbestimmungen», erklärt Riesen. Für seinen Flughafen sei die Kleinfliegerei wichtig, und zwar sowohl als Schulungsort für neue Piloten, aber auch für Individualreisende. Er möge hier nicht trennen zwischen privat und gewerbsmässig, denn beide leisteten ihren Beitrag an den Flughafenbetrieb. Gebühren, Landetaxen, Handling wie Catering oder Flugbenzin. Riesen zählt die wichtigsten Beispiele auf. Er verweist darauf, dass Grenchen nur mit der Kleinfliegerei rentiere. «Es braucht auf einem kleineren Flughafen alles», zeigt sich Riesen überzeugt und verweist auf Innsbruck, wo Boeing 757 und Segelflieger landeten. In einem Punkt allerdings kommt auf Bern-Belp an seine Grenzen. «An einem guten und schönen Samstag sind die Abstellplätze rar, und wir müssen jeden Millimeter ausnützen.»

Der Blick in die Zukunft könnte ja so heiter sein wie das Wetter an diesem Nachmittag, aber auch für Bern-Belp ist sie

nicht uneingeschränkt wolkenlos. Vor allem die internationalen Auflagen beschäftigen den Flughafendirektor über die Massen. Die Pistenverlängerung scheint nun unter Dach und Fach zu sein, da kommen schon die neuen Vorschriften, an denen auch Zürich zu nagen hat. Die Trennung der Passagiere in Schengen und Nicht-Schengen bedeutet als Aussengrenze viel Aufwand und Kosten. «Da wird noch einiges auf uns zukommen. Es wird sehr teuer und kompliziert», erwartet Riesen. Ansonsten befindet sich der Flughafen kostenmässig gegenüber den Kunden im unteren Drittel im Vergleich zu anderen Destinationen. Doch die Herausforderung wird der 64-jährige Flughafendirektor wohl nicht mehr selber bewältigen müssen, er kann dann von aussen stehend die Folgen betrachten. Dass er seinem Flugplatz treu bleiben wird, ist klar, wohnt er doch schon heute auf dem Gelände des Flughafens. Vielleicht wird er dann am Morgen früh vom Aussichtsturm die Möwen auf der Startbahn beobachten und darauf warten, dass wie früher ein Pilot und eine reiche Frau über den Flugplatz schlendern.

bw

Wellen der Drehkreuze zu erreichen. Genau dies sieht Riesen als Problem an, wenn der Kanton Zürich die Plafonierungsinitiative und die Nachtflugbeschränkung annehmen würde. «Damit verliert Zürich einen wichtigen Teil des Interkontinental-Incoming.» Die Flieger aus Asien fliegen Zürich normalerweise so um sechs Uhr morgens an.

Mehr Passagiere ja, aber ...

Bei einem Kampf um die Fluggesellschaften müsste die Verlockung gross sein, eine Billigfluglinie zu erhalten. Riesen wägt ab. Die Gefahr einer Ungleichbehandlung der Partner bei den Gebühren dürfte in keinem Fall zu Streitigkeiten führen. 100 000 zusätzliche Passagiere wären zwar schön, aber es müsste auch die Transportkette stimmen. Nur etwa fünf Prozent erreichen ihr Flugzeug mit dem Bus ab Bahnhof Bern.

ad personam

Der bald 64-jährige **Charles Riesen** wurde am 12.9.1943 in Thun geboren. Nach seiner Ausbildung zum Kaufmann arbeitete er als Fluglehrer, Flugunfalluntersucher, Garagier, bis er zum Flughafendirektor von Bern-Belp berufen wurde. Riesen ist geschieden und Vater eines Kindes. Als seine Hobbys nennt er «alles, was mit Fliegerei zu tun hat» sowie Oldtimer.