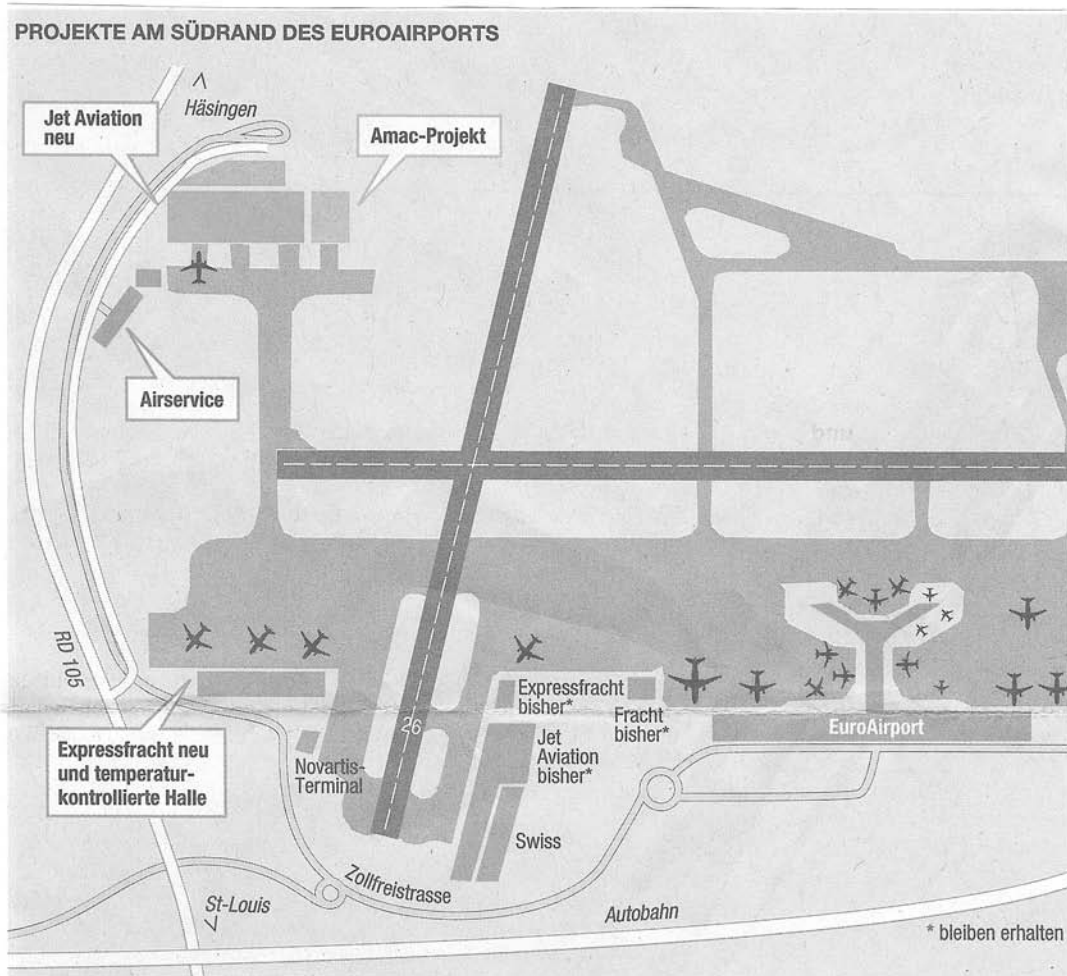


# Basel schwingt sich an die Weltspitze

Der EuroAirport festigt seine Position als Kompetenzzentrum für Flugzeug-Innenausbau



**Baustellen Süd.** Sie sind sowohl von Frankreich her wie über die Zollfreistrasse zu erreichen. Grafik R. Heeb

**Auf dem EuroAirport investieren die Firmen Jet Aviation, Amac und Air Service gegen 100 Millionen Franken. Auch ein neues Frachtgebäude ist geplant.**

Die Grube ist ausgehoben, der Bau kann beginnen: Hier, auf dem südlichen Teil des Euro-Airports (EAP) wird Jet Aviation in den kommenden Monaten eines der grössten Gebäude der Schweiz hochziehen. Auf den 9200 m<sup>2</sup> des Hangars findet auch der neue Riesenvogel Airbus A380 (Spannweite 80 Meter, Höhe 24 Meter) Platz, zusammen mit einer Boeing 747-800 (gestreckte Version) und drei kleineren Flugzeugen wie etwa A319. Die Investitionssumme: Rund 50 Mio. Fr. Ende April wird der grösste Teil des Flugzeug-Innenausbau an das Pisten-Südenseite verlagert, in den «alten» Hangars beim Swiss-Hauptgebäude werden vermehrt Flugzeuge gewartet. Jet Aviation plant aus allen Nähten und baute in den letzten zwei Jahren 500 Stellen auf. 200 weitere dürften in nächster Zukunft dazukommen, sagt Heinz Aebi, zuständig für Marketing und Kommunikation bei Jet Aviation.

Die 1967 in Basel gegründete Firma ist auf das boomende Geschäft des Innenausbau von Geschäfts- und Privatflugzeugen spezialisiert, vom kleinen Learjet bis zum Jumbo. Eine Boeing 747-400 wird derzeit in Basel für Dubai mit allen technischen Schikanen und jeglichem Komfort versehen. Beim Flugzeug-Innenausbau gehört Basel zusammen mit Hamburg (Lufthansa Technik) und Dallas (Firma Associated) zur unumstrittenen Weltspitze, bei der Qualität dürfte Basel sogar

führen, sagt Aebi. «Dies dank den ausgezeichneten Arbeitskräften im Elsass, in Südbaden und in der Schweiz.»

**KONKURRENZ.** Wenige Meter nebenan wird auch die junge Amac Aerospace Switzerland bauen – und die Jet Aviation direkt konkurrenzieren. Pikant: Deren Chef, Heinz Köhli, leitete bis im März dieses Jahres die Jet Aviation. Unterschiedliche Auffassungen über die künftige strategische Ausrichtung des Unternehmens hätten Köhli dazu bewogen, sein Amt niederzulegen, hiess es im Frühling; weitere Kommentare gab es nicht.

Die Amac hat vom Flughafen eine 35 Jahre dauernde Konzession für 45 000 m<sup>2</sup> Land erhalten. Dort können drei Hangars mit integrierten Werkstätten und Büros errichtet werden. Fachleute schätzen die Investition auf 20 Mio. Fr., Firmensprecher Jörg Neef will noch keine Zahl nennen. «Die Firma ist erst im Sommer gegründet worden, wir sind mitten in der Aufbauarbeit.» Die Anschubfinanzierung leisten die Gründer und Geschäftsleiter, die Firma sucht von privater Seite zusätzliche 10 Mio. Fr., wie die baz aus Finanzkreisen weiss.

Im Flugzeug-Innenausbau sind Wartezeiten von bis zu vier Jahren zu verzeichnen. Die Auftragsbücher der Jet Aviation quellen über. In der Fachwelt ist man der Meinung, dass es einen weiteren Anbieter verträgt.

**KOOPERATION.** Der Dritte im Bunde ist die Air Service Basel, die ebenfalls am Südrand der Piste 25 Mio. Fr. in neue Hangars und ein Abfertigungsgebäude investiert. «Wir sehen uns nicht als Konkurrenten, sondern eher als Ergänzung zu den an-

deren beiden Betrieben», sagt Claudio Lasagni, CEO der Air Service Basel AG. Aufgrund der europaweiten Nachfrage nach Hangarplätzen für Geschäftsreiseflugzeuge würden insgesamt drei grosse Hallen erstellt. In den 45 mal 45 und 40 mal 60 Meter messenden Unterhaltshangars finden mehrere mittelgrosse Jets oder Airbus ACJ oder Boeing Business-Jets Platz. Lasagni schliesst eine Kooperation mit Jet Aviation nicht aus.

In ihrem neuen Business-Aviation-Zentrum bietet die seit 40 Jahren auf dem EAP tätige Firma nicht nur Unterhaltsarbeiten an, sondern auch Bodendienste wie Handling und Abfertigung. Einrichtungen für Zoll und Sicherheitskontrollen finde man ebenso wie Lounges oder Räume für die Flugvorbereitung. Zum Flugzeug sind es dann gerade mal 20 Meter.

«Die kurzen Wege sind sehr wichtig» sagt Claudio Lasagni. So werde es eine Zufahrt sowohl nach Frankreich, aber auch direkt in die Stadt Basel geben. Hauptinvestor ist Hansjörg Wyss, Synthes-Hauptaktionär. Bereits während der Euro 2008 sollen die ersten Kunden bedient werden. Erste Hangarplätze sind bereits vergeben.

**SWISS.** Ein wichtiger Arbeitgeber im Bereich Technik ist Swiss, mit rund 400 Mitarbeitenden. In Basel warten sie eigene Jumbos sowie von anderen Fluggesellschaften Embraer und Saab 2000. Zudem nimmt Swiss in Basel den Einbau der neuen, sehr leichten Sitze in die Jets der Kurzstreckenflotte vor. Einen Aufbau von Arbeitsplätzen plant Swiss allerdings nicht.

## Neue Frachthalle in zwei bis drei Jahren

**AUSSCHREIBUNG.** Noch weitgehend Zukunftsmusik ist die neue Frachthalle, wo dereinst Expressfracht abgefertigt werden soll. Weiter wird dort die temperaturkontrollierte Halle für empfindliche Güter (Pharmaka) zu stehen kommen. Sie sollen innerhalb von zwei bis drei Jahren gebaut werden, sagt Mediensprecherin Vivienne Gaskell. Da der Rückgabetermin für die Ausschreibungen erst vor Kurzem war, könne noch nichts über die Investoren gesagt wer-

den. Die Flächen werden zwischen 9000 und 12000 m<sup>2</sup> betragen. Der Marktanteil des EuroAirports an der Luftfracht, die von und nach der Region transportiert wird, beträgt heute gerade mal 20%. Die anderen 80% werden über Frankfurt, Zürich, Amsterdam und andere Flughäfen spedit. Gemäss des Strategieplans Fracht soll der EAP-Marktanteil bis zum Jahr 2020 auf 50% erhöht werden. Das Frachtvolumen werde sich dadurch etwa verdoppeln. ssch