MEDIA: Neue Zürcher Zeitung
PUBLISHING DATE: 11.09.2018, 07:00 Uhr
LANGUAGE: German

https://www.nzz.ch/wirtschaft/in-basel-werden-die-flugzeug-traeume-arabischer-scheichs-wahr-ld.1418926

Neue Zürcher Zeitung

Verteilt über mehrere Hangars führt die Firma Amac Aerospace am Flughafen Basel-Mulhouse Wartungsarbeiten bei Geschäftsflugzeugen durch. Ebenfalls werden dort Privatjets ganz nach den Wünschen ihrer Besitzer umgebaut. (Bild: Simon Tanner / NZZ)

In Basel werden die Flugzeug-Träume arabischer Scheichs wahr

Über 2000 Beschäftige legen sich als Mechaniker, Schreiner oder Polsterer am Basler Flughafen für eine gutbetuchte Kundschaft ins Zeug. Das Geschäft mit dem Umbau und der Wartung von Geschäftsflugzeugen ist stark gewachsen.

Dominik Feldges
11.9.2018, 07:00 Uhr

Darf es in der Flugzeugkabine ein Wollteppich oder lieber etwas Exklusives aus reiner Seide sein? Sollen die Holzverkleidungen der Schränke aus Kirschholz oder aus Mahagoni bestehen? Die Mitarbeiter des Basler Unternehmens Amac Aerospace sind es gewohnt, ihrer gut betuchten Kundschaft möglichst jeden Wunsch von den Lippen abzulesen. Auf die Bemerkung, in diesem Betrieb gehe es ja zu und her wie in den mittelalterlichen Werkstätten von Fürsten und Königen, nickt Waleed Muhiddin, der Sohn des Mehrheitsaktionärs und geschäftsführenden Verwaltungsratspräsidenten von Amac, Kadri Muhiddin, zustimmend.

Eine Schweizer Domäne

Muhiddin Junior, der heute als Direktor in den Bereichen Geschäftsentwicklung und Marketing fungiert, war, wie er augenzwinkernd hinzufügt, «Nummer 53», als er 2008 in das Unternehmen eintrat. Die Firma Amac, die dieses Jahr das zehnjährige Bestehen feiert, hatte kurz davor den Betrieb aufgenommen und umfasste erst ein paar Dutzend Mitarbeiter. Inzwischen ist die Belegschaft allein auf dem Flughafen von Basel-Mülhausen, dem Euro-Airport, auf fast 700 Personen angewachsen. Insgesamt zählt die Firma, die auch in der Türkei, in Frankreich und Libanon tätig ist, knapp 1000 Beschäftigte.

Auf den richtigen Sitz kommt es an: Die Flugzeugsitze für Privatjets werden bei Amac von Hand mit edlem – meist italienischem – Leder bezogen. (Bild: Simon Tanner / NZZ)

Amac gehört zusammen mit dem Zürcher Unternehmen Jet Aviation, das sich seit Ende 2008 im Besitz des amerikanischen Rüstungs- und Luftfahrtkonzerns General Dynamics befindet, und der Lufthansa-Gruppe in Europa zu den führenden Anbietern, die sich auf den luxuriösen Umbau von Privatflugzeugen spezialisiert haben. Im amerikanischen Markt haben hauptsächlich die beiden US-Firmen Greenpoint Technologies und L3 Aviation Products sowie Comlox (mit Hauptsitz in Zürich) das Sagen. Geschäftsflugzeuge lassen sich wie Limousinen oder Motorjachten auch ab Stange kaufen. Doch je grösser die Jets sind, desto anspruchsvoller gebärden sich die Kunden. Dies gilt besonders für Maschinen, die gemeinhin als Linienflugzeuge eingesetzt werden. Wer sich einen Airbus oder eine Boeing leistet, lässt das Flugzeug in der Regel ganz nach seinen Wünschen ausstatten und nimmt einen hohen Zeitaufwand in Kauf. Ein Jumbo-Jet des Typs Boeing 737 beispielsweise verlässt die Hangars bei Amac in der Regel erst nach 12 bis 18 Monaten. «Wir nehmen uns Zeit, um die Träume unserer Kunden zu verwirklichen», sagt Waleed Muhiddin.

Mauro Grossi, Finanzchef der Firma Amac Aerospace. (Bild: Simon Tanner / NZZ)

Traditionell stammte die Kundschaft für dieses exklusive Segment grösstenteils aus dem Nahen Osten. Mittlerweile sei die Käuferschaft jedoch breiter zusammengesetzt, sagt Mauro Grossi, der Finanzchef von Amac, der zusammen mit Bernd Schramm, dem Chief Operating Officer, ebenfalls Anteile an Amac hält. Man bediene auch Kunden aus Westeuropa, Afrika, Russland, China und den USA. Während des Rundgangs durch die zurzeit restlos ausgebuchten vier Hangars der Firma entsteht indes ein anderer Eindruck. Es sind zum Grossteil Flugzeuge von Besitzern aus der Golfregion zu sehen.

Mit rund 1400 Personen beschäftigt Jet Aviation am Basler Flughafen sogar doppelt so viele Mitarbeiter wie Amac. Beide Gesellschaften sind ausser auf den Umbau auch auf die Wartung von Geschäftsflugzeugen spezialisiert. Treibende Kraft bei Jet Aviation war lange Zeit Heinz Köhli gewesen. Der Zürcher Manager entschloss sich jedoch 2008, zusammen mit Kadri Muhiddin, Grossi und Schramm in der Gestalt von Amac ein Konkurrenzunternehmen aufzubauen. Wegen Meinungsunterschieden entschloss er sich nach sechs Jahren, seine Anteile zu verkaufen. Mittlerweile arbeitet der 68-Jährige an einem unternehmerischen Comeback. Er hat die Firma Nomad Aviation übernommen, die neu in Basel ebenfalls in der Flugzeugwartung tätig werden soll (vgl. Zusatz).

Das Beispiel zeigt, dass sich der Basler Flughafen zu einem lebendigen Cluster im Bereich des Umbaus und der Wartung von Geschäftsflugzeugen entwickelt hat. Bei der Flughafendirektion weist man gerne darauf hin, dass ungefähr ein Drittel der 6300 Arbeitsplätze am Euro-Airport auf dieses Segment entfallen. Mit den insgesamt 13 Hangars von Jet Aviation, Amac und Nomad erzielt der Flughafen bedeutende Mieteinnahmen.

Die Ingenieure der Firma haben ihre Arbeitsplätze in einfachen Bürocontainern (rechts im Bild). (Bild: Simon Tanner / NZZ)

Streit mit Frankreich beigelegt

Jahrelang für Verunsicherung sorgte ein Streit zwischen der Schweiz und Frankreich über die Besteuerung sowie die arbeitsrechtlichen Bestimmungen bei Firmen innerhalb des Schweizer Zollsektors, in dem die Hangars liegen. Beide Konfliktpunkte konnten inzwischen aber aus dem Weg geräumt werden, womit diese Unternehmen weiterhin dem Schweizer Steuerregime und Arbeitsrecht unterstellt sind. Aufgrund der rasanten Expansion ist der Platz jedoch knapp geworden. In der bestehenden Zone ist lediglich eine kleine Parzelle übrig geblieben. Um weitere Ausbauten zu ermöglichen, muss an anderer Stelle des Flughafens erst ein Fluss umgeleitet werden. Man sei fest entschlossen, dieses Projekt voranzutreiben, versichert man bei der Flughafendirektion.

Um Kunden die Auswahl zu erleichtern, hält das Unternehmen zahlreiche Muster an Lager. Sie zeigen Kunden, mit welchen Hölzern Schränke in der Kabine verkleidet werden können oder mit welchem Leder sich die Passagiersitze beziehen lassen. (Bild: Simon Tanner / NZZ)

Um die von Kunden erwartete hohe Qualität beim Umbau von Geschäftsflugzeugen zu erbringen, sind Jet Aviation und Amac auf versierte Handwerker angewiesen, die primär im elsässischen Raum rekrutiert werden. Als Glücksfall erwies sich für Amac laut Muhiddin der Umstand, dass in den benachbarten Autofabriken von Peugeot und Citroën während der Finanzkrise 2008 eine grössere Zahl von Arbeitern die Stelle verlor und sich anschliessend umschulen lassen konnte. «Wir konnten in dieser Zeit die am besten qualifizierten Mitarbeiter gewinnen», erklärt der in England aufgewachsene Manager, der sich mittlerweile mit seiner Familie in der Schweiz niedergelassen hat. Dass die Firmen auf dem Basler Flughafen einander Fachkräfte abjagten, verneint man bei Amac ebenso kategorisch wie bei Nomad. Allerdings wird sich die Branche überlegen müssen, ob sie nicht in die Berufsbildung investieren sollte, um sich langfristig qualifizierte Schreiner, Polsterer oder Elektriker zu sichern. Amac beschäftigt keinen einzigen Lehrling.