

# wirtschaft

jungfrauzeitung.ch/wirtschaft

**Angriff** Um sich vor Hackern zu schützen, müssen Spitäler ständig auf der Hut sein SEITE 11

## «Wir werden unser Geld selber verdienen»

Walter Egger erklärt, was seine finanziellen und strategischen Ziele für den neuen Flugplatz sind. Der Verwaltungsratspräsident der Flugplatzgenossenschaft Gstaad-Saanenland ist überzeugt, dass der Betrieb kostendeckend geführt werden kann.

von Yves Brechbühler

### ERÖFFNUNG AIRPORT GSTAAD

Seit sieben Jahren waren Sie nun mit diesem Projekt beschäftigt. Ein gutes Gefühl, jetzt in diesen neuen Hallen zu stehen?

**Walter Egger:** Es ist überwältigend. Wir sind pünktlich fertig geworden. In der letzten Zeit war ich aber derart mit der Instandstellung beschäftigt, dass ich erst heute den fertigen Flugplatz so richtig erleben und geniessen kann.

Das heisst, der Flugplatz ist so, wie er heute dasteht, betriebsbereit?

Ja, wir haben während des gesamten Baus den Betrieb stets aufrecht erhalten. Jetzt sind wir auch mit der gesamten erneuerten Infrastruktur bereit. Der Terminal funktioniert, die Flugsicherheit selbstverständlich auch. Es wird in den kommenden Monaten aber sicher noch das eine oder andere Detail geben, welches es zu erledigen gilt.

Welche grösseren Projekte im Zusammenhang mit dem Flugplatz stehen auf Ihrer langfristigen Agenda? Wir möchten die Sicherheit weiter verbessern. Ein Instrumentenlandesystem wird es hier in absehbarer Zeit wohl nicht geben, aber mit weiteren Hilfestellungen in diese Richtung können

wir den Piloten sicher zusätzliche Unterstützung anbieten.

*Im Simmental und im Saanenland hat man eine einzigartige Situation. Auf engstem Raum gibt es mit Zweisimmen, St. Stephan und Saanen gleich drei Flugplätze, die allesamt in den 1940er-Jahren aus dem Reduit-Gedanken entstanden. Welcher Austausch besteht zwischen den Anlagen?*

Es gibt eine klare Arbeitsteilung, die auch im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt so geregelt ist. St. Stephan ist ein Werksflugplatz für die Entwicklung. Zweisimmen wird vor allem für Segelflug und zu touristischen Zwecken genutzt, und wir sind ein touristischer Flugplatz. Wir stehen in engem Kontakt mit Zweisimmen und St. Stephan.

*Sie sagen, dass der Betrieb kostendeckend geführt werden soll. Ja, unser Ziel ist die schwarze Null – und dazu etwas Geld auf die Seite zulegen für spätere Projekte. Ich bin überzeugt, dass wir das schaffen werden. Dazu arbeiten wir mit verhältnismässig schlanken Strukturen. Der Flugplatzleiter wird eine 100-Prozent-Stelle haben, die drei bis fünf anderen Mitarbeitenden in Teilzeit arbeiten.*

*Wie setzen sich die Einnahmequellen zusammen? Das grösste Stück des Kuchens sind die Start- und Landegebühren.*



Walter Egger, Verwaltungsratspräsident der Flugplatzgenossenschaft Gstaad-Saanenland, freut sich über den neuen Flugplatz. Er begleitet das Projekt seit der Genossenschaftsgründung im Jahr 2011.

Fotos: Yves Brechbühler

ühren. Danach folgen die Hangarmieten und schliesslich die Einnahmen aus den nicht-aviatischen Anlässen, die auf dem Flugplatzgelände stattfinden.

*Hinter dem Projekt des neuen Flugplatzes steckt vor allem auch die Gstaader Hotellerie. Ein grosser Teil der Baukosten von 31 Millionen Franken kamen von privaten Spendern, die den Flugplatz selber auch brauchen werden. Werden sie auch allfällige finanzielle Betriebsdefizite decken?*

Nein, wir werden unser Geld selber verdienen und werden nicht

auf die Hilfe von Privaten angewiesen sein. Beim Bau war dies anders. Dies zeigte für mich, wie unglaublich toll die Zusammenarbeit hier im Saanenland ist. Wir arbeiten eng mit dem Tourismus, der Hotellerie, der Gemeinde und auch der Landwirtschaft zusammen. Erst dadurch wurde die schnelle Umsetzung unseres Konzepts möglich. Jetzt sind wir aber auf uns selber angewiesen (lacht).

*Die neuen Hangars sehen sehr schön aus. Aber damit der Flugplatz rentabel oder zumindest kostendeckend*

*betrieben werden kann, müssen Sie diese auch vermieten können.* Ja, das stimmt. Wir sind Stand jetzt auch nicht ausgebucht. Aber wenn wir das wären, dann hätten wir bei der Planung etwas falsch gemacht. Schliesslich soll der Flugplatz über mehrere Generationen hinweg genügend Kapazität haben. Ich kann Sie aber beruhigen, wir haben bereits erste Mietverträge abgeschlossen. Das Grundinteresse ist also vorhanden und wir sind sicher, dass die Nachfrage für Hangarplätze hinreichend gross sein wird.

Nr. 105907, online seit 7. Juli – 13.00 Uhr

### Grössere Jets in Zukunft nach St. Stephan?

Bei einem Flugplatz stellt sich immer die Frage nach den Frequenzen und den damit verbundenen Lärmemissionen für die Anwohner. Marc Steiner ist Flugplatzleiter und Geschäftsführer der Gstaad Airport AG und gibt in der Beilage des «Anzeiger von Saanen» dahingehend Entwarnung. Er sagt, dass «die Pistenlänge unverändert bleibt und deshalb keine grösseren Flugzeuge starten und landen als bisher». Er erwartet des Weiteren auch keine wesentliche Frequenzzunahme. Ein Blick in die technischen Angaben zum Flugplatz offenbart, dass bisher zwischen 6000 und 7000 Starts und Landungen pro Jahr getätigt wurden. Ausgelegt ist der Flugplatz auf maximal 8200 Starts und Landungen pro Jahr. Viel mehr Flugzeuge als bisher können also gar nicht starten und landen. Wie er aber sagt, versuche man mit St. Stephan eine Zusammenarbeit zu etablieren. Die grösseren Jets, welche in Saanen aufgrund der geringeren Pistenlänge nicht landen dürfen, könnten dereinst also in St. Stephan landen.



1 Der Blick aus dem oberen Stockwerk des Terminals: Der Belag der Piste musste komplett erneuert werden. 2 Eine stilvolle Lounge gehört genauso zum neuen Terminal wie auch ein Konferenzraum oder eine Kunstgalerie. 3 Dem Flugplatz stehen moderne Löschfahrzeuge zur Verfügung. Der Rosenbauer Panther mit rund 1200 PS kostet neu über zwei Millionen Franken. «Zum Glück konnten wir dieses Modell als Occasion für etwa einen Zehntel des Neupreises kaufen», sagt Walter Egger. 4 Der Privatjet im Berner Oberländer Design: Die PC-12 der Pilatus Werke im Scherenschnittmuster. 5 Rund 250 geladene Gäste feiern am Freitag die Eröffnung des Airport Gstaad. 6 Thomas Kohler ist der Basisleiter der Air Glaciers in den neuen Räumlichkeiten im Flugplatz. 7 Andrea Scherz (links), Palace-Direktor und Vizepräsident der Flugplatzgenossenschaft, kennt die Bedeutung des Flugplatzes für die Luxushotellerie aus eigener Erfahrung. 8 Für Marcel Bach (links), Bauunternehmer und Mitglied der Flugplatzgenossenschaft, ist der Flugplatz ein wichtiger Faktor für den Tourismus. 9 Toni von Grünigen (Mitte), der Gemeindepräsident von Saanen, begutachtet den neuen Flugplatz in seiner Gemeinde. Fotos: Yves Brechbühler

### Der Bau für 31 Millionen ist bereit

Nach einer Bauzeit von einhalb Jahren ist fertig. Der neue Flugplatz bietet Platz für bis 30 Flugzeuge oder Helikopter. Im Gegensatz zu den anderen Flugplätzen im Berner Oberland soll er vor allem als Hub für Touristen dienen. Deshalb erstaut es nicht, dass sich die Luxushotellerie stark für den Neubau eingesetzt hat.

Als der Flugplatz 1942 im Reduit-Geist der damaligen Zeit erstellt wurde, dachte wohl niemand daran, dass er dereinst den Stars und Sternchen dienen würde, die für ihre Ferien ins Saanenland kommen. Der historisch gewachsene Flugplatz stand bis in die 1980er-Jahre im Dienst des Militärs. Ab 1986 verschlechterte sich der Zustand zunehmend. Seit seiner Erstellung im Zweiten Weltkrieg wurden keine Erneuerungsarbeiten mehr durchgeführt. Schliesslich war es im Jahr 2011 eine private, eigens gegründete Genossenschaft, die den Flugplatz dem Bund abkaufte und auf Vordermann

bringen wollte. Mit geballter Kraft der Fünfsternsegments der Hotellerie: Denn mit dabei sind unter anderem Marcel Bach, Bauunternehmer und Finanzier des Alpina, und Andrea Scherz, Direktor des Palace. Die Gesamtkosten sollten sich auf rund 31 Millionen Franken belaufen. Ein Betrag, den die Genossenschaft über private Spenden sowie Gemeinde, Kanton und Bund zusammenbrachte.

### Finanzierung: private Nutzer mit Löwenanteil

So sprach die Gemeinde Saanen im Jahr 2015 einen Kredit von maximal rund neun Millionen Franken an den Neubau. Ein zweistelliger Millionenbetrag kam von privaten Geldgebern – die meisten davon selber Nutzer des Flugplatzes. Bereits 2012 stand das Konzept für den neuen Flugplatz und nach der Finanzierungsphase fing man Anfang 2017 mit dem Bauen an. «Dann ging plötzlich alles sehr schnell», erinnert sich Walter Egger. «Jetzt ist der Flugplatz betriebsbereit», hält der Verwaltungsratspräsident der Flugplatzgenossenschaft fest. Er sagt auch, dass der Betrieb ab dem ersten Jahr

kostendeckend sein soll. «Das wird nicht ganz einfach, aber ich bin zuversichtlich, dass wir das schaffen», so Egger.

### Der Tenor: «Wichtig für den Tourismus»

Die Hauptfunktion des umgebauten Flugplatzes erschliesst sich bereits aus der Namenswahl. Denn obwohl der Flugplatz auf dem Saaner Dorfboden steht, wurde er nach Gstaad benannt. In einer im «Anzeiger von Saanen» erschienenen Beilage sagt Andrea Scherz, Palace-Direktor und Vizepräsident der Flugplatzgenossenschaft: «Viele unserer Top-Gäste reisen im Privatflugzeug oder dem Helikopter an.» Er nennt dabei als Beispiel einen Dauergast im Palace, der Gstaad deshalb ausgewählt habe, weil er von hier aus in alle europäischen Metropolen zu Geschäftsreisen fliegen könne. Auch Bauunternehmer Marcel Bach, der sich als Mitglied der Flugplatzgenossenschaft um die Finanzierung des Neubaus kümmerte, meint: «Es ist wichtig, dass wir den Bau so schnell realisieren konnten, denn der Flugplatz ist für unser touristisches Angebot von entscheidender Bedeutung.» Er

unterstreicht, dass auch die nicht-aviatische Nutzung des Flugplatzes weiterhin ihren Platz haben soll. Anlässe wie das alljährliche Poloturnier, das Mad Muni Festival oder auch das Winterfahrttraining für Automobilisten sollen erhalten bleiben. Ganz alles hat sich also auf dem Flugplatz Gstaad doch nicht verändert.

Yves Brechbühler

Nr. 105907, online seit 7. Juli – 10.00 Uhr

### Die wichtigsten Zahlen zum Gstaad Airport

**Piste:** Länge: 1400 Meter, Breite: 40 Meter  
Starts und Landungen: momentan zwischen 6000 und 7000 pro Jahr, maximal 8200  
**Terminal:** Länge: 30 Meter, Breite: 24 Meter, 2 Stockwerke  
**Hangars:** 1 Hangar 25 x 25 Meter, 2 Hangars 36 x 36 Meter  
Einer davon steht für betriebseigene Fahrzeuge und die Helikopter der Air Glaciers zur Verfügung.