

EuroAirport Museum – Museumskonzept



DC-3 vor dem Lucky Strike Hangar BSL, © Aviatik-Club Basel

Förderverein Aviatikmuseum am EuroAirport

Autorin und Autoren:

Britta Allgöwer, Daniel Bader, Victor Bertschi, Jürg Brünger, Balthasar Buser & André Goepfert

(Mitglieder Vorstand Förderverein Aviatikmuseum am EuroAirport)

Version vom 16. März 2018, vorgestellt an der GV des Fördervereins vom 7. Februar 2018

Zusammenfassung – Das Wichtigste in Kürze

Museumsinhalte

Der EuroAirport EAP Basel Mulhouse Freiburg ist ein trinationaler Flughafen im Dreiländereck Schweiz-Frankreich-Deutschland. Bi- und trinationale Flughäfen gibt es nur ganz wenige auf der Welt. Diese Exklusivität kommt nicht zur Geltung, birgt jedoch grosses museales Erzählpotential.

Rund um den EAP gibt es eine sehr aktive Community von Flugbegeisterten mit grossem Fachwissen und Zugang zu interessanten Exponaten. Flugfähige Oldtimer im und rund um den geschichtsträchtigen Lucky Strike Hangar sind eine Augenweide per se, eine in Renovation befindliche Viking Maschine lässt Fliegerkonstruktionsherzen höher schlagen, einer regen Flugzeug-Spotter-Szene entgeht kein Flugzeugtyp, der jemals auf dem EAP aufsetzte.

Fliegen ist mehr als die möglichst rasche Überwindung einer Distanz. Fliegen ist ein alter Traum der Menschheit, der – obwohl heute zum fast selbstverständlichen Gut geworden – nichts von seiner Faszination verloren hat. Manch ein Fluggast fragt sich insgeheim, wie es möglich ist, dass ein solches Ungetüm aus Stahl überhaupt abhebt und wohlbehalten wieder landet.

Die Geschichte des EuroAirports ist eng mit der Geschichte der Fliegerei verbunden.

All diese Faktoren zusammen bieten den Stoff, woraus lebendige, den Zeitgeist reflektierende und analysierende Museen entstehen.

Ziel ist die Entwicklung eines modularen Museumsangebotes, welches die Geschichte und Einzigartigkeit des EuroAirports beleuchtet. Zielpublikum sind einerseits die Bevölkerung des Dreiländerecks und andererseits die eiligen Fluggäste. Für jede Besuchergruppe werden massgeschneiderte Vermittlungsangebote entwickelt.

In einer ersten Phase sind zwei Module angedacht:

Modul-1: Blick hinter die Kulissen der Fliegerei – unterwegs mit dem EAP-Museumsbus

Modul-2: Sie sind auf einem der exklusivsten Flughäfen der Welt!

Trägerschaft

Der «Förderverein Aviatikmuseum am EuroAirport» entwickelt das Konzept und realisiert die beiden ersten Module. Gleichzeitig sucht der Verein nach Partnern, die bereit sind die Idee und die Entwicklung des Museums mitzutragen.

Kosten

Investitionskosten: Realisierung von Modul 1 und 2: circa CHF 220'000.--

Betriebskosten: Die Mitglieder des Fördervereins sind zurzeit ehrenamtlich tätig.

Finanzierungsplan

Die Gelder sollen durch Gesuche an Stiftungen, Kultur- und Wirtschaftsförderstellen der Region sowie an interessierte Sponsoren eingebracht werden. Die Arbeit des Fördervereins (Vorstand) erfolgt ehrenamtlich als Eigenleistung.

Weiteres Vorgehen

- Klärung des Interesses und der Rolle des EAP
- Kontaktaufnahme mit interessierten Partnern
- Entscheide über die Entwicklung weiterer Module

Anmerkung der Autoren:

*Das EAP-Museum ist noch nicht gegründet. Es liegt daher auf der Hand, dass viele der genannten Aspekte noch nicht existieren oder erst erarbeitet werden müssen. Das vorliegende Museumskonzept versteht sich daher als **work in progress**.*

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung – Das Wichtigste in Kürze	2
Vorwort	4
1 Ist-Zustand	5
1.1 Geschichte, Entwicklung und Profil des EAP-Museums	5
1.2 Dauerhafte institutionelle und finanzielle Basis.....	5
1.3 Leitbild.....	5
1.4 Museumsmanagement und Museumspersonal	6
1.5 Sammeln, Bewahren, Forschen & Dokumentieren, Ausstellen & Vermitteln.....	6
2 Fazit aus dem Ist-zustand.....	6
3 Soll-Zustand	7
3.1 Wer ist unser Zielpublikum?	7
3.2 Leitbild EAP-Museum	7
3.2.1 Motivation und Zielsetzung	7
3.2.2 Leitsätze – Leitbild	7
4 Umsetzung – Entwicklung von musealen Angeboten.....	8
4.1 Voraussetzungen.....	8
4.2 Abgeleitete Angebote	9
4.2.1 Blick hinter die Kulissen der Fliegerei: Unterwegs mit dem EAP-Museumsbus	9
4.2.2 Sie sind auf einem der exklusivsten Flugplätze der Welt!	10
4.2.3 Aufbau Museumshomepage	10
4.3 Kosten.....	10
4.3.1 Kostenschätzung Angebot EAP-Museumsbus	10
4.3.2 Kostenschätzung Ausstellungseinheiten EAP-Gebäude.....	11
4.3.3 Kostenschätzung Homepage	11
5 Trägerschaft und Finanzierung	11
5.1 Trägerschaft.....	11
5.1.1 Finanzierung	11
6 Grobzeitplan und weiteres Vorgehen	12
7 Anhang.....	13

Vorwort

«Museen sind das sammelnde, speichernde und verarbeitende Gedächtnis des kulturellen Erbes unserer Gesellschaft.» (Deutscher Museumsbund, 2011). Die Fliegerei gehört als technische Innovation zum kulturellen Erbe der Menschheit. Der trinationale Flughafen Basel-Mulhouse Freiburg stellt eine Besonderheit dar im internationalen Luftverkehr. Dies einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen und näher zu bringen, ist Motivation und Ziel der Initianten des EAP-Museums. Dabei folgen sie den ethischen Grundsätzen des **International Council of Museums (ICOM)**¹ und richten sich nach dessen Museumsdefinition:

«Ein Museum ist eine gemeinnützige, auf Dauer angelegte, der Öffentlichkeit zugängliche Einrichtung im Dienste der Gesellschaft und ihrer Entwicklung, die zum Zwecke des Studiums, der Bildung und des Erlebens materielle und immaterielle Zeugnisse von Menschen und ihrer Umwelt beschafft, bewahrt, erforscht, bekannt macht und ausstellt.» (Ethische Richtlinien für Museen, ICOM, 2010)»

Konkret folgt das vorliegende Museumskonzept dem Leitfaden zur Erstellung eines Museumskonzeptes des Deutschen Museumsbundes². Für den erfolgreichen Betrieb eines Museums ist es unerlässlich, ein solches auszuarbeiten. Ausgehend vom Ist-Zustand leiten sich der Soll-Zustand und die Handlungsfelder ab. Ein Museumskonzept umfasst die folgenden Aspekte, die je nach Grösse und Komplexität eines Museums auch als eigenständige Teilkonzepte erstellt werden können:

I. Analyse des Ist-Zustands

- Geschichte, Entwicklung und Profil
- Dauerhafte institutionelle und finanzielle Basis
- Leitbild
- Museumsmanagement
- Personal
- Sammeln
- Bewahren
- Forschen und Dokumentieren
- Ausstellen und Vermitteln

II. Wege zum Soll-Zustand: Zielfindung und Handlungsplan

Das EAP-Museum ist noch nicht gegründet. Es liegt daher auf der Hand, dass viele der oben genannten Teilkonzepte noch nicht existieren oder erst erarbeitet werden müssen. Das vorliegende Museumskonzept versteht sich daher als **work in progress**.

¹ [Ethische Richtlinien für Museen \(.pdf\)](#)

² Leitfaden zur Erstellung eines Museumskonzeptes. Herausgeber: Deutscher Museumsbund e.V. gemeinsam mit der Konferenz der Museumsberatung in den Ländern (KMBL). <http://www.museumsbund.de/publikationen/leitfaden-zur-erstellung-eines-museumskonzeptes-2011/>

1 Ist-Zustand

1.1 Geschichte, Entwicklung und Profil des EAP-Museums

Die Motivation, ein Museum am EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg (EAP) zu gründen geht einige Jahre zurück und wurde von verschiedenen Personen und Gruppierungen immer wieder ins Spiel gebracht. Grundgedanke und Alleinstellungsmerkmal dabei bildet die Trinationalität des Flughafens Basel-Mulhouse Freiburg (Schweiz, Frankreich, Deutschland). Die Geschichte desselben zu thematisieren und die von verschiedenen Seiten gesammelten Aviatik-Exponate zu zeigen, war stets die Hauptmotivation der verschiedenen Gruppierungen. In einem Grundsatzpapier aus dem Jahr 2012³ hält Victor Bertschi folgendes fest:

«Die Ideen und Möglichkeiten für den Bau eines EAP-Museums sind seitens der diversen Gruppen äusserst unterschiedlich und mannigfaltig. Diese erstrecken sich von der erstmaligen Unterbringung der diversen historischen Akten und Gegenstände in Containern und Lagerräumen auf dem EAP hin bis zur Verschiebung des Lucky Strike Hangars mit Ausbau für den aktiven Flugbetrieb mit historischen Museumsflugzeugen. Auch sind diese Pläne seitens der Gruppierungen in Frankreich und der Schweiz aus grenztechnischen Überlegungen nicht immer gleich und bedürfen einer einheitlichen Linienführung mit klarer Leitung der Aktivitäten. Die zur Ausführung gelangende Variante wird in erster Linie von den finanziellen Möglichkeiten und Erfolgen bei der Suche von Sponsoren abhängen.»

Bis anhin konnten die Pläne nicht verwirklicht werden, sei es dass die Interessen zu stark divergierten, die Bereitschaft der EAP-Direktion zur Unterstützung unterschiedlich war oder dass bis anhin keine Mittel generiert werden konnten. Dementsprechend besteht auch noch kein klares Profil des angestrebten, zukünftigen Museums.

1.2 Dauerhafte institutionelle und finanzielle Basis

Es besteht keine institutionelle und finanzielle Basis. Im Moment wird die Idee getragen vom **Förderverein Aviatikmuseum am EuroAirport**. Dieser umfasst zurzeit 37 Einzelmitglieder (Stand Mitgliederversammlung vom 7. Februar 2018). Basierend auf dem EAP-Museumskonzept sollen in Zukunft Förderorganisationen, Sponsoren, der EAP selbst und interessierte Private an Bord geholt werden können.

Offen ist zurzeit auch, ob, wann und wie räumliche Infrastruktur geschaffen werden soll. Denkbar ist ein stufenweiser Aufbau, der zunächst mit einem mobilen Angebot zu ausgewählten Sehenswürdigkeiten am EAP führt und schliesslich in einen Aus- oder Umbau des Lucky Strike Hangars als Museumsgebäude führt (vgl. Kap. 3. Soll-Zustand).

Zu klärende Punkte sind:

- Museumsangebote und Sammlungsumfang
- Infrastruktur- und Raumbedarf
- Investitionskosten
- Betriebskosten
- Trägerschaftsmodelle

Dringlich ist die Klärung des Interesses der EAP-Behörden an einem solchen Museum und ob Bereitschaft besteht für eine allfällige, gegenseitige (?) Einbindung.

1.3 Leitbild

Zurzeit besteht kein Leitbild. Die Erarbeitung eines solchen muss Teil des Handlungsplans sein (vgl. Kapitel 3).

³ Gedanken zum Projekt eines EAP-Museums. Victor Bertschi, Lupsingen, 15. Dezember 2012

1.4 Museumsmanagement und Museumspersonal

Es versteht sich von selbst, dass zurzeit weder von (regulärem) Museumsmanagement noch von Museumspersonal die Rede sein kann. Es besteht jedoch ein sehr grosses Potential an ehrenamtlichen Mitarbeitenden, welche fachlich, emotional und materiell aufs Engste mit der Fliegerei und dem EuroAirport verbunden sind. Aus diesem Kreis heraus entstand die Idee des EAP-Museums. Dieses grosse Potential gilt es unbedingt zu nutzen. Erwähnenswert ist auch der Kreis der Flugzeug-Spotter rund um den EuroAirport. Innerhalb dieser Gruppierung besteht viel Wissen und hervorragendes Dokumentationsmaterial, das im Zusammenhang mit einem Museumsaufbau auch Nicht-Fliegerkreise ansprechen kann.

1.5 Sammeln, Bewahren, Forschen & Dokumentieren, Ausstellen & Vermitteln

Die vier klassischen Säulen der Museumsarbeit (I: Sammeln, II: Bewahren, III: Forschen & Dokumentieren, IV: Vermitteln & Ausstellen) sind in Ansätzen vorhanden. So bestehen einzelne Sammlungen (z.B. die Sammlung Werner von Arx, flugfähige Oldtimer in Privatbesitz, Fotografische und technische Flugzeugdokumentationen, eine in Teilen restaurierte Viking-Maschine) und es werden Führungen angeboten (z.B. in der Sammlung Werner von Arx durch André Goepfert, Vorstandsmitglied im EAP-Museumsförderverein). Die einzelnen Objekte und Sehenswürdigkeiten sind jedoch nicht oder nur sehr schwer zugänglich.

Eine systematische Aufarbeitung bzw. Systematisierung der verschiedenen Sammlungen und Exponate fehlt zurzeit und muss, zusammen mit der Erarbeitung eines Sammlungskonzeptes (was soll wie und warum gesammelt werden?) in Angriff genommen werden.

Ebenso besteht noch kein Ausstellungs- und Vermittlungskonzept. Bis anhin gab es keine systematische Abklärung, an welche Besuchergruppen sich das EAP-Museum wenden soll und was gezeigt werden soll. Auch das muss Teil des Handlungsplanes werden.

2 Fazit aus dem Ist-zustand

- Die Motivation, ein Aviatikmuseum rund um den EuroAirport zu gründen und zu betreiben ist gross. Aufgrund divergierender Vorstellungen und mangelnder finanzieller Mittel blieb es bis anhin jedoch bei der guten Idee.
- Die Trinationalität des Basler Flughafens spricht dafür, dass ein Aviatikmuseum mit Alleinstellungsmerkmal entstehen kann. Transport- und Luftfahrtmuseen gibt es einige, bi- oder gar trinationale Flughäfen gibt es kaum. Der EuroAirport ist der einzige **binationale** Flughafen der Welt, der auch den Bedürfnissen einer **trinationalen** Region dient. Er befindet sich direkt an der Grenze zwischen der Schweiz und Frankreich, und ist 5 km von Deutschland entfernt. Die damit verbundene wechselhafte Geschichte des EAP sowie die vorhandenen Exponate und Attraktionen auf dem Flughafengelände bergen das Potential, ein spannendes museales Angebot aufbauen zu können, welches ein Publikum finden wird.
- Die systematische Erfassung der Sammlungen und Exponate ist zwingend. Basierend darauf können längerfristig Ausstellungsinhalte und Abläufe erarbeitet werden.
- Die Idee des EAP-Museums wird von einem Kreis von Flug(Geschichte)begeisterten getragen. Diese verfügen über ein sehr grosses Fachwissen und können authentisch über die Fliegerei, die Exponate und Besonderheiten des EAP aus erster Hand berichten. Nichts fasziniert bei einem Museumsbesuch mehr, als aus erster Hand 1:1 informiert zu werden und spannende Insider-Geschichten erzählt zu bekommen. Solcherart bediente Museumsbesucher nehmen das Gefühl mit, Zeuge von etwas Einzigartigem geworden zu sein – und kommen wieder.
- Aufgrund der geringen finanziellen Mittel empfiehlt sich ein stufenweiser, modulmässiger Aufbau des EAP-Museums: Zunächst sollen all die Exponate dargeboten und vermittelt werden, die schon vorliegen (z.B. die flugfähigen Oldtimer), aber (noch) nicht zugänglich sind. Die Schaffung räumlicher Infrastruktur kann erst in einem zweiten Schritt angesteuert werden und setzt die Erfüllung des nachfolgenden Punktes voraus:
- Die Einbindung der EAP-Verantwortlichen (Direktion, Kommunikation & Marketing) ist unerlässlich. Dabei geht es nicht in erster Linie um eine finanzielle, sondern um eine ideologische

Einbindung. Steht die Flughafendirektion hinter der Idee eines EAP-Museums, werden auch andere Türen aufgehen.

3 Soll-Zustand

Als Erstes geht es darum, ein niederschwelliges museales Angebot zu kreieren, welches sowohl bei potentiellen Besuchenden wie auch bei der EAP-Direktion auf Interesse stösst. Erstere sollen einen exklusiven Blick hinter die Geschichte und die Kulissen der Fliegerei und des EAP werfen können. Letztere sollen die Möglichkeit erhalten, den EAP von seinem «Billig-Fluglinien-Image» zu befreien. An- wie Abfliegende sollen realisieren, dass sie sich auf einem der speziellsten Flughäfen der Welt befinden. Für Fluginteressierte aus dem Dreiländereck und darüber hinaus, soll das EAP-Museumsangebot zum begehrten Insider-Tipp und Erlebnis werden, das man gerne auch seinen Freunden, der Familie, oder Geschäftspartnern zugänglich macht.

3.1 Wer ist unser Zielpublikum?

Museen richten sich selten nur an eine Besuchergruppe. Meist stehen verschiedene Alters-, Bildungs- und soziale Gruppen im Focus. Da es sich beim EAP-Museum um ein Technik affines Museumsangebot handelt, darf davon ausgegangen werden, dass es viele Besuchergruppen ansprechen wird: Jung, alt, Kinder (in Begleitung Erwachsener), Jugendliche (für sich), Schulklassen, Lehrpersonen, Gruppen (z.B. Firmenanlässe), Individualbesucherinnen und -besucher, Fliegerei-Begeisterte, Aviatik-Expert/innen – und last but not least eilige Flugpassagiere.

Wesentlich ist, dass klar definierte Vermittlungsangebote für die einzelnen Besuchergruppen geschaffen werden. Es ist nicht das gleiche, ob eine Schulklasse vor einem steht oder ob man eine Führung für einen Firmenanlass macht. Beides ist anspruchsvoll und erfordert museumspädagogische Kenntnisse. Entscheidend ist immer, dass das vermittelte Wissen auch bei grösster Vereinfachung fachlich korrekt ist und authentisch daher kommt.

3.2 Leitbild EAP-Museum

3.2.1 Motivation und Zielsetzung

Fliegen ist mehr als die möglichst schnelle und sichere Überwindung einer Distanz von A nach B. Fliegen zu können, ist ein alter Traum der Menschheit, der – trotz aller Kommerzialisierung – nichts von seiner Faszination verloren hat. Fliegen zu können, ist eine kulturelle Leistung, hinter der jahrelange Innovation und Entwicklung stecken, Fehlschläge und Höhenflüge, Tragik und Glück zugleich. Fliegen zu können bedeutet, strategische und logistische Vorteile zu haben, welche sowohl zivil wie militärisch genutzt werden. Kurzum, Fliegen ist Emotion pur, aber auch Kalkül und Geschäftsmodell. Dies glaubhaft aufzuarbeiten und zu vermitteln sowie auf den EuroAirport herunter zu brechen, ist oberstes Ziel der Initianten des EAP-Museums.

3.2.2 Leitsätze – Leitbild

Die Initianten des EAP-Museums definieren folgendes Leitbild:

- Das EAP-Museum stellt die Geschichte des EuroAirports dar und zeigt auf, wie aus dem "Sternenfeld" ein trinationaler und damit exklusiver Flughafen wurde.
- Das EAP-Museum gibt der Fliegerei im Dreiländereck ein Gesicht und trägt so zur regionalen Identität bei.
- Das EAP-Museum konzentriert sich auf Exponate und Sammlungen, die mit dem EAP und dessen Geschichte und Gegenwart zu tun haben. Es erfasst diese systematisch und erstellt einen Sammlungskatalog sowie ein Sammlungskonzept.
- Das EAP-Museum richtet sich einerseits an die Bevölkerung des Dreiländerecks und andererseits an die internationale Klientel des EAP.
- Mittels geeigneter Exponate und speziell entwickelter Vermittlungsangebote für verschiedenste Besuchergruppen erlaubt das EAP-Museum ungeahnte und exklusive Einblicke hinter die Kulissen der Fliegerei von früher und heute.

- Das EAP-Museum zeigt auf, dass Fliegen eine bedeutende kulturelle Leistung ist und nicht bloss die Überwindung einer Distanz. Es will Leidenschaft, aber auch Verständnis für die Fliegerei wecken, bei Jung und Alt, bei all seinen Besuchergruppen. Es will so auch zum bewussten Umgang mit der Fliegerei beitragen.
- Das EAP-Museum richtet sich bei seinen Tätigkeiten nach den Richtlinien von ICOM.
- Das EAP-Museum berücksichtigt die Grundsätze des barrierefreien Zugangs.
- Das EAP-Museum koordiniert seine Aktivitäten und Angebote mit der Direktion des EAP.

4 Umsetzung – Entwicklung von musealen Angeboten

4.1 Voraussetzungen

Bei der Entwicklung erster musealer Angebote wird Rücksicht genommen auf die erkannten Stärken und Schwächen. Diese werden im Folgenden kurz aufgelistet:

Stärken/Unique Selling Points, die es zu nutzen gilt:

- Der EAP ist ein trinationaler Flughafen im Dreiländereck Schweiz-Frankreich-Deutschland. Bi- und trinationale Flughäfen gibt es nur ganz wenige auf der Welt. Das allein ist schon eine fantastische Geschichte, die zu erzählen sich lohnt. Peter Peyer hat dazu vor rund 20 Jahren ein sehr informative Buch⁴ geschrieben.
- Es gibt auf dem Gelände des EAP eine sehr aktive Community von Piloten, die Oldtimer besitzen, pflegen und diese auch fliegen. Diese Flugzeuge sind eine Augenweide per se und stecken voller Geschichten, die einem interessierten Publikum im direkten Kontakt mit den Besitzern/Piloten authentisch erzählt werden können.
- Viking: Die Viking ist als Flugzeugtyp von grossem Interesse. Besonders spannend ist die Tatsache, dass sie von ehrenamtlich tätigen Fachleuten und Viking-Kennern laufend restauriert wird. Dies birgt Potential, einem Kenner über die Schultern schauen und so vieles über Bau und Wesen von Flugzeugen erfahren zu können.
- Lucky Strike Hangar: der alte Holzhangar beherbergt einige dieser Oldtimer und ist als frühes Bauwerk des Flughafens schützenswert und geeignet, museal zu nutzen.
- Flugzeug -Spotting: rund um den EAP gibt es eine grosse Community von Flugzeug-Spottern, welche sehr intensiv verfolgt und dokumentiert welche Flugzeugtypen auf dem EAP landen und starten. Beliebter und besonders geeigneter Standort ist die eigens dafür eingerichtete Beobachtungsplattform Belvédère im Nordwesten des EAP. Als besonders interessant erscheint in diesem Zusammenhang die bereits bestehende sehr umfangreiche Bilddatenbank und Dokumentation des Vereins BSL-MLH (<http://www.bsl-mlh-planes.net>).
- Werner von Arx Sammlung/Museum: Die Sammlung von Arx beinhaltet viele historische Exponate und Bilder und repräsentiert ein Fundus an Wissen über die Entwicklung der Fliegerei in der Region. Verbindungsmann ist André Goepfert, der Herrn von Arx und die Sammlung gut kennt und auch Führung von der französischen Seite her durchführt.
- Mit dem "Hangar der Air Service Basel (ASB)" steht ein modernster Hangar- und Wartungsbetrieb für private Jets auf dem Gelände des EAP. Dieser darf ebenfalls in ein gezieltes, museales Besichtigungs- und Vermittlungsprogramm einbezogen werden.
- In den Hangars der beiden Firmen Jet Aviation und AMAC AG in der Zone 6 des EAP sind zwei der ganz wenigen Firmen aktiv, welche sich auf den Innenausbau (completion) von privaten Jets spezialisiert haben und auch deren technische Wartung und Unterhalt betreiben. Die Grösse der möglichen Flugzeuge ist unbegrenzt und schliesst Grossraumflugzeuge wie den B747 Jumbo und den doppelstöckigen Airbus 380 ein.

⁴ Peter Peyer. 1996. Vom Sternenfeld zum EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg. Verlag: Basel: Christoph Merian Verlag

- Umwelt/Naturschutz rund um den Flughafen: Der EAP tut auch etwas für die Natur rund um den Flughafen. Gemäss EAP-Jahresbericht 2016⁵ werden ökologische Aufwertungs-massnahmen durchgeführt. Das ist für die EAP-Museumstour ebenfalls von grossem Interesse. Ein Flughafen ist immer auch Teil seiner ihn umgebenden Natur.
- Hinter all den genannten Stärken stehen reale Personen. Diese bergen das grosse Potential, Geschichten zu Exponaten und Begebenheiten selbst erzählen und gezielte Führungen für das Publikum abhalten zu können. Gerade technische Exponate und Einrichtungen erschliessen sich dem allgemeinen Publikum am besten, wenn ein Austausch zwischen den Fachleuten und den Besuchenden angeboten werden kann. Diese Erfahrung macht André Goepfert bei seinen Führungen auf der französischen Seite immer wieder.

Schwächen/Knackpunkte, die es zu überwinden gilt:

- Aufgrund der starken Präsenz von Billigfluglinien hat der EAP das Image eines eher lieblosen Billig-Flughafens auf dem man sich nur so lange aufhalten möchte, wie man gerade muss. Die Einzigartigkeit des trinationalen Flughafens kommt nicht zum Ausdruck. Warum sollte man sich also für dessen Geschichte und Besonderheit interessieren?
- Die für ein Museum attraktiven Punkte liegen räumlich weit auseinander auf dem EAP-Gelände und sind nicht einfach erschliessbar für das Publikum. Dies wird durch die staatliche Zuständigkeit von Frankreich und der Schweiz noch verstärkt.
- Die räumliche Distanz zu Basel, und das Fehlen des öffentlichen Verkehrs im französischen und deutschen Umland bewirkt, dass ein Museumsbesuch auf dem EAP nicht auf der Hand liegt.
- Nicht alle Objekte sind physisch leicht zugänglich. Die Barrierefreiheit ist daher bei jedem Objekt und Standort zu prüfen, entsprechende Massnahmen sind zu evaluieren und in der Planung zu berücksichtigen.

4.2 Abgeleitete Angebote

4.2.1 Blick hinter die Kulissen der Fliegerei: Unterwegs mit dem EAP-Museumsbus

Die auf dem EAP verteilten Sehenswürdigkeiten und Exponate werden im Oldtimer-Passagierbus und/oder modernen Passagierbus auf einer geführten Tour besichtigt und von den bereits erwähnten Fachleuten präsentiert. Dieses Angebot wird gebucht und kann nur in Begleitung von den autorisierten EAP-Museumsmitarbeitenden (zurzeit die Initianten des Aviatikmuseums, die Viking-Verantwortlichen, einzelne Spotter und ausgewählte Mitarbeitende der EAP-Verwaltung) durchgeführt werden. Die EAP-Museumstour stellt ein exklusives Erlebnis dar und richtet sich in an Personen und Gruppen, die bewusst mehr zur Fliegerei und zum EAP erfahren wollen. Thematisiert werden die Geschichte des EAP und der Fliegerei sowie die Geschichten und Begebenheiten um die Exponate und Sehenswürdigkeiten. Ebenfalls Bestandteil der EAP-Museumstour können Besichtigungen zu den ökologischen Aufwertemassnahmen sein.

Abb. 1 (vgl. Anhang) zeigt die räumliche Verteilung der einzelnen Attraktionen. Die Modalitäten der Zugänglichkeit müssen zusammen mit den Flughafenbehörden erarbeitet werden. Da es sich um ein geführtes Angebot auf Voranmeldung handelt, kann den speziellen Sicherheitsanforderungen und Grenzüberschreitungsmodalitäten Rechnung getragen werden.

Besonders zu beachten ist:

- *Frankreich hat das Kriegsrecht nach den Attentaten noch nicht aufgehoben. D.h., Bewilligungen unterliegen der Präfektur oder sogar der Regierung in Paris.*
- *Zu klären ist, ob ein Oldtimer-Bus oder ein äquivalentes Fahrzeug zu finden und zu welchen Konditionen zu betreiben ist.*

⁵ EuroAirport.: L'année, Das Jahr, The Year 2016.

Vermarktung

Im Idealfall würde dieses Angebot über die EAP-Marketing und Kommunikationsabteilung sowie über Basel Tourismus bzw. die umliegenden deutschen und französischen Tourismusorganisationen vermarktet. Schulen und Lehrpersonen könnten über die Kulturämter von Basel und der umliegenden Regionen informiert werden.

Bei der Preispolitik ist darauf zu achten, dass moderate Preise für Führungen und Gruppen erhoben werden. Es empfiehlt sich eine Anlehnung an die in Basel bzw. im Dreiländereck üblichen Museumspreise. Für Schulklassen und Lehrpersonen aus der Region / Dreiländereck sollte der Zugang nach Möglichkeit kostenlos sein, geht es ja um ein Stück Geschichte und Eigenheit der Region, welche auch zum Schulstoff gehört und identitätsstiftend ist.

Besonders zu klären ist:

Wie lässt sich eine geschickte Verbindung zum Lehrplan 21 herstellen?

4.2.2 Sie sind auf einem der exklusivsten Flugplätze der Welt!

Wer fliegt, ist meist in Eile. Wo checke ich ein, wie komme ich am schnellsten durch die Sicherheitsbestimmungen, wo ist mein Gate? Habe ich Zeit für den Duty free Shop? Wer ankommt, hat nur Augen für die Gepäckausgabe, sein/ihr Handy, das Taxi, die ÖV-Verbindungen – oder allenfalls für die Personen, die auf einem warten nach Passieren des Zolls.

Ziel dieses Angebotes soll es sein, dass sowohl Abfliegende wie Ankommende (und Abholende!) innerhalb von Sekunden realisieren, dass sie sich auf einem der exklusivsten Flugplätze der Welt befinden. Für den EAP charakteristische, in Grösse und Inhalt geeignete Exponate sollen an neutralen Punkten so stationiert, kommentiert und ausgestellt werden, dass die Vorbeieilenden (und auch die am Gate Wartenden und Abholenden) auf spielerische, unaufdringliche Weise auf die Exponate aufmerksam gemacht und neugierig werden, kurz stehen bleiben – und sich sagen: Aha, das habe ich nicht gewusst. Interessant! Wo Neugierde geweckt wird, kann das nächste Mal ein Besuch der EAP-Museumstour daraus werden.

Die Bewegungsmuster von Passagieren, aber auch von Wartenden sind bedürfnisoptimiert und werden i.d.R. bei der Planung von öffentlichen Institutionen (wie Flughägen oder Bahnhöfen) einbezogen. Mit den Flughafen-Verantwortlichen sollen Orte bestimmt werden, wo eine museale Information sich angenehm und überraschend abheben kann vom üblichen «Flughafen-Informationsmix» aus Gate-Informationen, Shops und Verpflegungsstationen.

4.2.3 Aufbau Museumshomepage

Parallel zum Aufbau der effektiven Angebote wird eine kleine und feine EAP-Museumshomepage aufgebaut, welche in erster Linie der Verbreitung des Museums, der Museumszielsetzung und dem Marketing dienen soll (Was stellen wir aus, wie erreicht man uns, wer sind wir, etc.). Die Museumshomepage soll mit der Marketing-Abteilung des EAP koordiniert werden.

4.3 Kosten

Zum jetzigen Zeitpunkt können die Kosten nur grob abgeschätzt werden. Grundsätzlich muss bei beiden Angeboten zwischen Investitions- und Betriebskosten unterschieden werden.

4.3.1 Kostenschätzung Angebot EAP-Museumsbuss

Investitionskosten: Im Moment ist offen, ob ein Oldtimer Passagierbus oder äquivalentes Fahrzeug zur Verfügung stehen wird und ob dieser eine Leihgabe sein wird oder ob eine Miete dafür bezahlt werden muss.

Die einzelnen Stationen (vgl. Abb. 1 im Anhang) müssen minimal, aber einheitlich gekennzeichnet werden. «Klassische» Infotafeln sind nicht zwingend, die Information kommt von den Experten, die als Führungspersonen walten. Eventuell sind besondere Vorkehrungen wie die Anbringung von Absperrungen oder Geländer, etc. notwendig, um die Sicherheit der Besuchenden wie auch der Exponate wie auch den barrierefreien Zugang zu garantieren. Im Moment gehen wir von 10 - 12 Stationen aus. Mit einem Investitionsaufwand von ca. CHF 2000.-- pro «Bus-Stopp»

sollten eine einheitliche Signalisierung und Information möglich sein. Der Investitionsbedarf wird (ohne Verifikation vor Ort!) auf CHF 20'000.-- geschätzt. Darin eingeschlossen sind die grafische Gestaltung und die Ausführung (wetterfest!). Die Inhalte werden von den ehrenamtlich tätigen Personen aus dem Initiantenkreis geliefert und museal aufgearbeitet.

Nicht inbegriffen darin ist der Investitionsbedarf für die erforderlichen Transportmittel. Dies bedarf weiterer Abklärungen.

Betriebskosten: Im Moment arbeiten alle beteiligten Personen ehrenamtlich, daher fallen zurzeit keine Lohnkosten an. Noch nicht bekannt sind die Betriebskosten für die Transporte und den laufenden Unterhalt der «Museumstour-Bus-Stopps».

4.3.2 Kostenschätzung Ausstellungseinheiten EAP-Gebäude

Investitionskosten: Für die verteilten Ausstellungseinheiten im EAP-Bereich muss ein detailliertes Konzept und Kostendach ausgearbeitet werden. Um zum jetzigen Zeitpunkt eine Vorstellung der Kostendimension zu bekommen, gehen wir im Moment von ca. 30 Exponaten aus, die an geeigneten Stellen im EAP aufgestellt und in Szene gesetzt werden (nicht verifiziert vor Ort!). Für die Kuratierung (= welche Geschichten sollen wie über die gewählten Exponate erzählt werden?), die Szenografie (= wie sollen die Exponate ausgestellt, respektive in Szene gesetzt werden?) und die technische, bauliche und materielle Umsetzung (bis zur fertigen Ausstellung) treffen wir im Moment die Annahme, dass CHF 5000.-- pro Exponat/Station erforderlich sind. Da sämtliche Texte dreisprachig (D,F,E) vorhanden sein, müssen wir einen Übersetzungsaufwand von rund CHF 50'000.-- dazurechnen. Damit kommen wir auf einen Investitionsbedarf von rund CHF 200'000.--.

Betriebskosten: Die Ausstellungseinheiten im EAP-Gebäude sollen selbsterklärend sein. Das heisst, dass hauptsächlich Wartungskosten für z.B. periodische Reinigung der Vitrinen, kaputte Beleuchtungseinheiten oder Vitrinen anfallen. Zurzeit ist offen, wie oft Exponate ausgewechselt werden sollen. Dies muss Gegenstand der Erarbeitung des Ausstellungskonzeptes im EAP sein. Zum jetzigen Zeitpunkt kann daher nichts zu den Betriebskosten gesagt werden.

4.3.3 Kostenschätzung Homepage

Investitionskosten: Eine provisorische Schätzung geht davon aus, dass Rico Berchtold die Erstellung der Homepage (Grundstruktur) für CHF 3'500 erstellen kann. Nicht enthalten ist darin die Erarbeitung der Inhalte. Diese werden vom Vorstand erbracht.

Betriebskosten: Die wiederkehrenden, jährlichen Kosten für den kontinuierlichen Auf- und Ausbau der Homepage werden in gleicher Höhe veranschlagt.

5 Trägerschaft und Finanzierung

5.1 Trägerschaft

Im Moment soll der Förderverein EAP-Museum Träger für die in Kapitel 4 beschriebenen Angebote sein. Dank dem ehrenamtlichen Engagement der Experten aus dem Initiantenkreis können die Angebote (Blick hinter die Kulissen der Fliegerei/ Ausstellungseinheiten EAP-Gebäude) mit einem vertretbaren Aufwand realisiert werden.

Abgeklärt werden muss, ob die EAP-Direktion sich auf diese Idee und die skizzierten Angebote einlassen will und ob eine grundsätzliche Bereitschaft besteht, die Idee zu unterstützen und sich allfällig beteiligen zu wollen.

Ob sich zu einem späteren Zeitpunkt die Gründung einer Stiftung empfiehlt, muss zum jetzigen Zeitpunkt offen bleiben.

5.1.1 Finanzierung

Die Finanzierung ist offen. Es muss unterschieden werden zwischen Anschubfinanzierung der in Kapitel 4.3 geschätzten Investitionskosten und der späterer Betriebsfinanzierung.

Für die Anschubfinanzierung (Deckung der Investitionskosten) werden Gesuche gerichtet an, einerseits private Sponsoren, die Kulturförderstellen der Regionen, allenfalls auch die Wirt-

schaftsförderung im Dreiländereck, Stiftungen (z.B. Christoph Merian Stiftung) und an die Flughafenverwaltung. Die Gesuche sollen dem Prinzip der Subsidiarität folgen.

6 Grobzeitplan und weiteres Vorgehen

Ende 2017 lag der Entwurf 2-1 des Museumskonzepts vor. Er wurde an der GV vom 7. Februar 2018 vorgestellt und im Grundsatz für gut befunden.

Ergänzend dazu sollen vertiefende Teilkonzepte (Sammlungskonzept, Vermittlungskonzept, Konzept Ausstellungseinheiten EAP, Homepage) im Laufe des Jahres 2018 erstellt werden.

Diese vertiefenden Teilkonzepte bilden wiederum die Grundlage für die Erarbeitung von Förder- und Sponsorengeldern, zu welchen im Jahre 2018 Gesuche gestellt werden sollen.

7 Anhang

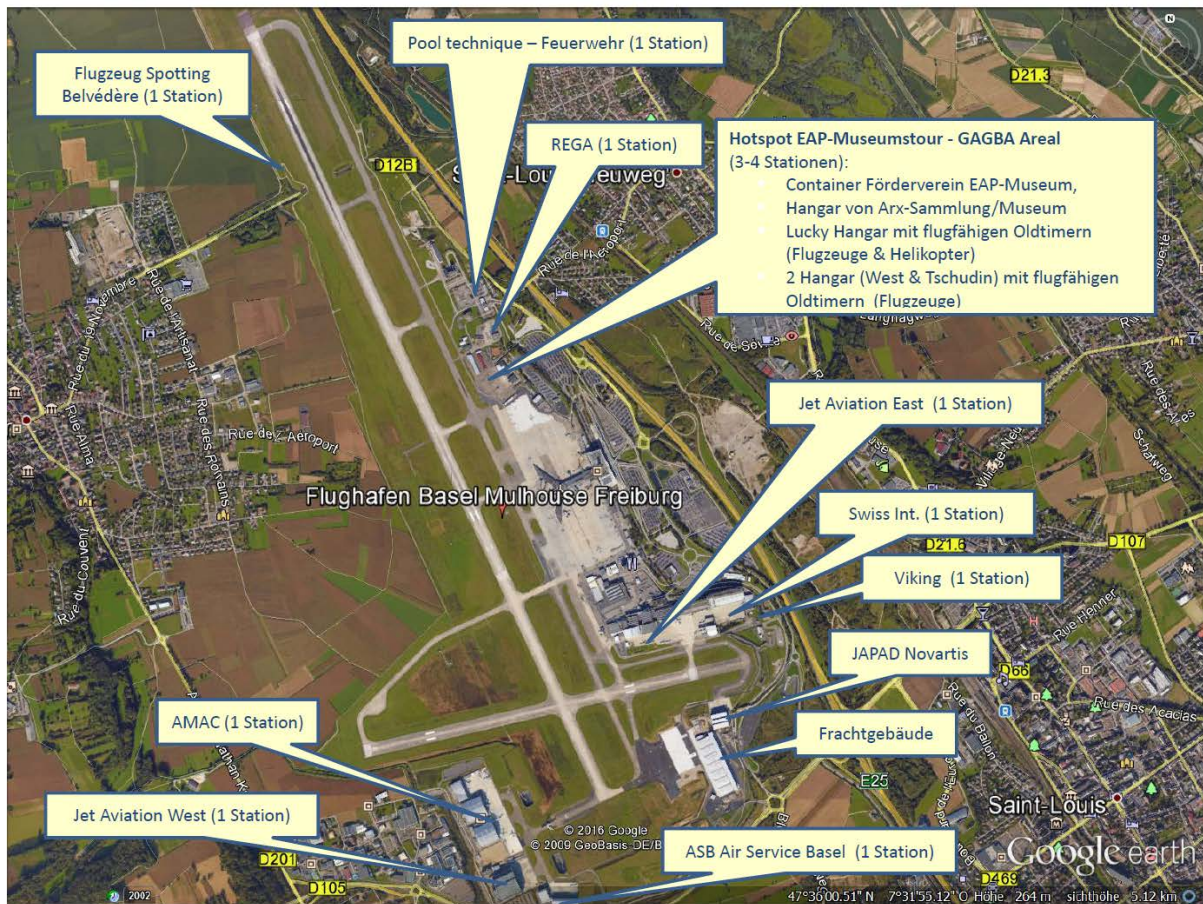


Abb. 1: Mögliche Stationen der EAP-Museumstour im Oldtimer Passagierbus (Route nicht festgelegt; muss mit Flughafendirektion abgesprochen werden).