

Interview mit dem Berner Flughafendirektor Mathias Gantenbein

«Masterplanung rollt an»

Mit dem grünen Licht für den Masterplan des Flughafens Bern rückt die Entflechtung der General Aviation vom Linienverkehr und der Business Aviation auf dem Flughafen Bern näher. Darüber und über den Grosskunden SkyWork Airlines hat SkyNews.ch mit dem Berner Flughafendirektor Mathias Gantenbein gesprochen.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

Der Flughafen Bern geriet vergangenen Herbst mit dem Kurz-Grounding von SkyWork in die Schlagzeilen. Wie hoch ist das «Klumpenrisiko» mit SkyWork für den Flughafen?

Auch diesen Sommer werden zwei Dutzend Destinationen ab Bern angeboten, der Grossteil von SkyWork Airlines. Die Fluggesellschaft ist im Markt etabliert, investiert in die Zukunft und sieht eine nachhaltige Anbindung des Standortes an den Linienverkehr vor. Für den Flughafen und die Region stellt SkyWork deshalb seit Jahren einen grossen Wert und eine grosse Chance dar.

Gibt es einen Plan B, sollte SkyWork endgültig vom Himmel oder mindestens aus Bern verschwinden?

Der Flughafen feiert nächstes Jahr sein 90-jähriges Jubiläum. Er hat viele Hochs und Tiefs erlebt, dies gehört wohl auch zur DNA eines Regionalflugplatzes. Wir freuen uns, diesen runden Geburtstag zusammen mit SkyWork Airlines und unseren weiteren Partnern zu feiern. Beim Netzwerk, welches ab und nach Bern zurzeit angeboten wird, dürfte es im Bereich der Ganzjahresflüge wohl nur noch wenige Strecken geben, die man als vollends brachliegend bezeichnen könnte. Der Markt ist jedoch stets im Wandel und eine Menge an Faktoren ist jeweils von Bedeutung, wie beispielsweise das Geschäftsmodell einer Fluggesellschaft oder die Verfügbarkeit von passendem Fluggerät. Der Entscheid eine Strecke zu bedienen, fällen Fluggesellschaften letztlich jeweils aufgrund ihrer eigenen Analyse der Gegebenheiten und Perspektiven.

«In Bern gibt es keine Beslottung und unsere Öffnungszeiten sind für diese Kundschaft ebenfalls attraktiv.»

SkyWork ist eine der wenigen Airlines in Europa, welche ohne grosse Allianz und staatliche Subventionen im Regionalverkehr operiert – keine einfache Ausgangslage. Für Regional-Airlines mit Flugzeugen unter 100 Sitzen ist die Luft dünn geworden – teilen Regional-Airports wie Bern dieses Schicksal mit ihnen? Gibt es auch für Airports so etwas wie eine kritische Grösse?

Die Fixkosten für den Betrieb eines Regionalflugplatzes mit Linien- und Charterverkehr sind beachtlich, deshalb ist es wichtig auf möglichst verschiedenen Standbeinen zu stehen. Der Linien- und Charterbetrieb hat den grössten Anteil am Ertrag, aber die Business Aviation gewinnt für uns immer mehr an Bedeutung. In Bern gibt es keine Beslottung und unsere Öffnungszeiten sind für diese Kundschaft ebenfalls attraktiv. Der geplante Bau eines Business Aviation Centers soll dem Bedürfnis nach erhöhter Diskretion entgegenkommen. Es gibt gute Gründe, die für uns sprechen. Man darf sich jedoch keinen Illusionen hingeben: Der Grossraum Bern ist auf eine Piste angewiesen, wenn gewisse Unternehmen angezogen werden sollen. Das gilt auch für Zürich, denn dort ist nicht Bern eine Alternative, sondern Dübendorf. Jeder Wirt-

schaftsraum, der für einen gewissen Kreis an Unternehmen und Unternehmer attraktiv sein möchte, braucht einen eigenen Anschluss an den Luftverkehr.

Der Masterplan erfordert Investitionen von 18 Millionen, woher nimmt die Flughafen Bern AG dieses Geld? Wie sieht der zeitliche Fahrplan aus?

Die ersten Hochbauten, vorausgesetzt die Finanzierung lässt sich hinreichend erbringen, sollten 2019/2020 sichtbar werden. Für diese müssen zuerst noch die Plangenehmigungsverfahren durchgeführt werden, mit der Möglichkeit von Einsprachen. Wir sind aber zuversichtlich, dass nach dem erfolgten Bundesgerichtsentscheid nun nicht sämtliche Punkte aufs Neue aufgerollt werden. Die Finanzierung können wir als Flughafen zugleich nicht aus eigener Kraft stemmen, es bedarf des Engagements Dritter. So sind wir zur Umsetzung des Vorhabens auf die Wirtschaft, auf Unternehmer und auf den Kanton angewiesen. Es freut uns daher sehr, dass sich der Regierungsrat bereits für eine finanzielle Unterstützung des Infrastrukturausbaus ausgesprochen hat und wir sind dankbar für dieses wichtige Engagement. Mit diesen Geldern soll unter anderem auch der Lärmschutz-Shelter gebaut werden.

ZUR PERSON

Mathias Gantenbein

Mathias Gantenbein wurde 1978 geboren und wuchs in Bern auf. Er besuchte das Wirtschaftsgymnasium und schloss sein Wirtschaftsstudium mit einer Doktorarbeit zum Thema «Die volkswirtschaftliche Bedeutung von Regionalflughäfen» ab. Mit 17 Jahren eröffnete er ein kleines Reisebüro für Family & Friends. Mathias Gantenbein arbeitete dann für Air Engiadina, danach bei einer Grossbank im Bereich Flugzeugfinanzierung. Er verbrachte ein Jahr im Ausland in Dubai und trat anschliessend beim BAZL eine Stelle im Bereich Spezialfinanzierung Luftverkehr an. Anschliessend wechselte er ins EDA, wo er das Reisegeschäft für den Bund verantwortete. Seit November 2015 ist er Flughafendirektor in Bern. Mathias Gantenbein ist verheiratet und zweifacher Vater. Seine Töchter sind ein und drei Jahre alt. Seine Freizeit verbringt er mit der Familie und Freunden.

Die Suche mit externen Fachkundigen nach potenziellen Investoren und Geldgebern läuft und ist Thema der strategischen Ebene. Das Vorhaben darf man letztlich auch mit einer langfristigen Brille betrachten, der Platzbedarf am Boden in der Aviatik wird sich in Zukunft kaum verringern. Genau hier bieten wir Möglichkeiten, beispielsweise Flächen für die Hangarierung oder Wartungsbetriebe. Betriebliches Ziel der baulichen Massnahmen ist es, die Verkehrsarten zu entflechten und gleichzeitig Arbeitsplätze zu erhalten und zu schaffen. Auf der Ost-Seite soll primär der Linien- und Charterverkehr sowie die Business Aviation und die Bundesfliegerei stattfinden. Die Kleinaviatik soll auf der anderen, neuen Flugplatzseite heimisch werden, was ihr wieder mehr Freiheiten gewährt, wie etwa den einfacheren Zugang zum Gelände und mehr Raum. Wir sind ebenfalls mit der ansässigen Flugschule im Gespräch, um die Planung möglichst benutzeroptimiert zu gestalten, dies im Rahmen der jeweiligen Möglichkeiten.



Foto: hlp

Der Berner Flughafendirektor Mathias Gantenbein über seinen Homecarrier: «Für den Flughafen und die Region stellt SkyWork seit Jahren einen grossen Wert und eine grosse Chance dar.»

«*Im Spannungsfeld von Topographie, Regulation, Infrastruktur und Equipment braucht es neue Denkansätze, wir bleiben dran.*»

I Der GNSS-Anflug auf die Piste 32 ist ebenfalls genehmigt worden, wann wird er eingeführt und bringt er dem Flughafen Bern ein tieferes Anflug-Minimum bei schlechtem Wetter?

Für die Realisierung der technischen und baulichen Massnahmen sowie der Anpassung des Luftraums bedarf es nach rechtskräftiger Plan genehmigung rund eineinhalb Jahre. Es zeichnet sich ab, dass eine Beurteilung durch das Bundesverwaltungsgericht und allenfalls das Bundesgericht erforderlich sein wird. Das satellitengestützte Anflugverfahren vereinfacht den Betrieb des Flughafens und zielt darauf ab, Durchstartmanöver und Ausweichlandungen zu reduzieren. Die Ab- und Anflüge auf die Piste 32 fliegen sich künftig nicht mehr entgegen, das Kreuzen von Flugwegen wird reduziert. Dies vermindert Wartezeiten in der Luft und am Boden, ist wirtschaftlicher und ökologischer, stärkt die Sicherheit und entlastet die Flugsicherung. Gleichzeitig verursacht ein kontinuierlicher Sinkflug weniger Emissionen als das heutige «Circling»-Verfahren auf die Piste 32. In Bezug auf die Anflug-Minima wird mit dem geplanten Verfahren keine Verbesserung erreicht. Das Thema beschäftigt uns intensiv, eine umfassende Lösung unter den bestehenden

Rahmenbedingungen ist nicht absehbar. Im Spannungsfeld von Topographie, Regulation, Infrastruktur und Equipment braucht es neue Denkansätze, wir bleiben dran.

I Wie plant der Berner Flughafen künftig die Flugsicherung zu finanzieren?

Es gibt ein Projektteam von BAZL, Skyguide und den betroffenen Flugplätzen, welches an nachhaltigen Lösungen arbeitet. Auch wir helfen hier tatkräftig mit. Mit Skyguide unterhalten wir eine langjährige Partnerschaft und einen guten Austausch, das Engagement ist hoch. Unser Wunsch ist letztlich, dass Wege gefunden werden, die Dienstleistung kostengünstiger anzubieten.

I Wie ist die Akzeptanz des Flughafens Bern bei den Anrainergemeinden?

Wir pflegen einen offenen Dialog mit den Anrainergemeinden und stellen grundsätzlich eine gute Akzeptanz fest. Zahlreiche Passagiere kommen aus der näheren Umgebung und bei Anlässen auf dem Flughafen – wie beispielsweise bei dem Jubiläum der Rega oder unserer Nacht der offenen Türe der Pistensanierung – finden auch nicht Flugbegeisterte den Weg zum Flughafen und lernen uns kennen. Wir schätzen den Austausch und nehmen Stellung zu jeder Fluglärmklage, die bei uns eingeht. Dabei ist uns bewusst, dass nicht alle vom Flughafen vorbehaltlos begeistert sind. In Hinblick auf unsere breite Funktion und der überschaubaren Grösse, werden wir von einem grossen Teil der Anrainerschaft mitgetragen.

I Gewisse Flugreisen ab Bern kosten diesen Sommer über 400 Franken mehr pro Person wie die Reise an dieselbe Destination ab Zürich. Wie locken Sie die Passagiere in Ihr Terminal?

Dieses Bild zu generalisieren ist falsch. Eine solche Preisdifferenz dürfte nur an besonders nachfragestarken Einzeltagen – etwa am Ferienanfang – bestehen. Zugleich zeigt es, dass ein starker Nachfrageüberhang besteht. Die Fluggesellschaften bewegen sich im Markt, der hört bekanntlich nicht am Pistenende auf. Preise spielen eine wichtige Rolle, aber es geht auch um die Vorteile, die wir bieten, wie kurze Check-in-Zeiten, kurze Wege und günstige Parkplätze. Die familiäre Atmosphäre wird durchwegs geschätzt, gerade bei Geschäftsreisenden, Familien mit Kindern und älteren Menschen, die gerne stressfrei fliegen. Wir spüren auch die Bestrebungen von SkyWork in der Romandie. Wir beteiligen uns an diesen Aktivitäten und freuen uns über mehr Französisch sprechende Passagiere am Check-in und auch die Nummernschilder auf den Parkplätzen weisen vermehrt auf Besitzer aus welschen Kantonen hin, denn Bern ist nah und attraktiv.

«*Mit dem Bau eines Business Aviation Centers möchten wir dem Wunsch nach erhöhter Diskretion nachkommen.*»

Welchen Stellenwert hat die Business Aviation in Bern?

Die Business Aviation ist ein kleiner, aber wichtiger Geschäftsbereich. Er dient dem Standort und ist betriebswirtschaftlich von Bedeutung. Mit dem Bau eines Business Aviation Centers möchten wir dem Wunsch nach erhöhter Discretion nachkommen. Gleichzeitig stehen im Rahmen der vierten Ausbaustufe Flächen für die Hangarierung oder für Wartungsbetriebe zur Verfügung. Die Business Aviation ist im Wachstum begriffen. Es gibt zwar immer wieder Schwankungen, aber keine vollkommene Erosion. Ansässige Unternehmen nutzen die Geschäftsfliegerei und auch das touristische Angebot im Berner Oberland trägt wesentlich zum Erfolg des wertschöpfungsintensiven Segments bei. Nicht zuletzt profitieren auch die Zuliefer- oder nachgelagerten Betriebe.

Welchen Platz will und kann Bern in Zukunft der privaten Kleinfliegerei inklusive Flugschulen bieten?

Gerade mit der vierten Ausbaustufe sollen die Verkehrsarten entflechtet und die Bedingungen für die Kleinaviatik erleichtert werden. In dem neuen Bereich für die Kleinaviatik soll natürlich auch eine Flugschule die Piloten von Morgen ausbilden. Auch wenn die General Aviation nicht den grössten Ertragspfeiler darstellt, so wünschen und brauchen wir viele Verkehrsarten auf dem Flughafen. Wir haben ATC, was für die Pilotenausbildung ein wichtiger Aspekt darstellt, und auch der gemischte Verkehr bietet ein wertvolles Übungsfeld.

Sehen Sie eine Konkurrenz durch die Flughäfen Payerne und Grenchen im Bereich Business Aviation?

Auch wenn es eine gewisse Schnittmenge geben dürfte, so ergänzen wir uns auch. Jeder Flugplatz hat seine Vorteile. So werden unsere Öffnungszeiten sehr geschätzt und mit dem geplanten Business Aviation Center möchten wir dem Kundenbedürfnis nach mehr Discretion nachkommen.

Welches Fazit ziehen Sie aus Ihrer über zweijährigen Tätigkeit als Flughafendirektor?

Eine unglaublich spannende und intensive Zeit. Das Regionalfluggeschäft ist erwartungsgemäss dynamisch sowie anspruchsvoll, der grundsätzliche Rahmen für einen Regionalflughafen in der Grössenordnung wie Bern zugleich weitgehend gegeben. Ich habe etliche gute Leute kennengelernt, durfte mich einigen Herausforderungen stellen, habe viel Erfreuliches erlebt und zwischendurch auch mal vor lauter Ärger in die Tischkante gebissen. Besonders wichtig scheinen die interne und ex-



Grafik: Flughafen Bern

Auf der Pistensüdseite sollen auf 36'000 Quadratmetern Nutzfläche Hallen, Büros und Werkstätten für die General Aviation, sowie der Triebwerkstandlaufplatz mit Schallschutzgebäude entstehen.

terne Kommunikation sowie die Pflege eines aktiven Umgangs mit den Stakeholdern, dies dürften auch künftig zentrale Aspekte meiner Aktivitäten sein.

Wie oft fliegen Sie selber und gibt es einen schönsten Flug?

Ich fliege nur als Passagier, etwa alle zwei Monate. Meine US-Privatpilotenlizenz ist inaktiv.

Jeder Flug bereitet mir Freude. Ganz besonders eindrücklich war der Flug mit der Super Constellation. Ein Bubentraum. Ich fühlte mich in die goldenen Zeiten der TWA und der PanAm zurückversetzt. Auch wenn ich nicht gerne in der Vergangenheit lebe, dieser kurze Zeitsprung hat enorm Spass gemacht und zeigt die grossartigen Leistungen vorangehender Generationen auf. +

STICHWORTE

Bider-Hangar

Sowohl Herausforderung als auch ein schönes Kapitel Geschichte. Hat bisher jeden Flughafendirektor überlebt.

Bundesbasis

Ein Unikat, klein, professionell, diskret und unkompliziert. Wir sind stolz, die Bundesbasis bei uns zu wissen.

Pilatus Aircraft

Hochstehendes technisches Handwerk, Leistungsträger und Botschafter der Schweiz, weltweit beliebt, bescheiden, erfolgreich – der Roger Federer der Aviatik.

VSF

Ein Verband, der mit Leidenschaft, Herzblut und grosser Offenheit und Engagement die vielfältige Flugplatzlandschaft vereint und vertritt.

Helvetic Airways

Ein starkes Team, das konsequent und erfolgreich seinen Weg verfolgt und dieses Jahr in der achten Saison geschätzter Carrier in Bern ist.

RUAG

Ein Unternehmen, das sich nicht nur auf dem Flugplatz Bern immer wieder neu erfindet und die Zukunft der Aviatik mitprägen wird.