

R.P. 03.11.16

# Studie: Flughafenausbau unnötig

Der Airport Düsseldorf solle Flüge gezielt abgeben, sagt ein Gutachter.

VON REINHARD KOWALEWSKY

**DÜSSELDORF** Der Flughafen Düsseldorf geht beim Antrag für künftig rund 16 Prozent mehr Kapazität von viel zu hohem unvermeidbaren Wachstum aus. Diesen Vorwurf macht ausgerechnet ein Gutachter, den der Airport selbst bezahlt. Als Geste des guten Willens hatte der Flughafen den Gegnern der Kapazitätserhöhung 100.000 Euro angeboten, um die Annahmen des Managements zu überprüfen. Als ein Ergebnis stellt nun der Gutachter Friedrich Thießen, Wirtschaftsprofessor aus Chemnitz, die Strategie des Airports ganz infrage.

Laut Thießen macht der Flughafen den Fehler, von einer immer weiteren Konzentration der Abflugwünsche von Passagieren in der Region ab Düsseldorf auszugehen. Da-

rum sei in einem Gutachten die Prognose enthalten, dass die Zahl der Passagiere von 22 Millionen im Jahr 2014 auf knapp 40 Millionen im Jahr 2030 ansteigen werde.

Tatsächlich würde der Verkehr in Düsseldorf aber vorrangig so stark zulegen, weil die anderen Airports des Landes wie Münster, Dortmund, Paderborn, und Weeze nur minimal wachsen. Als Alternative sei dagegen vorzuschlagen, dass die kleineren Flughäfen des Landes speziell den Verkehr hin zu Ferientzielen stärker übernehmen. Um das zu erreichen, müsste die Landesregierung eine stärkere Zusammenarbeit der Airports durchsetzen. Außerdem meint Thießen, sei es unlogisch, den Trend zu Großflughäfen mit dem Wunsch der Passagiere nach vielen, flexibel nutzbaren Flügen zu einem Ziel zu begründen.

Private Fluggäste würden früh feste Termine buchen, um zu sparen.

Laut Ansicht des Flughafens hat der Gutachter die Probleme des Airports falsch interpretiert. Erstens könne Düsseldorf keiner Airline vorschreiben, Flüge woanders abzuwickeln. Zweitens würden viele Verbindungen dann nicht nach Paderborn oder Münster sondern nach Amsterdam oder Brüssel verlagert. Drittens wären für Geschäftsreisende viele Verbindungen hin zu einem Ziel weiter sehr wichtig. Viertens würde die Studie unterschätzen, dass die Airlines überall zunehmend auf große Flughäfen setzen, weil sie von dort aus ihre Flotte viel flexibler einsetzen können: Morgens zu einem Businessziel wie Zürich, um elf Uhr nach Palma, abends wieder in eine Großstadt – das geht ab Paderborn nicht.