

## Interview mit Jürg Rämi, Direktor des EuroAirports

# «Hoffnung im Steuerstreit»

Die kürzlich publik gewordene Durchsetzungsdrohung des französischen Steuerrechts, der schon lange geplante Bahnanschluss, Ausbaupläne von Passagier- und Frachtterminals, das gegenwärtige An- und Abflugregime und das stetig steigende Interesse der Airlines am EuroAirport prägen das Interview von SkyNews.ch mit Jürg Rämi, dem Direktor des Flughafens am Dreiländereck.

**Die Fragen stellten Hanspeter Abt und Hansjörg Bürgi**

### **I Wie ist die Situation im Gebühren- und Steuerstreit mit Frankreich?**

Ich möchte mich den Äusserungen, die unsere Eigentümer – die Regierung Basel-Stadt und die französischen Verwaltungsräte – zu diesem Thema gemacht haben, anschliessen. Sollte der Flughafen dem französischen Besteuerungssystem unterstellt werden, würde die Situation echt schwierig werden. Im Sinne des wirtschaftlichen Wohles der Region, sowie der auf dem Flughafen ansässigen Firmen, muss alles unternommen werden, um eine binationale Lösung zu finden. Zurzeit finden am EuroAirport rund 6000 Arbeitnehmer – rund 4000 aus Frankreich, 400 aus Deutschland und ungefähr 800 aus der Schweiz – ihr Auskommen. Insgesamt sind 39 Nationalitäten am Flughafen vertreten. Viele Arbeitsverträge ausländischer Mitarbeiter sind nach schweizerischem Recht und auf der Basis der Schweizer Währung geregelt. Die Einkommen dieser Mitarbeiter generieren in Frankreich und auch in Deutschland zusätzliche Steuereinnahmen. Es muss an dieser Stelle erwähnt werden, dass der EuroAirport ein bedeutender Arbeitgeber für alle drei Grenzregionen ist, und dies darf auf keinen Fall aufs Spiel gesetzt werden. Auch die elsässische Bevölkerung plädiert dafür – und das entgegen der Regierung in Paris – dass der heutige Zustand beibehalten werden muss.

### **I Ist die Steuerfrage nicht im Staatsvertrag geregelt?**

Im 1949 besiegelten Staatsvertrag sind die Abläufe auf dem EuroAirport geregelt. Allerdings findet man darin keine Angaben über die Steuerregelungen auf dem Flughafen. Es wurde lediglich erwähnt, dass die Steuerfragen später gelöst werden sollen. Aber damals stand dieses Problem auch nicht im Vorder-

grund und auf dem damaligen Flugplatz waren keine grösseren Firmen angesiedelt. Auch wurden zu jener Zeit keine Gewinne erzielt. Ein wichtiger Bestandteil dieses Vertrags war der Umstand, dass Frankreich das Land für den Bau des Flughafens zur Verfügung stellt, und die Schweiz die Investitionen für den Bau der Infrastruktur bereit stellt. Mit diesen Investitionen konnten wiederum Arbeitsplätze in Frankreich generiert werden. Heute beherbergen wir Jet Aviation mit 1200 Mitarbeitern und das Konkurrenzunternehmen AMAC Aerospace mit weiteren 500 Personen. Die Abfertigungsfirma Swissport bewegt sich in etwa in der gleichen Liga. All diese und weitere Unternehmen sind in den letzten 15 Jahren enorm gewachsen und

heute verdienen diese Betriebe gutes Geld. Grundsätzlich muss festgehalten werden, dass die Besteuerung – es geht unter anderem um die Mehrwertsteuer und die Unternehmensgewinnsteuer – in Frankreich erheblich höher ist, als in der Schweiz. Bei den lokalen Steuern hingegen ist nicht bestritten, dass die Schweizer Firmen bereit wären, diese an Frankreich abzugelten. Diese müssten jedoch begrenzt und auf einer abschliessenden Liste für Lokalsteuern festgehalten werden. Weiter geht es bei diesem Streit um französische Passagiertaxen (Taxe DGAG und Taxe Solidarité), die sich im Bereich von etwa acht Euro bewegen. Diese Taxen würden zu den bisherigen Gebühren dazu kommen und setzen sich unterschiedlich

## **ZUR PERSON** Jürg Rämi

Jürg Rämi absolvierte bis 1976 die Swissair Luftverkehrsschule und hat sich konsequent weitergebildet. Er verfügt über mehr als 30 Jahre Erfahrung in der Luftfahrtbranche. Zehn Jahre davon war er mit internationalen Aufgaben betraut. Seit September 2002 amtiert er als Direktor des EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg.

Jürg Rämi, der seine Kindheit in Liestal bei Basel verbrachte, hat acht Jahre lang am Flughafen Basel-Mulhouse für Swissair gearbeitet. Er hat eine Reihe anderer wichtiger Posten bei Swissair bekleidet, und zwar in der Schweiz (Basel und Zürich), in Spanien (Barcelona) und Schweden (Stockholm). Er war unter anderem von 1992 bis 1993 General Manager der Swissair in Stockholm. Von 1993 bis 1996 hat er von Genf aus die Bodendienste der Swissair (110 Auslandsvertretungen) geleitet. Von Zürich aus verantwortete er von 1997 bis 2001, als Vice-President Sourcing and Quality, Flugplanung, Einkauf und Unterhalt der Flotte und der Bodendienste, Flughafengebühren sowie die Swissair-Mitsprache bei der Planung der Flughafeninfrastrukturen. Des Weiteren übt Jürg Rämi folgende Mandate aus: Vizepräsident der SIAA (Swiss International Airports Association) (seit 2008); Mitglied des Verwaltungsrats der Schweizerischen Rheinhäfen (seit 2008) und Mitglied im Vorstand von Basel Tourismus (seit 2002).

Jürg Rämi wurde 1955 geboren, ist verheiratet und Vater von zwei Töchtern. In seiner Freizeit hält er sich gerne mit dem Mountain Bike in Wäldern auf. Im Winter spaltet er sein Holz für den Kamin selber. Er lebt im zürcherischen Eglisau, hat aber in Basel ein Studio, das er während der Woche – wenn es einmal spät wird – gelegentlich bewohnt.

zusammen. Es kommt jeweils darauf an, ob der Passagier in der Business oder der Economy Class reist oder ob es sich beim Flug um eine Verbindung innerhalb der EU oder ob um eine Langstrecke handelt.

« Für die ab dem Euro-Airport operierenden Fluggesellschaften wäre diese Erhöhung schwer verdaulich.

**Wie reagieren die Airlines?**

Für die ab dem EuroAirport operierenden Fluggesellschaften wäre diese Erhöhung schwer verdaulich. EasyJet reagierte bereits auf diese Veröffentlichungen, indem sie einen sofortigen Investitionsstopp für den Hub EuroAirport verordnete, in welchem beispielsweise eine zehnte Maschine enthalten gewesen wäre. Zu allerletzt geht es im gegenwärtigen Steuerstreit auch um die Besteuerung und die Gewinnverteilung des Unternehmens EuroAirport. Der Gesamtbetrag beträgt weniger als 100 Millionen Euro. Zwischen der Schweiz und Frankreich werden erheblich grössere Dossiers, bei welchen es um höhere Beträge geht, verhandelt. Somit sollte es eigentlich möglich sein, für den EuroAirport zu einer guten Einigung zwischen Frankreich und der Schweiz zu kommen. Die Führung der Verhandlungen liegt beim EDA in Bern. Französischerseits sind die Aussen- und Finanzdepartemente involviert. Arbeitsvertragsrechtlich existiert bereits eine Lösung, die von beiden Ländern und auch von den Firmen getragen wird und als guter Kompromiss gilt. Dieser Umstand gibt zur Hoffnung Anlass, dass der jetzige Steuerstreit auch mit einer guten Lösung abgeschlossen werden kann und dem weiteren Gedeihen des Flughafens nichts mehr im Wege steht.

**Ab wann können die Passagiere den EuroAirport mittels eines eigenen Flughafen-Bahnhofs erreichen? Ist dessen Realisierung mit dem Gebühren- und Steuerstreit gekoppelt?**

Auf Seiten der Schweiz fragt man sich bei der jetzigen Situation, ob eine Investition in einen vielleicht rein französischen Flughafen noch Sinn macht? Beim Anteil aus der Schweiz handelt es sich ungefähr um 90 Millionen Euro. Der Bau des Bahnhofs ist gegenwärtig auf 260 Millionen Euro veranschlagt. Die genaue Aufteilung ist aber noch Gegenstand von Verhandlungen, und das Projekt wird auch an die Lösung des Steuerproblems geknüpft. Heute verbinden die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) den Flughafen mit der Stadt Basel zufriedenstellend. Mittelfristig wäre es aber wichtig,



Foto hfb

Der Direktor der EuroAirports, Jürg Rämi, blickt optimistisch in die Zukunft, da der Flughafen Basel-Mulhouse-Freiburg viel Kapazität aufweist: Die Piste könnte gar eine Verdoppelung auf 150'000 Bewegungen vertragen.

über einen Bahnanschluss zu verfügen, weil die Eisenbahn viel effizienter ist. Auch könnten die an ihre Grenzen stossenden Parkplätze entlastet werden.

**Bis wann sind die neu geplanten Parkplätze oder Parkhäuser verfügbar?**

Wegen des Wachstums benötigt der EuroAirport mehr Parkplatzkapazität. Auf der Nordseite des Flughafens ist ein Parkhaus für 2500 Autos geplant, das auf einem bereits bestehenden Parkplatz gebaut werden soll. Netto wird es aber plus 2000 Parkplätze geben. Der Kostenrahmen soll sich um 25 Millionen Euro bewegen, und die Ausschreibung für dieses Projekt ist schon erfolgt. Bereits im Winter 2016/2017 soll das neue Parkhaus dem Betrieb übergeben werden. Ebenso werden vertiefte Abklärungen über zusätzliche Parkplatzmöglichkeiten in einem Parkhaus vor dem Terminal studiert.

« Da der Planungsgrenzwert noch keine Lärmverletzung darstellt, müssen in der Schweiz auch keine Lärmentschädigungen bezahlt werden.

**Warum starten gewisse Airlines nicht vom Pistenende 15 aus, sondern von der Intersection? Würden Sie die gesamte Piste nutzen, wären sie über Allschwil wesentlich höher und man könnte den Lärmgegnern den Wind aus den Segeln nehmen.**

Wenn es die Flugzeugparameter zulassen, dass man von Intersections aus starten kann, gibt es auf dem Flughafen diese Möglichkeiten. So können beispielsweise beim Start ab der hintersten Intersection vor der Pisten-schwelle 15 ein bis zwei Minuten Rollzeit und einige Liter Kerosin eingespart werden. Dafür sind die Maschinen über bewohntem Gebiet einige Meter tiefer unterwegs. Der Startpunkt ist vom Piloten frei wählbar. Gelegentlich müssen aber auch operationelle und verkehrstechnische Aspekte berücksichtigt werden. Vielleicht kann ein Flugzeug von der näheren Intersection aus noch starten, während bei einer längeren Rollzeit an den Pistenanfang dann wegen landenden Flugzeugen gewartet werden müsste. Grundsätzlich wird die schweizerische Lärmschutzverordnung auf Schweizer Boden nicht verletzt. Lediglich zwischen 22 und 23 Uhr – da finden etliche Flugbewegungen statt – wird der Planungsgrenzwert leicht tangiert. Da der Planungsgrenzwert noch keine Lärmverletzung darstellt, müssen in der Schweiz auch keine Lär-

mentschädigungen bezahlt werden. Weil aber auf Allschwiler-Gebiet der Planungsgrenzwert nicht immer eingehalten werden kann, bot der Flughafen den betroffenen Liegenschaftsbesitzer eine Entschädigung an. Dies wurde jedoch vom Gemeinderat abgelehnt. Als Grund für den negativen Entscheid darf wohl das Akzeptieren des Flughafen-Lärmkatasters genannt werden. Das hätte bedeutet, dass der Gemeinde Allschwil in diesem Gebiet gewisse Baubeschränkungen gedroht hätten. Frankreich hingegen besteht auf Lärmschutzentschädigungen, welche nach dem französischen System abgerechnet werden.

« Jede Änderung von Flugverfahren und jeder neu überflogene Punkt bereitet grundsätzlich Probleme.

**Ist es wirklich eine gute Idee, Anflüge auf die Piste 33 direkt über die Stadt zu führen? Gäbe es da keine besseren Alternativen?**

Die Anflüge über die Stadt Basel auf die Piste 33 sind immer ein Thema. Jede Änderung von Flugverfahren und jeder neu überflogene Punkt bereitet grundsätzlich Probleme. Die Anwohner von entlasteten Gebieten freuen sich meistens still darüber, während die belasteten Anwohner, speziell jene, welche dem ILS-33-Anflugverfahren ausgesetzt sind, sich zu Wort melden. Dieses Jahr hatten wir vom Frühling in den Sommer hinein relativ viele Anflüge auf dem ILS 33. Die Anflüge über die Stadt sind aber mit Limiten belegt. Es dürfen nur acht Prozent der gesamten Anflüge über die Stadt führen. Diese Regelung darf in Ausnahmefällen auf maximal zehn Prozent ausgeweitet werden.

**Bleibt die Westpiste, trotz der vielen Maintenance-Betriebe in diesem Gebiet, weiterhin bestehen?**

Die 1800 Meter lange Westpiste 26 bleibt weiterhin bestehen. Lediglich etwa fünf Prozent der Flugbewegungen laufen gegenwärtig darüber. Bei starkem Westwind sind wir aber froh, die Piste benutzen zu können. Ausserdem kann diese Start- und Landebahn für Abstellplätze benutzt werden, wenn beispielsweise anlässlich von Ausstellungen in Basel mehr Abstellflächen benötigt werden. Allschwil machte dereinst einen Vorschlag, die Piste 26 auf eine Airbus-taugliche Operation zu verlängern, was aber bedeutet hätte, dass der Hügel im Westen massiv hätte abgetragen werden müssen. Da aber die jetzige Hauptpiste den heutigen Anforderungen völlig genügt, ist es für

den Flughafen keine Option, die Westpiste zu verlängern.

**Wie sehen die weiteren Pläne mit dem künftigen Platzbedarf der Maintenance-Anbieter aus?**

Die neue Zone der Maintenance-Betriebe ist ziemlich gut bebaut. 2008 wurde dort von Jet Aviation der erste Widebody-Hangar erstellt. Darin könnte man sogar eine A380 einstellen. Später kam dann noch die AMAC Aerospace dazu, die in ihren Hangars auch Boeing 747-800 beherbergen kann. Dazwischen gibt es aber noch Platz für einen weiteren Hangar für Grossraumflugzeuge. Auch in der Verlängerung des Air-Service-Basel-Gebietes gibt es noch freien Platz mit 15'000 Quadratmetern. Bei all diesen Betrieben arbeiten zwischen 1800 und 2000 Personen, weswegen volkswirtschaftlich gesehen, die Maintenance-Betriebe von hoher Bedeutung sind.

« Mit der Ankunft der Emirates erhoffe ich mir, dass das Frachtgeschäft noch besser angekurbelt werden kann.

**Was erwartet man vom neuen Frachthof? Gibt es neben Emirates noch weitere Frachtcarriers, die an einer Anbindung am EuroAirport interessiert sind?**

Auf der östlichen Seite stehen die neuen Frachtanlagen kurz vor der Fertigstellung. Im November werden diese 40 Millionen Euro teuren Anlagen eingeweiht und dem Verkehr übergeben. Die Gebäude sind modern eingerichtet und temperaturkontrolliert. Zur wichtigsten Kundschaft der neuen Anlagen zählt man hauptsächlich die Pharmaindustrie der Region. Davor gibt es Abstellflächen für zwei Boeing 747. Erst kürzlich konnte Emirates Sky-Cargo als neuer Kunde gewonnen werden. Zudem hat AirBridgeCargo Airlines (ABC) am 19. September einen neuen Frachtflug nach Moskau aufgenommen. Ein weiterer Frachtkurs wird schon länger von Korean Air unterhalten. Mit der Ankunft der Emirates erhoffe ich mir, dass das Frachtgeschäft noch besser angekurbelt werden kann. Ebenfalls interessiert sind Lan Chile und Qatar Airways. Auch wird zusammen mit dem Flughafen Shanghai an einer Verbindung gearbeitet. Bis ins Jahr 2020 ist geplant, zehn bis zwölf Vollfrachter pro Woche auf dem EuroAirport abfertigen zu können.

**Gibt es Pläne, Zürcher Frachtverkehr (Beispiel Turkish Cargo) nach Basel zu verlegen?**

Auf der Passagierseite entwickeln sich Turkish Airlines ausgezeichnet. Bis zum nächsten Frühling werden pro Tag zwei Flüge nach Istanbul angeboten. Ich kann mir gut vorstellen, dass Turkish Airlines sich auch einmal den Frachtmarkt um Basel anschauen wird und eventuell eine Verbindung einrichtet.

**Wie genau wird der Abgang der Swiss kompensiert? Was soll Eurowings bringen? Gibt es durch den Wechsel zu diesem Operator Verbesserungen?**

Emotional gesehen ist sehr schade, dass Swiss unseren Flughafen verlässt. Auf der anderen Seite gibt es mit dem Wechsel innerhalb des Lufthansa-Konzerns grössere Flugzeuge, die den EuroAirport bedienen. Neu wird Eurowings zwei bis vier Airbusse, die zwischen 160 und 170 Plätze pro Flugzeug aufweisen, einsetzen. Das heisst, dass es eine Kapazitätsausweitung pro Maschine um fast 100 Prozent gibt. Wirtschaftlich gesehen ist dieser Schritt sehr zu begrüssen, und ausserdem bietet dieses Modell mit einer tieferen Kostenstruktur wieder eine Zukunftsperspektive für unseren Flughafen. Sollten einmal Langstreckenflüge innerhalb des Konzerns oder mit Partner-Airlines angeboten werden, könnte man bereits auf ein kleines Zu-, respektive Abbringernetz zurückgreifen. Gut vorstellbar wäre wieder einmal eine Verbindung mit New York. Aber auch für China wäre da sicher einmal ein Potential vorhanden.

« Ryanair ist wieder zurück und verbindet den EuroAirport mit Dublin und Stansted.

**Gibt es weitere Ausbaupläne der Fluggesellschaften EasyJet, Wizzair und Ryanair?**

Bis Mitte August – vor dem vorgängig erwähnten Ultimatum aus Frankreich – sah es bei EasyJet sehr gut aus. Da wären beispielsweise zusätzliche Inbound-Kapazitäten – die Berlin-Strecke wird bereits jetzt von einem EasyJet Flugzeug der dortigen Basis aufrecht erhalten – von bis zu vier Flugzeugen zu erwähnen, die ab anderen Basen geflogen würden. Ryanair ist wieder zurück und verbindet den EuroAirport mit Dublin und Stansted. Auch hier hängen weitere Pläne von den künftigen Taxen des EuroAirport ab. Eine Taxerhöhung von acht Euro ist für eine Low Cost Airline nicht wenig. Die Auslastungen der Flüge bekommen diese Airlines bereits bei einem Euro mehr oder weniger zu spüren. Auch Wizzair hat mit denselben Problemen zu kämpfen.

**I Bekommen diese Fluggesellschaften Ermässigungen für ihre Operationen ab dem EuroAirport?**

Die Gebührenordnung des Flughafens ist öffentlich publiziert und ist für alle Airlines gleich. Natürlich gibt es bei Fluggesellschaften, die den Flughafen regelmässig anfliegen einen gewissen Volumenrabatt, der aber nicht mehr als 30 Prozent betragen darf.

*« Ausserhalb der Stosszeiten genügt die jetzige Infrastruktur noch lange. Der Engpass am Flughafen ist derzeit die Gepäcksortieranlage.*

**I Ist ein weiterer Ausbau des Passagierterminals bei diesen hohen Passagierzahlen geplant?**

Die heutigen Gebäude sind für eine Kapazität von zehn Millionen Passagieren ausgelegt. 2013 benutzten 5,9 Millionen Fluggäste unseren Flughafen. Bis Ende 2014 rechnet man mit einer Passagierzahl von 6,2 Millionen. Ausserhalb der Stosszeiten genügt die jetzige Infrastruktur noch lange. Der Engpass am Flughafen ist derzeit die Gepäcksortieranlage. In diese müssten gelegentlich zehn bis elf Millionen Euro für eine Erweiterung investiert werden. Auf dem Tarmac gibt es noch Platzreserven. Erst kürzlich wurden neue Abstellplätze für bis zu sieben A320 errichtet. Ähnlich gut sieht es bei den Gates aus. Für die Flugzeuge auf Aussenpositionen werden demnächst die Passagiere mit neuen gasbetriebenen Bussen befördert. Das Check-In ist ebenfalls unproblematisch. Hier setzt man in Zukunft vermehrt auf das Selbst-Check-In. Die Pistenkapazität könnte noch eine Verdoppelung auf 150'000 Bewegungen vertragen. Gegenüber den anderen schweizerischen Flughäfen hat der EuroAirport in Sachen Kapazitätserweiterung eine gute Perspektive. Der Bau eines neuen Terminals steht aber noch in weiter Ferne.

**I Es gibt Bestrebungen ein Flughafenmuseum zu erstellen. Wie stellt sich der Flughafen dazu? Wie geht dieses Projekt weiter?**

Die Flughafendirektion ist gegenüber einem Museum positiv eingestellt und unterstützt dieses Projekt. Man möchte allerdings, dass die Initiative dazu und die Suche nach Sponsoren von privater Seite her kommen.

**I Wie sehen Sie den EuroAirport in zehn Jahren?**

Immer noch am gleichen Standort! Wichtig ist aber, dass die kurzen Wege und die Übersicht beibehalten werden können. Bis zu diesem Zeitpunkt wäre ein zweiter Passagierterminal denkbar. Der Bahnanschluss müsste dann Realität sein. Ausserdem ist das Konzept immer noch bi-national. Dies ist eine Erfolgsgeschichte, denken wir nur schon an das Einzugsgebiet im Dreiländereck. Auch die Betriebszeiten sollten noch im selben Rahmen bestehen, wie dies heute der Fall ist. Bis in zehn Jahren kann man vielleicht wieder Überlegungen anstellen, wie die Frachtinfrastruktur weiter ausgebaut werden könnte.

**I Welches war bislang Ihr bestes Erlebnis als EAP-Direktor?**

Da gibt es viele gute Erlebnisse! Das Allerbeste spielte sich 2004 ab. Damals kam ein Telefonanruf von EasyJet, in welchem mir mitgeteilt wurde, dass EasyJet Basel als neue Basis mit drei Flugzeugen ausgewählt hat. Für mich war dieses Telefon ein Schlüsselmoment. Die 60-Jahrfeier habe ich ebenso in hervorragender Erinnerung, wie auch die Ankunft des weltgrössten Flugzeugs, der An-225. Ebenso war die Einweihung des ersten Hangars in der Zone 6 für mich eine gute Sache.

[www.euroairport.com](http://www.euroairport.com)

**STICHWORTE**

**Jet Aviation**

Das ist der grösste Arbeitgeber auf unserer Plattform. 1200 Personen arbeiten für diese Firma, die ein grosses Potential hat. Sie ist stark gewachsen, musste in den letzten Jahren konsolidieren, hat aber jetzt den Boden wieder gefunden. Volkswirtschaftlich ist die Firma in dieser Region von starker Bedeutung.

**Flughafen Zürich**

Ein guter Nachbar und vom Einzugsgebiet her auch ein bisschen Konkurrent, aber mit einem anderen Geschäftsmodell. Mit CEO Thomas Kern und seinem Team herrscht ein hervorragendes Einvernehmen.

**Aerosuisse**

Aerosuisse hat eine wichtige Rolle, die aviatischen Gesamtinteressen in der Schweiz zu bündeln und gegenüber Bern zu vertreten. Hier und da spürt man aber, dass die Interessen der einzelnen Aerosuisse-Mitglieder nicht übereinstimmen. Ein klassisches Beispiel ist der Hängegleiterverband. Wenn die Flugsicherung des EuroAirports wegen den Südanflügen die TMA Süd aktiviert, können die Hängegleiter Piloten in der Gegend des Passwangs nicht über 1200 Meter über Meer steigen, was für den Verband als eine Einschränkung wahrgenommen wird. Auch ist man unter den Aerosuisse-Mitgliedern nicht immer einig, wenn es um das Verteilen von Geld geht. Es ist natürlich nicht immer ganz einfach, alle Interessen miteinander zu bündeln.

**EasyJet**

Für den EuroAirport war EasyJet das Schlüsselement für den Turn-around zum kommerziellen Erfolg. Diese Airline hatte für uns noch eine zweite wichtige Funktion. Destinationen, die EasyJet bedient, werden auch von anderen Airlines geprüft. Es erleichtert die Kontaktaufnahme mit potentiellen Interessenten erheblich. Eine ähnliche Sogwirkung auf dem Frachtsektor erhoffe ich mir nun mit der Betriebsaufnahme der Emirates und der ABC.

**EASA**

Einerseits ist es sinnvoll, dass man in Europa die Richtlinien bündelt. Meine Befürchtung ist allerdings – weil es die absolute Sicherheit in den Safety- und Security-Bereichen nicht gibt – dass man trotzdem probiert, alle Risiken auszuschliessen und deshalb immer teurer wird und Boden gegenüber nicht EASA regulierten Märkten verliert. Es wäre gut, man hätte hier ein wenig Augenmass bei der Umsetzbarkeit von Regularien, dass so für lokale Gegebenheiten ein bisschen Spielraum bleibt. Es ist unmöglich, ganz Europa – von Trondheim bis Sizilien oder von Sarajewo bis Dublin – über eine Leiste zu schlagen. Die Herausforderung der EASA wird sein, die guten Standards zu halten. Es darf nicht mehr vorkommen, dass Zusatzwünsche der nationalen Behörden die erwähnt guten Standards der EASA noch weiter vervollkommen.