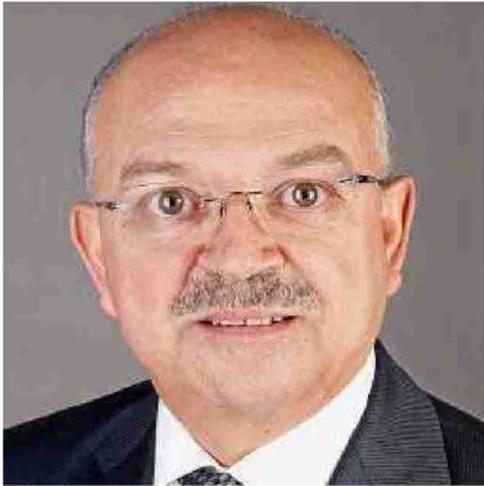


«Luftfahrtschmuggler durch und durch»

Der 58-jährige Patron der auf die Geschäftsfliegerei ausgerichteten Amac Aerospace mit Sitz am Basler Flughafen denkt an grössere Akquisitionen und die eigene Nachfolge.



Noch beschäftigt Amac Aerospace mit knapp 700 Personen erst halb so viele Leute wie Jet Aviation am Basler Flughafen. Doch Kadri Muhiddin, Chairman und CEO der auf Wartung und Innenausbau von Businessjets spezialisierten Gesellschaft, ist bestrebt, den Rückstand auf den Erzrivalen Jet Aviation weiter zu verringern. Jet Aviation, die seit 2008 zum US-Rüstungs- und Luftfahrtkonzern General Dynamics gehört, ist nach mehreren Restrukturierungsrunden in Basel von mehr als 1800 auf knapp 1400 Mitarbeiter geschrumpft.

Im Zuge der Inbetriebnahme eines vierten Hangars plant Muhiddin, den Personalbestand nächstes Jahr um weitere 100 auf 800 Mitarbeiter aufzustocken. Wie der 58-jährige Patron betont, sei Amac seit der Gründung vor sieben Jahren ununterbrochen gewachsen. Den Umsatz gibt Muhiddin mit 200 bis 300

Mio. Fr. pro Jahr an. Stärkere Schwankungen gehören zum Geschäft, weil Amac primär grosse Passagierflugzeuge der Hersteller Airbus und Boeing zu luxuriösen Privatjets ausbaut. Die Kundschaft stammt traditionell vornehmlich aus dem Nahen Osten, doch bedient Amac mittlerweile auch erste Abnehmer aus China, Russland und Afrika.

Muhiddin bezeichnet sich als «Luftfahrtschmuggler durch und durch». Der gebürtige Libanese liess sich ab dem achtzehnten Altersjahr zum Ingenieur der Luftfahrttechnik in Bristol ausbilden und begann ab 1977 für Airlines im Nahen Osten zu arbeiten. Nachdem er mit Gamit zwischenzeitlich ein Beratungsunternehmen für den Luftfahrtsektor mit Sitz am Londoner Flughafen Stansted gegründet hatte, stieg er 1993 bei Jet Aviation ein. Jet Aviation machte ihn 2004 zum Europa- und Asienchef, doch kam es nur drei Jahre später zum grossen Zerwürfnis. Muhiddin tat sich mit drei weiteren Mitgliedern des Kaders von Jet Aviation, darunter dem CEO Heinz Köhli, zusammen, um Amac aus der Taufe zu heben.

Vom damaligen Quartett sind neben Muhiddin weiterhin Finanzchef Mauro Grossi und der Chief Operating Officer Bernd Schramm in der Geschäftsleitung von Amac vertreten. Muhiddin hält 40% am Kapital von Amac. Wie viel Köhli und die übrigen Aktionäre kontrollieren, will der Jagdbegeisterte und Besitzer eines Pilatus-Flugzeugs vom Typ PC-12 nicht

verraten. Klar ist für ihn jedoch, dass Amac unabhängig bleiben soll. Die Zeit, als Jet Aviation nach dem Verkauf durch die Gründerfamilie Hirschmann und vor der Weiterveräußerung an General Dynamics von der britischen Private-Equity-Gesellschaft Permira beherrscht wurde, ist ihm in unangenehmer Erinnerung geblieben. Muhiddin sieht Amac wie eine grosse Familie, die zusammenhalten müsse.

Börsenpläne sind dem Patron ebenfalls fremd. Er befürchtet, dass auch eine Publikumsöffnung die familiäre Kultur gefährden würde. Amac erwirtschaftet gemäss Muhiddin ausreichend Cash, um das geplante Wachstum selbst zu finanzieren. Muhiddin, der in Grossbritannien und in der Schweiz lebt, denkt dabei auch an grössere Akquisitionen. Die Branche, in der sich Amac bewegt, ist übersichtlich. Ausser Amac und Jet Aviation gibt es vier bis fünf Unternehmen mit vergleichbarer Ausrichtung.

Angesprochen auf die Regelung seiner Nachfolge, räumt Kadri Muhiddin ein, mit gegen sechzig Jahren nicht mehr der Jüngste zu sein. Er fügt hinzu, dass er ein «grosser Anhänger von frischem Blut» sei. Wer ihn dereinst als CEO ersetzt, ist noch nicht bestimmt. Es wäre jedoch keine Überraschung, wenn Sohn Waleed das Rennen machen würde. Waleed Muhiddin betreut bei Amac bereits das Dossier Geschäftsentwicklung. **DF**