

# Hobbyflieger liefern sich Machtkampf

Strafanzeige und Eklat an GV Freizeitpiloten am Euro-Airport waren bislang in einer Genossenschaft organisiert. Doch führende Mitglieder hegten eigene Pläne und übernahmen mit einer AG die Kontrolle. Nun fliegen die Fetzen.

Simon Bordier

Wo immer ein paar Schweizer zusammenkommen, gründen sie eine Genossenschaft. So war es auch vor über 50 Jahren, als sich Flugzeugbegeisterte am Euro-Airport in der Zone Nord ihr eigenes Reich schufen. In der General Aviation Genossenschaft Basel (Gagba) sollten Aviatikunternehmen, Flugschulen oder Hobbyflieger ihre Kräfte bündeln und gegenüber der Flughafenleitung ihre Interessen vertreten. Letztere überliess der Gagba denn auch Hangars und Abstellplätze zur Weitervermietung. Dieser Bereich der Luftfahrt ist Neudeutsch als General Aviation bekannt.

Die genossenschaftliche Eigenverwaltung am binationalen Flughafen währte über ein halbes Jahrhundert - und ging nun innert kurzer Zeit in die Brüche. Die jüngste Generalversammlung geriet zum «Eklat» und «Showdown», wie die Gagba in einem Communiqué festhält. So hatte die eigene Verwaltung die Liquidation der Genossenschaft gefordert, verfehlte an der GV aber das dafür nötige Zweidrittelmehr. Nach dem Votum trat die Verwaltung fast geschlossen zurück, neue Köpfe wurden bestimmt.

## **Strafanzeige erstattet**

Aber warum eine Liquidation? Der Grund dafür ist in einem anderen, grösseren «Showdown» zu suchen, der im Herbst 2021 abgepielt hatte. Da liess die Direktion des Euro-Airports den Konzessionsvertrag mit der Genossenschaft auslaufen - um diesen einer Aktiengesellschaft anzuvertrauen. Ein Regimewechsel also. Für viele Genossenschafter kam dieser völlig unerwartet. «Wir waren definitiv überrascht», erinnert sich der damalige Gagba-Präsident Philipp Graber

im Gespräch. Schliesslich sei der Vertrag über 50 Jahre lang mit der Gagba erneuert worden.

Einzelne Genossenschafter waren jedoch sehr wohl im Bild. Mehr noch: Mehrere Mitglieder der damaligen Verwaltung - es handelt sich um Vertreter der Flugschule Basel und der Helitrans AG - waren an einem neuen Vertrag zwischen dem Basler Flughafen und der Aktiengesellschaft interessiert. Bei der Firma, die den Zuschlag letztlich erhielt, handelt es sich nämlich um ihre eigene GAC Basel AG. Sprich: Die Genossenschaft hatte Personen in ihrer Verwaltung, denen an der Zukunft ihrer eigenen AG mehr lag als an jener der Gagba.

Für manche Genossenschafter ist diese Doppelrolle unerträglich. «Einzelne Verwaltungsmitglieder haben hinter dem Rücken der restlichen Verwaltung die Demontage der Genossenschaft betrieben», sagt Werner Hermann. Er gehörte damals ebenfalls dem Gremium an und engagiert sich weiterhin als Verwaltungsmitglied der Gagba. Nachdem der Deal ans Licht gekommen sei, habe sich eine Gruppe Genossenschafter dazu entschieden, gegen die Verantwortlichen Strafanzeige wegen ungetreuer Geschäftsführung und unlauteren Wettbewerbs zu erstatten.

Bei der GAC Basel AG will man sich nicht gross dazu äussern. Die Thematik sei bereits Gegenstand «ausgiebiger Korrespondenzen und Meetings» gewesen, schreibt auf Anfrage Thierry Spichtin. Er hat bei der Flugschule Basel wie bei der GAC Basel AG eine Führungsfunktion inne und war seinerzeit Gagba-Verwaltungsmitglied. «Gegenüber Piloten und Flugzeughaltern konnten die ausnahmslos haltlosen Vorwürfe inzwischen richtiggestellt werden», meint er. Der Betrieb der General Aviation laufe mit der GAC Basel AG als einziger Anlaufstelle «einwandfrei». «Die verbleibenden Störaktionen einer kleinen, aber umtriebigen Oppositionsgruppe sind lästig; wir äussern uns dazu aber derzeit nicht.»

Auch die Verantwortlichen des Euro-Airports gehen nicht auf einzelne Fragen ein, sondern geben nur allgemein Auskunft. Der Grund für den Konzessionswechsel sei die Umsetzung «neuer europaweiter Sicherheitsbestimmungen und operative

Ansprüche des Flughafens», so Sprecherin Manuela Witzig. «Diese konnte die Gagba nicht sicherstellen.»

Die Freizeitpiloten würden durch den Wechsel zu einer AG nicht übervorteilt. «Im Gegenteil: Der Flughafen hat der neuen Konzessionärin strengere Regeln als vorgängig der Gagba auferlegt.» Die Verträge mit einzelnen Nutzern würden durch den Flughafen geprüft, allfällige Kündigungen müssten dem Airport unterbreitet werden. Damit wolle man sicherstellen, dass «kein unangemessener Gewinn» erzielt werde und alle Nutzer «nach gleichen Massstäben» behandelt würden.

Der frühere Gagba-Präsident Philipp Graber kann der Argumentation folgen. Mit ihren ehrenamtlichen Strukturen wäre die Genossenschaft ausserstand, die neuen Auflagen zu erfüllen. «Die GAC Basel AG war letzten Herbst der Rettungsanker der stationierten Flugzeugeigentümer und -piloten. Sonst würde es vielleicht momentan gar keine General Aviation am Euro-Airport geben.»

Die Anschuldigungen an Exponenten der Firma sind für Graber Ausdruck alter Machtkämpfe. «Manche Firmen fühlten sich durch die Strömungen innerhalb der Gagba in der Ausübung ihrer kommerziellen Zukunft bedroht.» Es gehe heute bei dem Streit nicht mehr um die Sache, findet er.

Für Verwaltungsmitglied Hermann ist die Frage offen, ob seine Genossenschaft die strengeren Auflagen ebenfalls erfüllen könnte: «Es wäre vielleicht eine Herausforderung, aber sicher kein Grund, gleich die Flinte ins Korn zu werfen.» Zumal die Regulation im Einzelnen nach wie vor nicht bekannt sei, so Hermann. Vor allem aber: Er und andere Gagba-Verantwortliche seien vom Flughafen nie über eine neue Regulierung und mögliche Schwierigkeiten mit Blick auf den Vertrag informiert worden. «Davon habe ich erst im Nachhinein auf Nachfrage vom Flughafen erfahren.»

## **Ohne Zweck und Ziel**

Auch der damalige Gagba-Präsident Graber ahnte nichts von Problemen: «Dass die Erfüllung strengerer Auflagen ein Kriterium für die Weiterführung des Vertrags

ist, war so nicht bekannt», sagt Philipp Graber. Aus seiner Sicht hätte das Wissen aber ohnehin nicht gross geholfen. Denn: «Die GAC AG hatte dank der Flugschule Basel und der Helitrans AG schon damals die nötigen Ressourcen, um den Vorgaben nachzukommen - Ressourcen, die der Gagba fehlen.» Ohne Konzessionsvertrag ist die Gagba seiner Ansicht nach eine Genossenschaft «ohne Zweck und Ziel». Graber hätte eine Auflösung begrüsst.

Noch-Verwaltungsmitglied Hermann will nicht aufgeben. Die Gagba habe noch immer ihren Zweck, die General Aviation im Raum Basel zu fördern. Und die Genossenschaft sei dazu nach wie vor eine angemessene Rechtsform, findet er.