

Berner Flughafen: Nur noch eine Richtung erlaubt, gemeinsam aufwärts!



Sicht vom künftigen Hangarstandort auf die jetzige Flughafenanlage.

„Bern-Belp kommt nicht vom Fleck ... „ Dieser Eindruck ergibt sich, wenn man die letzten Jahre der Flughafenentwicklung Revue passieren lässt. Carrier kamen und gingen, Linienverbindungen wurden angekündigt und verschwanden bald wieder. Ein Grossinvestor finanzierte mit Millionenbeträgen eine Anzahl von Linienvarianten. Nach diesem Skywork-Exploit von 2013/14 mit einer Spitze von 270.000 sank die Passagierzahl wieder unter 200.000 – Es gelang nicht, das zweifellos vorhandene Potenzial des Einzugsgebietes nachhaltig zu mobilisieren. Oder wie ein Wirtschaftspapier der Gemeinde Belp es ausdrückte: Die „Sleeping Beauty“ Flughafen wartet immer noch darauf, wachgeküsst zu werden.

Andererseits sind etliche nachhaltige Massnahmen zu erwähnen: Die Schaffung eines Parkplatzsystems mit über 500 Plätzen, die schengen-gerechte Abfertigungszone, die Pistenverlängerung um 200 Meter und schlussendlich die von der Gemeinde Belp geschaffene bessere Flughafenzufahrt. Und ein weiterer Lichtblick: Die Skywork Airlines hat sich in der Saison 2017 mit 18 Destinationen bei wöchentlich rund 150 Starts und Landungen stabil etabliert.

Weniger positive Randerscheinungen sind die schwache Anbindung an den ÖV oder das Flughafen-Hotel und Restaurant.

Die Bilanzen der zwei Hauptakteure vor Ort entsprechen den herausfordernden Rahmenbedingungen: Die Skywork fliegt immer noch Verluste ein, die Flughafen Bern AG bewegt sich um die schwarze Null und bringt die Mittel für den zukunftsweisenden Weiterausbau nicht zusammen. Der Kanton als Herr der öffentlichen Verkehrspolitik verhart ohne erkennbare Aktivitäten.

Dabei beteuern Staat, Wirtschaft, Tourismus usw., dass Bern auf eine gute Luftanbindung angewiesen sei. Das kantonale Leitbild zeigt Ziele und Wege für die bernische Luftfahrt auf. Das Projekt für den Weiterausbau ist definiert und müsste rasch realisiert werden. Zudem weist der Luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrates von 2016 den Regionalflughäfen explizit die Aufgabe zu, den „Überlauf“ der Landesflughäfen aufzunehmen. Dies kann für Bern-Belp eine grosse Chance und Herausforderung bedeuten.

Es muss gelingen, in den kommenden paar Jahren nachhaltige Weichenstellungen zu schaffen um den stabilen Erfolg des Flughafenbetriebs zu sichern.



Sommer 2017: Hotel/Restaurant Flughafen ist geschlossen und verbarrikiert

EIN NACHHALTIGES ZUKUNFTSMODELL IST VORAUSSETZUNG

Für eine erfolgreiche Überlebens- und Entwicklungsformel aus politischer Sicht stehen das Zusammenspiel der beiden Hauptakteure Flughafen und Skywork, ein optimales Betriebsmodell der Skywork, die starke Stellung im öffentlichen Verkehr und die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens im Zentrum.

Wer ist der Berner Flughafen?

Der Berner Flughafen ist nicht einfach die Berner Flughafen AG. Das wäre eine unvollständige Sicht. Der Berner Flughafen ist die ganze Werk-Gemeinschaft, die auf diesem Areal tätig ist und rund 400 Arbeitsplätze unterhält, Bern den Anschluss ans europäische Flugnetz gewährleistet und sich gegenseitig die Existenz ermöglicht.



Die Ruag; ein wichtiger Partner am Flughafen Bern.

Der Flughafenbetreiber – die Flughafen Bern AG – stellt Infrastruktur und Leistungen bereit, welche die erfolgreiche Arbeit der Linienflieger und der anderen Nutzer wie Business-Flieger, Lufttransportdienst des Bundes usw. sichert. Attraktive Nutzungsbedingungen, wie auch die Rücksichtnahme auf die Anliegen der Anwohner sind die Zielsetzungen. Es liegt auf der Hand, dass der Linienflugbetrieb einen wichtigen Posten in der Ertragsrechnung des Betreibers darstellt. Es ist auch unbestritten, dass der Linienflug wesentlich zur öffentlichen Standortqualität beiträgt und wichtig für die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens ist.

Flughafen Bern AG und Skywork Airlines AG müssen kooperieren

Wir können davon ausgehen, dass die Hauptstadtregion Bern gross genug für einen lebensfähigen Flughafenbetrieb ist, aber zu klein, um mehreren Carriern eine Ertragsbasis zu bieten. Neudeutsche Slogans raten: „Small is beautiful“ und „reduce to the max“.

Bern-Belp muss nach der Formel suchen, die Linienverkehr, Charterangebot und Businessfliegerei zu einem attraktiven Gesamtangebot vereint. Nicht zu vergessen sind die Bedeutung der Lufttransportabteilung des Bundes, des Rega-Stützpunktes und der Sportfliegerei.

Die Linienfliegerei begründet das volkswirtschaftliche und öffentliche Interesse, der Charterverkehr stellt eine zusätzliche Ertragsstütze dar, die Business-Fliegerei schliesslich im Individual-Segment kann standortpolitische Potenziale aufdecken. Wenn man zur Kenntnis nimmt, dass die Sitznahme des Bauhaus-Konzerns in der Gemeinde Belp eng mit der Flugbegeisterung des verstorbenen Eigentümers zusammenhing, erkennt man die weitergehende Bedeutung dieses Angebots. Angesichts der Überlastung der grossen Flughäfen in der Business-Fliegerei bietet sich für Bern-Belp Möglichkeit zur Rosine. Im Chancen-Portfolio des Projekts „Hauptstadtregion“ sind bestimmt zusätzliche Möglichkeiten auszumachen. Keinesfalls soll hier ein Mengen-, sondern das Qualitätsgeschäft angestrebt werden.

Der Schulterschluss bedeutet, dass die Flughafen AG und die Skywork AG offen und koordiniert zusammenarbeiten. Der Flughafen muss, soweit es die lokalen Gegebenheiten ermöglichen, auf die Bedürfnisse des Home Carriers eingehen. Die Skywork ihrerseits legt diese transparent und priorisiert auf den Tisch. Nach Jahren des Trial-and-error werden die Partner erkennen, dass der Erfolg nur in der engen Partnerschaft zu erreichen ist.

Das zurzeit realisierbare Passagieraufkommen des Einzugsgebietes von rund 200.000 Personen garantiert einer Fluggesellschaft keineswegs einen bequemen Gewinn. Das Winterhalbjahr ist zu mager. Kein Wunder, dass andere Gesellschaften, wie die willkommene Helvetic Air, sich nur im Sommer zeigen! Die Skywork hat deshalb – der blockierte Flughafen ausbau ist mit ein Grund – begonnen, auch ausserhalb von Bern Aktivitäten aufgenommen. Bern soll jedoch Home-Basis bleiben.

Das Bekenntnis zur Zusammenarbeit muss verbunden sein mit dem Willen, einen Flughafenbetrieb zu bieten, der alle Qualitäten und Leistungen eines überregionalen Flughafens erbringt.

Die Bedeutung eines Home-Carriers für Bern-Belp

Eine provokative „Was-wäre-wenn? Betrachtung könnte die Frage beantworten, wie der Flughafen ohne den Home-Carrier da stünde.

Die Tatsachen sind klar: Der Flughafen verdankt über ¾ seiner Einnahmen aus Linien- und Charter-Verkehr der Tätigkeit der Skywork.

Also: Der Flughafen ist auf einen funktionierenden Home-Carrier angewiesen. Ohne ihn drohte Bern-Belp zu einem Business- und Hobby-Flugplatz zu schrumpfen.

Die Erfahrungen der letzten Jahrzehnte mit wechselnden Auftritten von potenziellen Platzhirschen müssen den Schluss erlauben, mit dem real existierenden Partner eine Allianz einzugehen. Die beiden sind aufeinander angewiesen. Bei einem Weggang von Skywork dürfte ein Ersatz schwierig zu bewerkstelligen sein!

Sind die Leistungen des Betreibers zeitgemäss?

Der unvoreingenommene Besucher des Berner Flugplatzes begegnet - nach der erneuten Schliessung des Flughafenrestaurants - einer freundlichen Kiosk-Cafeteria, einer Reihe von Desks der Airlines in der Empfangshalle, zwei Anzeigetafeln, die eine Landung in einer Stunde ankündigen; draussen stehen eine Anzahl Taxis, ein Shuttle-Bus nach Belp-Bahnhof ist angekündigt – ein Betrieb ohne Stress. Lediglich zu den An- und Abflugterminen beschleunigt sich der Puls in den Hallen.



Kein Stress in der Abfertigungshalle

Der aufmerksame Zeitungsleser jedoch erfährt in den kalten Jahreszeiten immer wieder von Flügen, die in Basel oder Zürich landen mussten.

Grund dafür ist, dass der Flughafen für Landungen bei erschwelter Sicht oder Nebel technisch wohl ausgerüstet, aber durch behördliche Auflagen eingeschränkt ist.

Die Skywork hat diesen Mangel reklamiert. Für sie bedeutet diese Schwäche ein kostspieliges Problem: Die Passagiere müssen mit Bussen nach Bern transportiert oder in Hotels untergebracht werden. Wenn das in einem Winterhalbjahr wie 2016 / 2017 öfters passiert, entstehen gefährliche Verluste, und das Image des Carriers und des Flughafens wird - nicht nur bei den betroffenen Passagieren - schwer belastet.

Die Entente Bernoise setzt sich dafür ein, diesen Mangel zu beheben: Bern-Belp muss auch im Winter zu Randzeiten erreichbar sein, ein nebeltauglicher Linienflugplatz werden. Gewiss müssen dazu regulatorische, technische und finanzielle Probleme gelöst werden.

Bei den Finanzen ist der Kanton gefordert: Wenn wir seinen Einsatz von 10 Mio CHF für das neue, selbsttragende Parking in Grindelwald bedenken, sollte der Entscheid zu diesem Qualitätssprung für Bern-Belp zu einem weit niedrigeren finanziellen Beitrag leicht zu fällen sein.

Das Argument des Hauptstadt-Flughafens muss die Bresche im Bereiche der regulatorischen Auflagen schlagen. Die Hauptstadt der Schweiz darf sich da nicht weiter blamieren!

Nachhaltig aufwärts

Unsere Recherche wählte diesen Slogan: Neben der vorgeschlagenen Kooperation sollen Kontinuität und „politische Verträglichkeit“ im Umfeld des Standorts Leitgedanken sein.

Die Kontinuität wird wesentliche Kräfte freilegen. Wenn nach Jahren von „Stop and Go“ endlich eine

erkennbare Entwicklungslinie sich manifestiert, werden Reiseveranstalter und das Publikum Vertrauen fassen. Diese konnte in den letzten Jahren nicht genügend gepflegt werden. Hier ist Boden gutzumachen. Namhafte Unternehmen legen Wert auf die aviatische Erschliessung: für sie ist die Verlässlichkeit, die Planbarkeit, eine entscheidende Anforderung.

Die politische Stimmung im Umfeld des Flughafens hat den bisherigen Herausforderungen standgehalten. Der Ausbau der Erschliessungsstrasse als aktueller Prüfstein wurde vom Belper Souverän deutlich gutgeheissen.

Die konsequente Einhaltung der Betriebszeiten ist eine entscheidende Voraussetzung zur Erhaltung des Vertrauens. Die politischen Gegner, aber auch andere, sensiblere Anwohner registrieren Abweichungen sehr feinfühlig. Und mit einer weiteren Volksabstimmung muss alleweil gerechnet werden.

In der aktuellen Situation, wo die Chancen doch steigende Werte aufweisen, ist zu allem ein entschiedeneres Verhalten des Kantons sehr erwünscht. Grundlagen dazu sind das Leitbild Berner Flugverkehr, die Anliegen der Hauptstadtregion usw. Handlungsbedarf besteht im Ausbauprojekt, wo rechtliche Fragen offen stehen, in der Finanzierung, mögliche Einflussnahme auf Regelungen um die Flugsicherheit, die Bereitschaft, dem Flugverkehr zumindest anteilmässig den Status des ÖV zuzugestehen usw.

Unser Flughafen wird mit seiner verbesserten Attraktivität rasch sein Einzugsgebiet mehr mobilisieren und vielleicht auch zusätzliche Kundschaft durch den Lötschberg anziehen.

DIE ÖFFENTLICHE UND WIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DES FLUGHAFENS

Eine Untersuchung der INFRAS trägt die Angaben zur wirtschaftlichen Bedeutung mit den Zahlen des Jahres 2008 zusammen:

Flughafen Bern-Belp	Wertschöpfung in Mio. CHF	Beschäftigung in VZÄ
direkter Effekt	37	291
indirekter Effekt	31	189
induzierter Effekt	82	501
katalytischer Effekt	24	148
TOTAL	174	1130

Die Analyse weist auf interessante Aspekte hin, die für die Situation des Klein-Flughafens Bern-Belp wesentlich sind: In konkreten Fällen können die sog. katalytischen Effekte beachtliche Werte erreichen. Und Bern-Belp schiebt nicht auf das Massengeschäft, wo die Dichte des Linienverkehrs Bern auf einen europäisch wahrnehmbaren Level hieven würde. Das ist ausserhalb der Realität.

Aber es müssten weitere Alternativen geschaffen werden: Anbindung an inländische und ausländische Hubs zur Schaffung von attraktiven internationalen Umsteigemöglichkeiten.

Skywork hat in dieser Hinsicht Vorarbeit geleistet: Die Zusammenarbeit mit KLM mit dem globalen Hub Amsterdam ist vielversprechend.

Und immer gilt der Fokus auf zeitsparende Services, Dienstleistungen, Komfort usw. Diese Qualitäten zielen auch auf Unternehmen wie jene

der Berner Cluster, der Hauptstadtregion oder der Bundesverwaltung.

Bern-Belp steht hier vor einer interessanten Herausforderung: Als grösster schweizerischer Regionalflughafen hat er gute Chancen, sich vom Club dieser „Kleinen“ abzuheben.

Punkt öffentliches Interesse: Die vorliegende differenzierte Analyse der wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens bietet Handhabe, die öffentlichen Effekte näher anzuschauen. In erster Linie fällt der incoming Tourismus ins Gewicht, der insbesondere dem Berner Oberland zahlungskräftige Kundschaft einfliegt. Es darf spekuliert werden, dass solche Touristen ohne dieses Flugangebot zum grossen Teil nicht ins Oberland reisen würden.

Ein zweiter Effekt geht von den katalytischen Faktoren aus. Die Erreichbarkeit via Flugverkehr ist insbesondere für eine Handvoll von Berner Unternehmungen von beträchtlicher Bedeutung. Für diese ist ein flexibles und verlässliches Flugangebot ein echter Standortvorteil.

Diese Argumente sind geeignet, der zögerlichen Haltung der Berner Regierung etwas mehr Dynamik zu vermitteln. In diesem Segment könnte zudem die eingangs unter „Formel“ erwähnte differenzierte Business-Fliegerei einen Beitrag leisten. Dazu würde ein kantonales Signal willkommene Wirkung beitragen. Eine komparative Nutzenüberlegung mit Blick auf die ÖV-Beiträge des Kantons in der Höhe von mehr als CHF 200 Mio. würde sich auf das Flugangebot positiv auswirken. Zumal, und das wird leicht vergessen, das Linienflug-Angebot auch zum öffentlichen Verkehr zählt.

DER FLUGHAFEN ALS BEFRUCHTENDER ARBEITGEBER IN DER REGION

Im Fokus stehen in dieser Analyse die Arbeitsplätze direkt auf dem Flughafengelände und jene ausserhalb, die ihre Leistungen aber direkt für den Flughafenbetrieb erbringen.

Die Gemeinde Belp hat im Jahr 2014 eine Unternehmenserhebung mit direkter Befragung aktualisiert. Dabei wurden 9 Unternehmen im Kernbereich des Flughafens erfasst, die insgesamt 367 Beschäftigte aufwiesen.

Eine frühere Untersuchung zählte 37 Firmen mit insgesamt 375 Vollzeit-Äquivalenten. Obwohl diese Studie eine wesentlich grössere Anzahl vermutlich kleinerer Firmen erfasste, liegen die beiden Zahlen nahe beieinander.

Für die Gemeinde Belp bedeuten die fast 400 Arbeitsplätze der Kern-Unternehmen des Flughafens rund 10% ihrer Arbeitsplätze-Gesamtpartfolios; gehäuft an einem Ort und in einer hoch wertschöpfenden Branche. Für das Berner Oberland rechnet die erwähnte Studie mit 500 Vollzeit-Äquivalenten in der Tourismusbranche, die auf Berner Fluggäste angewiesen sind.

Angesichts der Tatsache, dass sich die Skywork eindeutig in einer Aufbauphase befindet und der Ausbau des Flughafens als Potenzial winkt, kann Belp – im positiven Falle – auf ein hoch interessantes Wachstum hoffen.

Die Bilanz der Entente Bernoise

- Die fehlende Kontinuität des Flugangebots verhindert den Aufbau von Vertrauen und Kundenbindung
- Das Kommen und Gehen von Fluggesellschaften irritiert Reiseveranstalter und Kunden
- Das Abseitsstehen des Kantons hemmt die Entwicklung.
- Massnahmen wie Zufahrtsstrasse, Parkplätze, Abfertigungszone usw. stehen isoliert da. Es fehlt das sichtbare Gesamtkonzept.
- Trotz allem scheint das Publikum im Einzugsgebiet mehrheitlich treu zu seinem Flugplatz zu stehen. Trumpf und Chance!

Die Entente Bernoise fordert deshalb:

- Enge und zieldefinierte Zusammenarbeit von Flughafen Bern AG und Skywork AG.
- In Zusammenarbeit mit Kanton und BAZL muss rasch die Nebeltauglichkeit des Flughafens maximiert werden.
- Beizug des Kantons zu finanziellen Beiträgen zu Leistungen im öffentlichen Interesse; besonders im Bereich der katalytischen Effekte.
- Rasche Realisierung des geplanten Flughafenausbaus
- Die Finanzierung ist in der stabilen Tiefstzinsära entschlossen anzugehen

03/2017