



LA ROCHE & CO  
BANQUIERS  
JUBILÄUMSSTIFTUNG

handelskammer  beider basel

VERBAND DER INDUSTRIE-, HANDELS- UND DIENST-  
LEISTUNGSFIRMEN IN BASEL-STADT UND BASELSTADT



Advokatenkammer Basel  
Basellandschaftlicher Anwaltsverband

# tribune

DAS MAGAZIN MIT UNTERNEHMERISCHEN VISIONEN

Die Region  
profitiert von  
easyJet

1

Der Weg ins  
Cockpit

2

Air Service Basel:  
Partner für  
Geschäftsflüge

3

EuroAirport:  
Zukunfts-  
chancen intakt

4/5

Jet Aviation –  
eine Erfolgsstory

6

Mit TNT Swiss Post  
an jeden Ort der  
Welt

7

EuroAirport:  
Bahnanschluss  
auf Kurs

8

## DIE REGION BASEL PROFITIERT VON EASYJET



Daniel Egloff  
Direktor  
Basel Tourismus  
[daniel.egloff@basel.com](mailto:daniel.egloff@basel.com)

**Es sind gute Zeiten für Reisende: Das Fliegen ist dank der Low-Cost-Carrier günstig wie nie zuvor. Auch die Tourismusindustrie begrüsst die zusätzlichen Anbieter. Denn im Gegensatz zu den traditionellen Fluggesellschaften sprechen diese Zielgruppen an, die sich zuvor selten Flugreisen geleistet haben. Basel profitiert vor allem dank easyJet von diesem Effekt.**

Entgegen dem allgemeinen Abwärtstrend konnte der Basler Tourismus für das Jahr 2009 erneut positive Zahlen verbuchen. Obwohl dieser Erfolg auf verschiedene Ursachen zurückzuführen ist, hat sich der Ausbau der Flugverbindungen von easyJet mit Sicherheit positiv auf die Hotellerie, die Gastronomie und verwandte Wirtschaftszweige ausgewirkt. Und auch internationale Unternehmen mit Standort in Basel profitieren davon. Ausserdem ist die massive Werbepräsenz von easyJet ein klarer Wettbewerbsvorteil.

Dank den steigenden Besucherzahlen ist der EAP auch weiterhin gefordert. Anlässlich der Diskussionen um Lärm-Emissionen und Nachtflug-Verbote wurde augen-

fällig, wie wichtig eine transparente Informationspolitik und frühzeitiges Lobbying ist, um einen weiteren Ausbau des Flugaufkommens nicht zu gefährden. Zusätzliche Handlungsfelder ergeben sich bei der Positionierung, welche aufgrund der binationalen Namensgebung des Flughafens noch Potential aufweist. Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten ist es darum wichtig, die gesamte Umwegrentabilität von Fluglinien für den Standort Basel im Auge zu behalten. Der Weggang von Ryanair hat deutlich gezeigt, wie hart der Wettbewerb in der Luftfahrt geworden ist. Darum ist es Aufgabe der ganzen Region, zusammen mit dem Flughafen möglichst attraktive Verkehrsverbindungen aufrecht zu erhalten.

Ausgabe 1/10 – 5. März 2010

AZB

4010 Basel

tribune

# DER WEG INS COCKPIT

**Zum ersten Mal seit acht Jahren bildet die Flugschule Basel wieder Linienpiloten aus. Diese neuen Perspektiven eröffnen sich dank einer Kooperation mit Horizon, der Swiss Flight Academy in Zürich. Tribune unterhielt sich über den Weg ins Cockpit mit Philipp Graber, Leiter Administration im Team der Flugschule Basel.**

Gegründet wurde die am EuroAirport domizilierte Flugschule Basel 1967, weil die damalige Hauptaktionärin, die Fluggesellschaft Balair die Piloten nach ihren eigenen Richtlinien ausbilden wollte. Später nutzten auch die Swissair und die Crossair dieses Ausbildungszentrum und schulten dort bis zum legendären Grounding der Swissair jedes Jahr um die 50 Piloten. Heute ist die Flugschule Basel eine Aktiengesellschaft mit privaten Aktionären. Zum professionellen Dienstleistungsangebot gehören die Pilotenausbildung, die Flugzeugvermietung und die Flugzeugwartung in der eigenen Werkstatt. Die Flugschule Basel beschäftigt zwei vollamtliche und rund zehn selbstständig tätige Fluglehrer mit eigenem Kundenstamm. In der Werkstatt warten zwei Mechaniker eigene und private Flugzeuge. Weitere Mitarbeitende sind insbesondere an den Wochenenden für die Bereitstellung der vermieteten Flugzeuge im Einsatz.

Zum Portfolio der Flugschule gehören 13 Flugzeuge, mehrheitlich Modelle aus der Piper-Flotte. Heute, erläutert Philipp Graber, muss eine Flugschule mit ihren Kleinflugzeugen die gleichen Anforderungen erfüllen wie SR Technics, die weltweit grösste Firma im Flugzeugunterhalt. Jedes der Flugzeuge wird jährlich einer dreistündigen Prüfung durch einen Experten des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) unterzogen. Während zweieinhalb Stunden wird jeweils die umfangreiche technische Dokumentation geprüft. Die letzte halbe Stunde dient der physischen Untersuchung des Flugzeuges. Die wachsenden Sicherheitsvorschriften verschlechtern die Rahmenbedingungen für die Flugschulen beträchtlich. Allein für die Sicherheitsmassnahmen auf dem EuroAirport werden der Flugschule jährlich 180'000 Franken in Rechnung gestellt.

## In drei Stufen zum Cockpit

Heute existieren zwei anerkannte Berufswege zum Linienpiloten, die modulare, berufsbegleitende Ausbildung und der integrale Weg der Vollzeitausbildung. Die Fachhochschule Winterthur bietet eine integrale Ausbildung zum Linienpiloten als Bachelor-Studium an, wobei das fliegerische Training durch Flugschulen erfolgt. Der modulare Weg, wie ihn die Flugschule Basel anbietet, erfolgt in drei Stufen. Mit der ersten Stufe wird die Zulas-



Foto: Flugschule Basel

Cockpit – der Arbeitsplatz mit der schönsten Aussicht.

sung zum Privatpiloten für die Kleinfliegerei erworben. In der zweiten Stufe gilt es europaweit Erfahrungen während mindestens hundert Flugstunden zu sammeln. Dies ist die Voraussetzung zur dritten Stufe, der Ausbildung zum Linien- oder Berufspiloten. Ein hohes Mass an Willen und Disziplin erfordern die zu besuchenden 500 bis 700 Theoriestunden. Sie finden jeweils an den Wochenenden statt, können teilweise aber auch durch E-Learning absolviert werden. Hinzu kommt das Training im Flugsimulator. Insgesamt erfolgt die praktische Ausbildung zum Linienpiloten ausschliesslich auf Kleinflugzeugen. Die Zulassung zur Ausbildung setzt sehr hohe Anforderung an die gesundheitliche Tauglichkeit voraus, um Zeitverschiebungen, unregelmässige Arbeitszeiten und Klimawechsel verkraften zu können. Ebenso wichtig sind Verantwortungsbewusstsein, hohe Flexibilität und charakterliche

Eignung. Vorzulegen ist zudem ein Auszug aus dem Zentralstrafenregister. Um das hohe finanzielle und zeitliche Risiko zu beurteilen, kann man seine Eignung bei einer Flugschule prüfen lassen. In der Schweiz steht die Pilotenausbildung unter Aufsicht des BAZL, das auch die Prüfungsexperten stellt. Diese Experten arbeiten jeweils zu 80 % bei der Aufsichtsbehörde und zu 20 % bei einer Fluggesellschaft, um stets auf dem neusten Stand der Technik zu bleiben.

## Hohe Ausbildungskosten

Der Weg ins Cockpit ist teuer. Bereits die Ausbildung zum Privatpiloten kostet um die 25'000 Franken. Wer sich danach bei der Flugschule Basel und Horizon zum Linienpiloten ausbilden lässt, hat insgesamt gut 105'000 Franken aufzubringen. Schon darum ist der Linienpilot in der Regel ein Zweitberuf. Er setzt eine Berufslehre oder die Matura voraus. Ausgebildet werden Bewerber ab 17 Jahren, idealerweise sollten Einsteiger nicht älter als 32 Jahre alt sein, damit sich die hohen Ausbildungskosten später noch amortisieren lassen. Die Ausbildung wird, soweit die Familie sie nicht vorfinanziert, mit einer Anzahlung von etwa 25'000 Franken und monatlichen Raten in der Grössenordnung von bis zu 2000 Franken bezahlt. Im besten Fall erhalten angehende Piloten von einer Fluggesellschaft einen Vorvertrag für eine Anstellung und ein Darlehen für die Restschuld.

## Intakte Berufsaussichten

Ausgebildete Piloten finden ihre erste Anstellung in der Regel über ihr eigenes Beziehungsnetz. Üblich sind Spontanbewerbungen bei Gesellschaften wie zum Beispiel Farnair, Hello oder Swiss. Es gibt Fluggesellschaften, die frisch ausgebildete Piloten zu verhältnismässig tiefen Salären einstellen und dadurch höhere Fluktuationsraten in Kauf nehmen. Andere stellen nur Leute mit mindestens 1500 Flugstunden Erfahrung ein. Der Pilotenbedarf schwankt stark. Mittelfristig braucht es jedoch weiterhin regelmässig Nachwuchs in den verschiedenen Pilotenkategorien. Berufspiloten mit ihrer breit gefächerten Ausbildung haben auch in Krisenzeiten stets überdurchschnittliche Chancen, als Quereinsteiger in anderen Berufsfeldern Fuss zu fassen.

# AIR SERVICE BASEL: PARTNER FÜR GESCHÄFTSFLÜGE

Bei Anlässen wie dem World Economic Forum, der Uhren- und Schmuckmesse und der Art Basel herrscht Hochbetrieb bei der Air Service Basel. Die in den Firmenjets anreisenden Kongress- und Messebesucher finden vor oder im neuen Hangar nicht nur einen Parkplatz, sondern auch alle gewünschten Bodendienstleistungen, während sie ihren Verpflichtungen nachgehen. Tribune unterhielt sich mit Claudio Lasagni, CEO der Air Service Basel GmbH, über Erfolgsfaktoren und Rahmenbedingungen in diesem Geschäft.

Für die Air Service Basel ist der Standort am EuroAirport im Dreiländereck rein geographisch gesehen geradezu ideal. Die Wirtschaftskrise hat sich zwar auch in seinem Kundensegment bemerkbar gemacht. Die dadurch reduzierte Zahl der Flüge wird jedoch wett gemacht durch neue Kunden, die beispielsweise von Zürich-Kloten und anderen Flughäfen zu Air Service Basel gewechselt haben. Heute sind die Unternehmen aus dem Bereich Flugzeugunterhalt in der Zone 6bis die wichtigsten Arbeitgeber am EuroAirport. Allerdings setzen ihnen die enorm hohen und teuren Sicherheitsvorschriften der an sich schon stark reglementierten Luftfahrt zusammen mit den komplizierten juristischen Verhältnissen am binationalen Flughafen unverhältnismässig hohe Hürden für die Nutzung der vorhandenen Entwicklungschancen. Die Air Service Basel bezahlt als Schweizer Unternehmen im schweizerischen Sektor auf französischem Boden in Basel Steuern, wird aber zusätzlich mit französischer Mehrwertsteuer belastet. Zwei Drittel aller Mitarbeitenden der im schweizerischen Sektor angesiedelten Unternehmen stammen aus dem Elsass. Diese besondere Situation erfordert dringend einen klaren arbeitsrechtlichen Rahmen. Claudio Lasagni ist überzeugt, dass ein verstärkter Einsatz der Politik zur Verbesserung dieser Rahmenbedingungen sich in jeder Hinsicht sehr gut auszahlen würde.

## So kauft man einen Firmenjet

Bereits beim Kauf eines Flugzeugs bietet Claudio Lasagni alle benötigten Dienstleistungen in einem so genannten Aircraft Management Vertrag an. Es lohnt sich, dafür eine neutrale Stelle zu beauftragen, geht es doch in der Regel um eine Investi-

tion von mehreren Millionen und dementprechende jährliche Betriebskosten. Air Service Basel klärt sorgfältig ab, ob ein Kurzstrecken- oder ein Langstreckenflugzeug benötigt wird, fragt ob ein neues oder ein Occasionsmodell in Frage kommt, nimmt allfällige Sonderwünsche entgegen, checkt die Anforderungen des Kunden an die Betriebsbereitschaft und leitet daraus die Menge der benötigten Crews ab. Aus diesen Eckdaten lassen sich die notwendigen Investitionen und künftigen Betriebskosten berechnen. Das Beschaffungsprozedere erfolgt in enger Zusammenarbeit mit einer vom Unternehmen nominierten Kontaktperson, zum Beispiel



Air Service Basel kümmert sich um das Flugzeug, während der Besitzer seinen Geschäften nachgeht.

dem Firmenjuristen. Air Service Basel bietet dem Käufer auch den Zugang zu seinem Versicherungspool mit verbilligten Kasko- und Haftpflichtversicherungen und zu seinem Treibstoffpool an. Für die Rekrutierung von Piloten arbeitet Claudio Lasagni mit weltweit tätigen Rekrutierungsfirmen zusammen. Ist das neue Flugzeug eingetroffen, bietet die Air Service Basel dem Besitzer wahlweise einen Parkplatz im Freien oder im neuen Hangar sowie regelmässige Wartung an. Sollte die Maschine irgendwo auf der Welt eine Panne erleiden, organisiert Claudio Lasagni mit seinem weltweiten Kontaktnetz in der Aviatik sofort Hilfe vor Ort und entsendet notfalls einen mit Kompetenzen ausgestatteten Verantwortlichen zur Überprüfung der Reparaturarbeiten. Die Air Service Basel ist ein Full-Service-Unternehmen mit allen Bodendienstleistungen bis zur Bereitstellung einer Limousine oder eines Helikopters für die Weiterreise. Die Fluggäste können in der privaten Lounge gleich nach Ankunft erste Besprechungen durch-

führen, während ihre Piloten im perfekt eingerichteten Arbeitsraum den nächsten Flug vorbereiten.

## Gute Chancen für Berufsleute

Die im Schweizer Sektor des EuroAirports angesiedelten Unternehmen verdanken ihr Wachstum nicht nur dem guten Standort, sondern auch den hoch qualifizierten Berufsleuten im Dreiländereck. Derzeit wird es auf dem lokalen Arbeitsmarkt jedoch immer schwieriger, die für den Unterhalt notwendigen Fachspezialisten zu finden. Der Wettbewerb unter den Unternehmen nimmt zu. Noch gibt es erst Ansätze, die Berufe in der Luftfahrt zu

anerkannten Lehrberufen zu machen. In der Regel sind es Quereinsteiger wie Automechaniker, Polymechaniker und Elektroniker aus Radio und Fernsehen, die berufsbegleitend eine 2 1/2- bis 3-jährige Weiterbildung besuchen, um dann – ähnlich wie die Piloten – vom BAZL lizenziert zu werden. Nach dem Erwerb der Basis-Lizenz folgen die nach europäischen Richtlinien (EASA) gestalteten Typenkurse für einzelne Flugzeuge wie Falcon, Boeing oder Hawker etc.. Wer diese Lehrgänge erfolgreich abschliesst, erhält den entsprechenden Typeneintrag in die Lizenz, und kann somit an diesem Flugzeugtyp nach den Reparatur- oder Unterhaltsarbeiten das «release to service» erteilen. Für angehende Polymechaniker besteht neuerdings die Möglichkeit, sich nach 2 Jahren Basisausbildung bei grossen Firmen wie der SRT, Lufthansa, Jet Aviation oder RUAG mit weiteren 2 Jahren in der Fachrichtung Luftfahrt zu spezialisieren und nach 4 Jahren Gesamtausbildung und den dazugehörigen Prüfungen die Grundlizenz zu erhalten.



## EUROAIRPORT: ZUKUNFTSCHANCEN INTAKT

Der EuroAirport blickt auf ein schwieriges Jahr zurück. Der Passagierverkehr ging um 9,6 Prozent zurück, der Frachtverkehr sogar um 16 Prozent. Dank der erfolgreichen Erschliessung der Zone 6 bis für die Ansiedlung von Unternehmen zum Ausbau und zur Wartung von Flugzeugen, einem stabilen Euro und dem effizienten Kostenmanagement wird die finanzielle Bilanz für 2009 jedoch positiv ausfallen.

Mit 3.85 Millionen Passagieren verzeichnete der EuroAirport 2009 gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang um 9.6 Prozent. Die Zahl der Flugbewegungen sank um 7.6 Prozent. Dieser Rückgang widerspiegelt eine Verringerung des Angebots aufgrund der Wirtschaftskrise. Sogar easyJet reduzierte die Flüge. Spürbar wurde zudem die steigende Konkurrenz des TGV Est für die Destinationen Charles de Gaulle und Orly in Paris. Insgesamt reisten 3.5 Millionen oder 91 Prozent der Passagiere mit Linieneinflügen, was einer Zunahme von 18 Prozent gegenüber 2008 entspricht. Bei den Charterflügen setzte sich jedoch der Passagierückgang fort mit einer Abnahme von 21 Prozent gegenüber 2008.

Noch heftiger reagierte der Frachtverkehr auf die Wirtschaftskrise. Die Fracht gilt als Frühindikator für die Konjunkturentwicklung. Bis August 2009 gingen die gesamten Frachtaktivitäten um 20 bis 24 Prozent



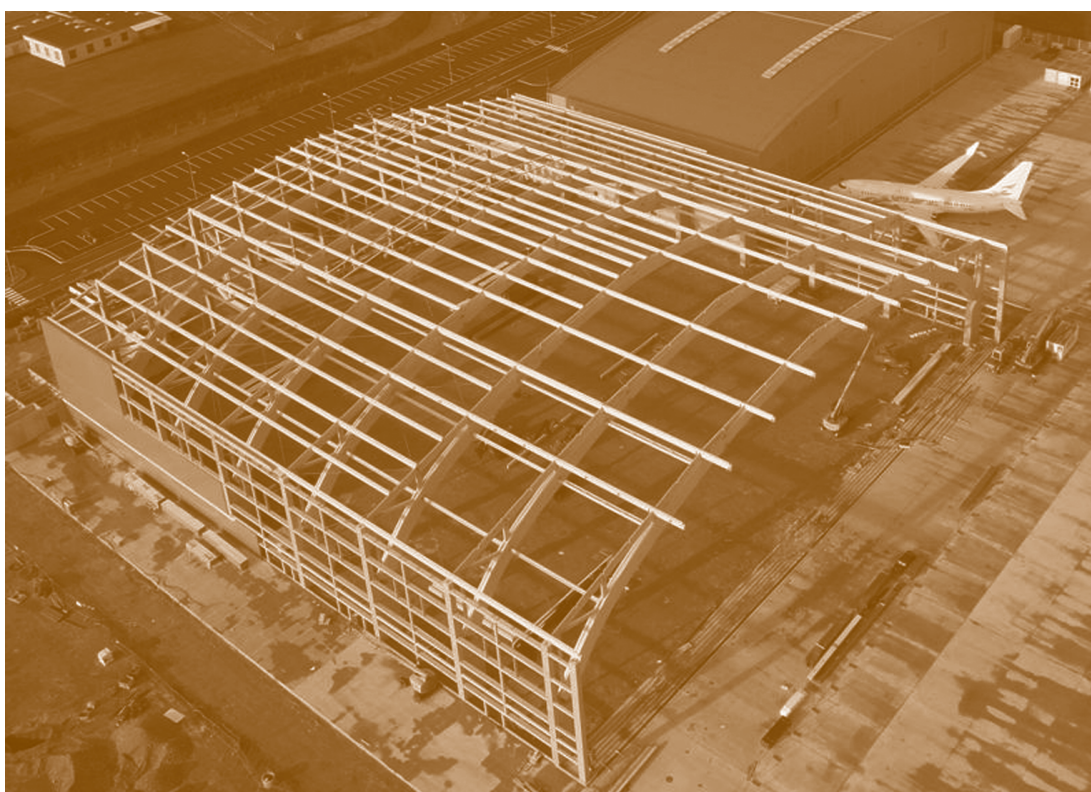
Für 2010 erwartet der EuroAirport 4 Millionen Passagiere.

zurück. Das Vollfrachtgeschäft ist um 51 Prozent auf knapp 5'000 Tonnen zurückgegangen. Dies ist insbesondere auf die vom Import abhängige Fracht aus asiatischen Ländern zurückzuführen. Daraus lässt sich auf einen verstärkten Lagerabbau in Europa schliessen. Der Luftfrachtersatzverkehr ging um 14 Prozent auf knapp 53'000 Tonnen zurück, die Expressfracht um 8 Prozent auf etwas mehr als 26'000 Tonnen. Mit der Rückkehr von Malaysian Airlines und der Stabilisierung der Express-Fracht seit September 2009

zog das Frachtgeschäft im vierten Quartal wieder an. Mit 64'000 Tonnen per Jahresende lag der Gesamtumschlag 16 Prozent unter dem Vorjahr und erreichte damit  $\frac{2}{3}$  der Fracht des Jahres 2000. Die Frachtfazilitäten werden weiter gepflegt, ist doch die Logistik die zweitgrösste Wirtschaftszweig in der Region. Für den geplanten neuen Express-Terminal sucht der EuroAirport derzeit Partner, die bereit sind, langfristige Mietverträge abzuschliessen.

Zu den Highlights im Jahre 2009 gehörte die Umsetzung des Schengen-Abkommens Ende März. 70 Prozent der Passagiere profitieren vom vereinfachten Kontrollverfahren. Im Sommer konnten die Flughafenterrassen mit 6'000m<sup>2</sup> Zusatzfläche eröffnet werden. Sie bieten neue Möglichkeiten für Anlässe, die Publikum und Flugzeuge einander näher bringen. Fortschritte konnten auch bei der geplanten Schienenanbindung erzielt werden, indem erstmals konkrete Finanzierungszusagen durch Frankreich, die Schweiz und Deutschland erfolgten. Die Vertragsunterzeichnung für den Bau und den Betrieb eines Hotelkomplexes mit 200 Betten in Gehdistanz zum Passagierterminal ist erfolgt, die noch bestehenden Hürden für die Realisierung sollen im neuen Jahr zum Verschwinden gebracht werden.

In der Zone 6 bis, wo sich drei Unternehmen im Ausbau und Unterhalt von Flugzeugen angesiedelt haben, begannen die



Fotos: Euro Airport

AMAC Aerospace errichtet einen neuen Hangar für Grossflugzeuge.

Arbeiten der AMAC Aerospace zur Errichtung eines neuen Hangars für Grossflugzeuge. Planmässig voran kamen auch die Projekte im Bereich Umweltschutz und der nachhaltigen Entwicklung wie etwa die nach dem französischen Lärmschutzkataster geltenden Lärmschutzmassnahmen in den Gemeinden Blotzheim, Hegenheim, Hésingue und St. Louis. Mit 7.8 Prozent liegen die Südanflüge (ILS 33) deutlich unter dem letzten Jahr, allerdings noch mit einer grossen wetterbedingten Variationsbreite. Die Anzahl der Arbeitsplätze im Jahr 2009 wird auf 6'500 geschätzt.

Der Flughafen rechnet beim Passagierverkehr für das Jahr 2010 mit einem moderaten Wachstum von 5 Prozent. Grund für diese Prognose ist die für Ende März angekündigte Stationierung des zweiten Flugzeugs der Air Berlin und des

fünften Flugzeugs der easyJet-Basis im Juni. Ausserdem wird das Flugangebot ab Sommer 2010 um zehn Destinationen erweitert. Sehr gut entwickelt sich der türkische Markt mit heute bereits 28 Flügen pro Woche zu fünf Zielen. Dieses Angebot soll noch erweitert werden. Auch innerhalb von Frankreich wird die Anzahl Flüge erhöht. Neue Wachstumschancen bieten generell die Langstrecken- und die Nischendestinationen. Bei den Frachtaktivitäten wird ein leichtes Wachstum erwartet.

Die Konkurrenz im Fluggeschäft ist beachtlich. Die Tarife können nicht einfach verteidigt werden. Ausschlaggebend für den Erfolg sind die gebotene Infrastruktur und kostengünstige Tarife. Allein um die Anlagen instand zu halten, müssen jährlich mehrere Millionen Euro investiert werden. Deshalb heisst es für den Flug-

hafen, die Kosten weiter unter Kontrolle zu halten. In den vergangenen Jahren ist es gelungen, die durch den Ausbau des EuroAirports entstandene Schuldenlast auf gegen 100 Millionen Euro zu senken. Im neuen Jahr soll sie unter 100 Millionen Euro fallen. Damit wäre die Anfangsschuld nach dem Ausbau bereits halbiert.

Für die weitere Entwicklung des Flughafens ist es unabdingbar, dass die jetzt über 60 Jahre alten rechtlichen Grundlagen zum Betrieb des EuroAirports auf den heutigen Stand der internationalen Zusammenarbeit gebracht werden. Da der Flughafen in Frankreich steht, dort jedoch schwergewichtig Schweizer Firmen domiziliert sind, gilt es auch die Frage nach dem an diesem Standort gültigen Arbeits- und Sozialrecht zu klären, damit für heutige und künftige Investoren Rechtssicherheit garantiert ist.



Destinationen ab Basel.



# JET AVIATION – EINE ERFOLGSSTORY

**Die Firma Jet Aviation hat sich innerhalb eines halben Jahrhunderts vom regionalen Wartungsbetrieb zu einem weltweit tätigen Unternehmen entwickelt, das mit seinem Full Service Angebot alle erdenklichen Dienstleistungen rund um die Fliegerei abdeckt. Als grösster Arbeitgeber am EuroAirport Basel stärkt die Firma zudem den wichtigen Wirtschaftsstandort am Flughafen. Tribune sprach mit Miriam Crespo, Manager Communications der Jet Aviation Basel, über die Hintergründe dieses Erfolgs.**

Gegründet wurde die Jet Aviation im Jahre 1967 in Basel von Carl W. Hirschmann Sen., der damals ehemalige Wartungshangars der Globair auf dem EuroAirport übernahm. 1977 war Jet Aviation bereits etabliert als Anbieter von luxuriösen Innenausstattungen. Mit massgeschneiderten Einzelanfertigungen brachte Jet Aviation VIP-Flugzeuge auf den Komfortstand einer gediegenen Luxus-Limousine. Die letzten Trendentwicklungen zeigen, dass vermögende Privatleute sich vermehrt ihren Traum von einer Luxusvilla hoch über den Wolken verwirklichen lassen. Der Innenausbau und die Renovation von Flugzeuginterieurs gewann auch weiter an Bedeutung, weil Flugzeuge als Investitionsgüter eine lange Lebenszeit aufweisen und dadurch der Verkaufsmarkt für gebrauchte Flugzeuge ebenfalls floriert. Mit der Firma Jetcraft Trading, einer Allianz zwischen Jet Aviation und Jetcraft Corporation, ist die Firma Jet Aviation auch in diesem Markt bestens vertreten. Insbesondere Banken legen bei der Finanzierung grossen Wert darauf, dass ihre Investition geschützt ist, und empfehlen den Käufern aus Qualitäts- und Reputationsgründen einen Ausbau bei der Firma Jet Aviation. Die Kunden der Jet Aviation, denen das Unternehmen

zu höchster Diskretion verpflichtet ist, stammen heute mehrheitlich aus dem arabischen und dem osteuropäischen Raum. Namhafte Firmen der Fortune 500-Liste sowie zahlreiche Regierungen gehören ebenso zur erlesenen Kundschaft.

Mittlerweile hat sich die Jet Aviation zu einer Full Service Agentur entwickelt: Wartung, Innenausbau, Fixed Base Operations, das heisst Bodendienste wie Handling und Abfertigung, Tanken, Zollformalitäten, Passagier- und Crew-Transfers, Catering, Hotelreservierungen und Wetterdienste. Alle Bedürfnisse der Geschäftsfliegerei werden aus einer Hand erfüllt. Eine spezielle Dienstleistung bietet die Jet Aviation mit ihrem AOG-Wartungsteam (Aircraft on Ground Team). Dieses Notfallteam kann überall auf der Welt, wenn nötig innert 24 Stunden, zum Einsatz kommen und so rasch und effizient jedes Kundenproblem lösen.

Aufgrund dieser umfassenden Dienstleistungspalette hat die Jet Aviation eine weltweite Expansion erfahren. Sie beschäftigt heute 5100 Mitarbeitende und ist auf 24 verschiedenen Flugplätzen in der ganzen Welt vertreten. Im Verbund mit den einzelnen Standorten können heute Dienstleistungen für beinahe alle Flugzeugtypen erbracht werden. Am EuroAirport ist die Jet Aviation sogar der grösste Arbeitgeber. Von den rund 1700 Mitarbeitenden am Standort Basel stammen etwa 70 Prozent aus dem unmittelbaren Dreiländereck, die übrigen 30 Prozent aus über 50 verschiedenen Ländern. Im Herbst 2005 wurde das Unternehmen der Gründerfamilie Hirschmann an die Permira Funds, eine führende internationale Private Equity-Gesellschaft verkauft. Knapp drei Jahre später übernahm der US-Konzern General Dynamics das Schweizer Unternehmen.

## Der Weg zum eigenen Haus über den Wolken

Für den exklusiven Innenausbau von Flugzeugen unterhält die Jet Aviation je eine hauseigene Design- und Ingenieurabteilung. Mit rund 300 Schreibern gehört die Jet Aviation wohl zu den grösseren «Schreibern» in der Schweiz. Daneben arbeiten in einer eigenen Sattlerei, Spenglerei, Malerei und einer Fiberglas-Werkstatt hochspezialisierte Mitarbeiter am Traum der Luxusvilla über den Wolken. Insgesamt sind mehrere hundert ausgewiesene Fachspezialisten bei der Jet Aviation am EuroAirport im Innenausbau tätig. Zu Beginn eines Innenausstattungsprojektes liefern die Flugzeughersteller (wie beispielsweise Boeing, Airbus, etc.) das Flugzeug im Rohbau als sogenannte «green aircraft» – der Name rührt von der grünen Schutzbemalung.

Während früher die Innenausstattung der Privat-Flugzeuge eher von einem altmodischen Luxusstil der 70er Jahre geprägt war, sind die heutigen geräumigen Jets von einer zeitlosen Eleganz mit einem modernen urbanen Touch. In einem Flug-



Foto: Jet Aviation

Vom «green aircraft» zum Sitzungszimmer für höchste Ansprüche.

zeug stellt Platz wirklichen Luxus dar, weshalb die Nutzungskonzepte variabel und multifunktional erarbeitet werden. Selbst die allerletzten technologischen Entwicklungen (bspw. Wireless Internet, Audio/video on demand, Mood-Beleuchtung, etc.) werden bei der Flugzeuginnenausstattung mitberücksichtigt und umgesetzt. Neuerdings wird vermehrt ein Augenmerk auf Wellness-Aspekte wie ergonomische Sitze und eine optimale Luftfeuchtigkeit gelegt.

Die Jet Aviation macht es sich zur Aufgabe, die Visionen ihres Kunden in eine Realität umzusetzen, die seinen Lebensstil reflektiert. Dafür arbeiten 20 Designer, die jedes Projekt bis zum Schluss kompetent begleiten und somit die Qualität garantieren, die hinter dem Namen Jet Aviation steht. Dem Kunden steht es dabei frei, den Designer seiner Wahl zu verpflichten, dessen Ideen dann 1 zu 1 umgesetzt werden – soweit dies technisch und sicherheitsmässig möglich ist. Eine letzte Barriere im Innenausbau von Flugzeugen stellt nach wie vor offenes Wasser dar: so sind Schwimm-

bäder oder offene Badewannen von der Luftfahrtbehörde nicht erlaubt. Jet Aviation arbeitet auch immer wieder mit namhaften Design-Stars wie Philippe Starck oder Peder Eidsgaard. Die in der Luftfahrt tätigen Designer stammen oft aus der Automobilindustrie oder haben langjährige Erfahrung in der Ausstattung von Yachten. Bei der Umsetzung der Gestaltungsideen kommen in einem zweiten Schritt die Inge-

nieure zum Zug. Es gilt besonders die Materialeigenschaften zu beachten, denn bei einem Flugzeug ist unter anderem das Gewicht ein kritischer Faktor in Bezug auf Sicherheit und Stabilität. Zudem müssen alle verwendeten Materialien den Brand-schutztest bestehen. Sehr bewährt im Flugzeugbau haben sich die leichten und dennoch sehr stabilen Honigwaben-Strukturen. Darauf lässt sich jede Oberfläche

aufbringen. Wenn also ein Kunde schweres Holz im Innenausbau einsetzen möchte, kann der gewünschte Effekt durch die Lackierung und Oberflächenbehandlung realisiert werden. Flugzeuge sind von Natur aus langlebige Produkte. Deshalb lohnt es sich, in ihre Werterhaltung zu investieren, indem die Innenausstattung periodisch mit einem zeitgemässen Design erneuert wird.

## MIT TNT SWISS POST AN JEDEN ORT DER WELT

Die Logistik ist die zweitgrösste Wirtschaftsbranche in unserer Region. Entsprechend hat sich auch der Frachtverkehr am EuroAirport stetig weiterentwickelt, obwohl er jeweils kurzzeitig heftig auf Schwankungen im Wirtschaftswachstum reagiert. Tribune unterhielt sich mit Martin Hächler, Operations Director TNT Swiss Post, über die Bedeutung des EuroAirport für das Unternehmen.

### Tribune: Welche Bedeutung hat der EuroAirport für TNT Swiss Post ?

Martin Hächler, Operations Director TNT Swiss Post: Der Flughafen Basel ist für TNT Swiss Post eine sehr wichtige Drehscheibe. Der grösste Teil an Sendungen, die sehr schnell weiter befördert werden müssen, in die Deutschschweiz und in die gesamte Welt, kommt hier an. TNT Swiss Post arbeitet in der Schweiz mit zwei Flughäfen: Genf und Basel. Die Öffnungszeiten des Basler Flughafens sind für unser Unternehmen ideal.

Über 15 Prozent unserer Mitarbeiter arbeiten an unserem Standort im Basler Flughafen. Knapp 70 Prozent aller Sendungen, die wir über das TNT-Luftnetzwerk, also mit den Flugzeugen, transportieren, gehen über den Basler Flughafen. Pro Jahr werden 1900 Tonnen importiert und knapp 2700 Tonnen exportiert. Man kann also wirklich sagen dass der Basler Flughafen ein Lebensnerv der TNT Swiss Post AG ist.

### Welches sind die wichtigsten Dienstleistungen?

Die TNT Swiss Post AG ist ein Gemeinschaftsunternehmen der TNT Express und Swiss Post International. Durch das 50:50



Ein TNT-Flieger wird beladen.

Joint Venture, das im Juli 2000 gegründet wurde, ist TNT Swiss Post einerseits an das weltumspannende Luftnetzwerk und das europäische Strassennetzwerk von TNT angebunden und kann andererseits das dichte Poststellennetz der Schweizer Post nutzen. Das Unternehmen hat seinen Hauptsitz in Buchs AG und unterhält weitere Niederlassungen in Basel, Genf und Balerna.

Als Spezialist für schnellen und zeitgenauen Versand befördern wir Dokumente, Pakete und Fracht an jeden Ort der Welt. Zusätzlich zu unseren Standardleistungen bieten wir unsere Kunden eine Reihe

massgeschneiderter Optionen. Dazu gehören sowohl Zusatzleistungen wie Import Service aber auch der Transport von speziellen Dingen wie klinischen Proben oder Sendungen, die so schnell wie möglich an einen bestimmten Ort transportiert werden müssen.

### Aus welchen Branchen stammen die wichtigsten Kunden?

Unsere Kunden stammen aus allen Industriezweigen der Schweiz. So zum Beispiel aus der Maschinenindustrie, Automobilindustrie und der Computerindustrie. Aber auch aus dem Gesundheitswesen oder dem Bereich Lifestyle (Modeindustrie).



# EUROAIRPORT: BAHNANSCHLUSS AUF KURS

**Ein Bahnanschluss ist überlebenswichtig für den EuroAirport. Über die nächsten Schritte bei diesem langfristigen Strategieprojekt unterhielt sich Tribune mit Eduard Belser, Vizepräsident des Flughafen-Verwaltungsrates.**

Die jüngste Entwicklung zeigt es deutlich: Der EuroAirport wächst in Zukunft durch die steigende Vielfältigkeit seines Flugangebots, denn im Kurzstreckenbereich erhält er laufend mehr Konkurrenz durch die Hochgeschwindigkeitszüge. Seit der TGV Est nach Paris fährt, sind die Flüge nach Charles de Gaulle um 12 Prozent und nach Orly um 16.8 Prozent zurück gegangen. Im Flugverkehr von morgen liegen die Ziele weiter entfernt bzw. sind jene Destinationen wichtig, die mit dem TGV schwierig zu erreichen sind. Darum braucht der EuroAirport ein dementsprechend grösseres Einzugsgebiet, um das Flugangebot wirtschaftlich betreiben zu können. Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr muss zügig vorangetrieben werden.

Der EuroAirport schätzt, dass heute etwa die Hälfte der Passagiere aus der Schweiz und je ein Viertel aus Frankreich und Deutschland kommen. Nicht zu vergessen ist, dass der EuroAirport nach Peugeot der grösste Arbeitgeber im Elsass ist. Die Planungshoheit für einen Schienenanschluss liegt bei den französischen Behörden. Es ist nicht der Flughafen, der diesen Anschluss baut. Er kann nur dazu beitragen, das Interesse an diesem Projekt weiter zu fördern und damit die Priorität für die Realisierung zu erhöhen. Die lokale

Ausgangslage für einen Schienenanschluss ist recht günstig. Die bestehende Eisenbahnlinie liegt so nahe beim Flughafen, dass eine Haltestelle vor dem Passagierterminal möglich ist und der Fluggast die restliche Distanz zur Abflughalle bequem zu Fuss zurück legen kann. In einem ersten Schritt wird ein Anschluss über das bestehende Angebot der S-Bahn angestrebt. Entwickelt sich dieses Angebot gut, stellt sich dann die Frage eines Ausbaus, damit der Flughafen auch mit nationalen und internationalen Zügen erreicht werden kann. Noch nicht gelöst ist die Frage des französischen Investors, oder anders formuliert, wer die Projektverantwortung für den Bau des Bahnanschlusses übernimmt, die für die Entwicklung der Bahninfrastruktur zuständige Behörde oder jene für die Gebietskörperschaft. Steht dies einmal fest, gilt es auszuhandeln, wie das Betriebskonzept finanziert wird.



Das Projekt Bahnanschluss macht Fortschritte.

Derzeit werden, so Eduard Belser, die technischen Grundlagen des Projektes vertieft, damit der politische Meinungsbildungsprozess aufgrund konkreter Vorstellungen weiter voran getrieben werden

kann. Ein überarbeiteter Kostenvoranschlag aufgrund von Vorstudien rechnet mit Investitionen in der Grösse von 180 Millionen Euro. Ein nächster Planungsschritt wird zeigen, ob noch Spielraum nach unten vorhanden ist.

Mit ersten finanziellen Zusagen zur Unterstützung des Projektes haben Frankreich, die Schweiz und Deutschland ihr Interesse an einer baldigen Realisierung des Schienenanschlusses bekräftigt. Für die Schweiz hat der Bund als Teil des Kredits für die Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz einen Beitrag von 25 Millionen Schweizerfranken bereits beschlossen. Der Kanton Basel-Stadt hat einen Beitrag von 10 Millionen Schweizer Franken in Aussicht gestellt, 10 Millionen Euro das Land Baden-Württemberg und weitere 10 Millionen Euro der Conseil Général im Elsass. Sobald das Projekt vorangeschritten ist, muss über weitere

finanzielle Beteiligungen gesprochen werden. Eduard Belser gibt sich vorsichtig optimistisch. Er erwartet, dass der Bahnanschluss noch in diesem Jahrzehnt realisiert werden kann.

IMPRESSUM Nummer 1/2010, erscheint viermal jährlich.

HERAUSGEBER: Handelskammer beider Basel (info@hkbb.ch), Advokatenkammer Basel, Basellandschaftlicher Anwaltsverband (sekretariat@advokaturambahnhof.ch)

grosszügig unterstützt von der Jubiläumsstiftung La Roche & Co (management@larochebanquiers.ch)

REDAKTION: Dr. iur. Urs Gloor, Anita Friedlin Stahel, Dr. iur. Alexander Füll, Dr. iur. Roland Gass, Angela Muñoz, Andrea Tarnutzer-Münch, Master of Law

LAYOUT: Elmar Wozilka, Handelskammer beider Basel, DRUCK: bc medien ag, Arlesheim

ADRESSE: «tribune», Aeschenvorstadt 67, Postfach, 4010 Basel TELEFON: +41 61 270 60 61 TELEFAX: +41 61 270 60 65 E-MAIL: tribune@hkbb.ch

Tribune ist eine offizielle Publikation der herausgebenden Organisationen für deren Mitglieder.

Der Abonnementspreis ist im Mitgliederbeitrag inbegriffen. Für Nichtmitglieder kostet das Jahresabonnement CHF 20.–