



Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

Mitglied im Bündnis der Bürgerinitiativen (BBI)
"Kein Flughafenausbau - Für ein Nachtflugverbot von 22 - 6 Uhr"
und im Netzwerk "Stay Grounded"



29.02.2024

100 Jahre Fraport ?

Mitte Februar hat Fraport etwas überraschend per [Pressemitteilung](#) verkündet, dass sie in diesem Jahr eine grosse Werbekampagne unter dem Titel [100 Jahre wie im Flug](#) durchziehen wollen.

Anlass ist: *"Ein Jahrhundert ist vergangen, seit mit Gründung der Südwestdeutschen Luftverkehrs AG die Geschichte der heutigen Fraport AG begann und sich die Stadt Frankfurt am Main zum Luftverkehrsstandort entwickelte"*.

Das gemeine Volk erwartet *"jede Woche neue bunte Geschichten und Aktionen rund um den Flughafen"* und *"zahlreiche Publikumsveranstaltungen auf der Besucherterrasse des Airports"*, aber *"das Fachpublikum spricht Fraport mit hochkarätig besetzten Konferenzen und Vorträgen gesondert an"*.

Freuen wir uns also auf ein bißchen Disneyland am Flughafen, und vielleicht sickert ja aus den illustren Fachrunden auch noch die ein oder andere Information durch.

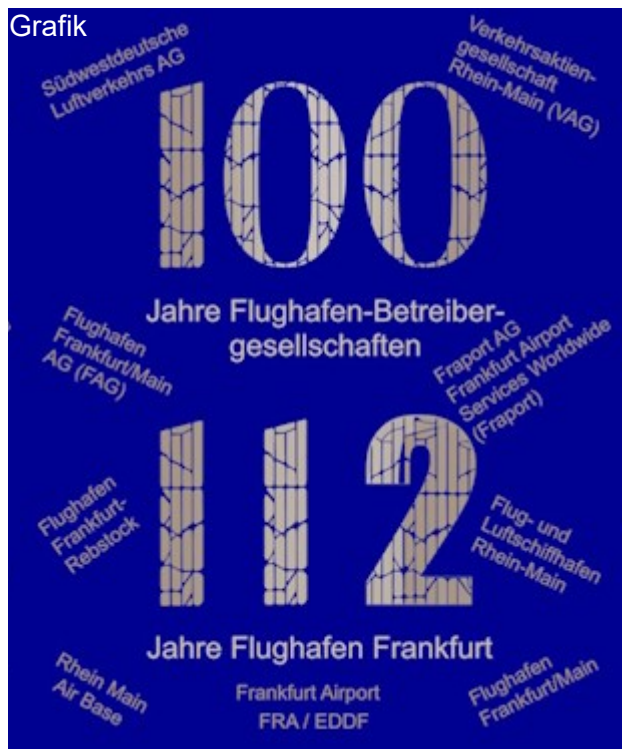
Ganz dumm soll aber auch die Öffentlichkeit nicht bleiben, deshalb gibt es auf der Kampagnenseite auch zwei inhaltliche Elemente: eine [Festschrift](#), auch "Jubiläumsbuch" genannt, zu "100 Jahren Flughafengeschichte", und eine Bilderstrecke [Fliegen gestern und heute](#) zu 100 Jahre Luftverkehr von 1909 bis 2026 (ja, das sind 117 Jahre, und heute ist nicht 2026, aber dazu kommen wir gleich).

Im Inhaltsverzeichnis ist es nicht erkennbar, aber die Bilderstrecke ist auch in der Festschrift auf den Seiten 118 bis 123 abgedruckt, allerdings nicht mit Fotos, sondern nur mit Zeichnungen.

Zunächst wollen wir kurz auf die positiven Aspekte eingehen, die es in diesen Materialien erstaunlicherweise auch gibt. Dazu gehört, dass sowohl [in der Bilderstrecke](#) als auch in der Festschrift im **Kapitel Verantwortung** auf das grösste Verbrechen der Nazis am Frankfurter Flughafen eingegangen wird: die Errichtung des [KZ-Außenlager Walldorf](#) und der Einsatz von 1.700 jüdischen Zwangsarbeiterinnen für den Bau einer neuen Start- und Landebahn für die 'Wunderwaffe Düsenjäger' im zweiten Halbjahr 1944. Fraport weist auch auf die Verstrickung ihrer Vorgänger-Gesellschaft in diese und andere Verbrechen während der NS-Herrschaft hin und kann zurecht für sich in Anspruch nehmen, bereits in der Vergangenheit zu Aufklärung und Dokumentation und einer gewissen Entschädigung der überlebenden Frauen beigetragen zu haben.

Damit unterscheidet sie sich positiv z.B. von der Firma Züblin, die damals die Bahn mit Hilfe der Zwangsarbeiterinnen gebaut hat und bis heute am Ausbau des Flughafens gut verdient, vom Aircall Center/The Squire über Brücken für die Landebahn Nordwest bis hin zu [Terminal 3](#) und [LCCevolution](#) von Lufthansa Cargo.

Grafik



Erst im Jahr 2023 hat Züblin zusammen mit der Mutterfirma STRABAG im Rahmen gemeinsamer Jubiläumsfeierlichkeiten so etwas wie [Verantwortung eingestanden](#) für die Beteiligung an *"dem menschenverachtenden Einsatz von Kriegsgefangenen, Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen auf den Baustellen"* und erklärt: *"Maßnahmen, die zur Erforschung der Tatsachen und dem Andenken der Opfer dienen, werden von den Unternehmen rückhaltlos unterstützt"*. Von Entschuldigung und Entschädigung ist aber auch da nicht die Rede.

Positiv (jedenfalls im Vergleich zu anderen) ist insgesamt auch das Festschrift-Kapitel zum **Thema Vielfalt**, das wichtige Aussagen zu Diversität und Inklusion enthält, den teilweise schwierigen Weg dorthin andeutet und mit einem Bekenntnis zur Bekämpfung *"fremdenfeindlicher und rechts-extremistischer Gewalt"* und *"für ein demokratisches, an den Grundsätzen von Humanität und Menschenwürde orientiertes Miteinander"* endet.

Warum gerade am Anfang dieses Kapitels noch ein paar historische Fakten benannt sind, die in den anderen Kapiteln fehlen, erschliesst sich nicht. Die wenigen Sätze weisen aber auf einige Randbedingungen der Anfangsphase der Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland hin, die etwas klarer machen, in welcher Tradition Fraport wirklich steht.

Wenn Fraport-Chef Schulte [mit Pathos davon spricht](#), dass der Flughafen *"ein Symbol für Verbindungen – Verbindungen zwischen Kulturen, Menschen und Ideen"* sei, wo *"Welten zueinander"* finden und *"eine Atmosphäre des Austausches und der Zusammenarbeit"* schaffen, beschreibt er damit bestenfalls einen Teil der Wirklichkeit. So sehr solche und ähnliche idealistische Vorstellungen Individuen angetrieben haben mögen, die Geschichte des Luftverkehrs wurde und wird von anderen Kräften geprägt.

Auch Frankfurt wurde nicht erst durch die [Internationale Luftschiffahrt-Ausstellung](#) 1909 *"zu einem Hotspot der deutschen Luftfahrt"*. Die [Entwicklung des Luftverkehrs](#) begann auch hier einiges früher, und in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts wurde besonders deutlich, was die [treibenden Kräfte](#) waren. Aber Fraport möchte nicht so gerne darüber reden, dass der zivile Flugverkehr ohne massive staatliche Subventionen nicht möglich gewesen wäre, und dass diese Subventionen hauptsächlich deshalb flossen, weil er zugleich Wegbereiter und Tarnkappe des Sektors war, der im Mittelpunkt des staatlichen Interesses stand: des Militär-Flugbetriebs.

Ähnlichkeiten zur heutigen Situation sind weder beabsichtigt noch zufällig, sondern systembedingt. Auch wenn das Verhältnis von zivilem und militärischem Flugbetrieb heute komplexer ist, hat sich an der [Subventionsabhängigkeit](#) nichts geändert. Allein die Steuerbefreiungen von Kerosin und internationalen Flügen beliefen sich nach [Schätzungen des UBA](#) 2018 auf über 12 Milliarden Euro.

Deshalb listet Fraport im **Kapitel Wirtschaft**, das auch die Anfangszeit behandelt, lieber lange Reihen von Zahlen zu beförderten Passagieren und Frachtmengen, Investitionen und Stammkapital auf, die das schöne Bild vom ständigen Wachstum malen sollen, leider hin und wieder unterbrochen von widrigen externen Ereignissen wie Kriegen, Wirtschaftskrisen und Pandemien. Es ist das [übliche Fraport-Gerede](#) vom grenzenlosen Wachstum, hier wieder garniert mit den ebenso üblichen Phantasien über [induzierte, katalysierte und imaginierte Arbeitsplätze](#) und Spekulationen über die angebliche [wirtschaftliche Bedeutung](#) des Flughafens.

Es werden auch tolle, [50 Jahre alte Ziele](#) erwähnt wie *"Die FAG sollte ein vorbildlicher Arbeitgeber mit leistungsgerechter Bezahlung und sozialer Sicherheit sein"*, aber dabei natürlich übergangen, dass davon heute [nichts mehr wahr ist](#), weil *"sich der zivile Luftverkehr in Europa von einem stabilen, staatlich geprägten Segment zu einem schnelllebigen ökonomischen »Haifischbecken« gewandelt hat, in dem heute eine Vielzahl verschiedener Anbieter und Subunternehmen einen harten Unterbietungswettbewerb auf dem Rücken der Beschäftigten austragen"* und Fraport da einer der grossen Fische ist.

Auch ist natürlich nicht davon die Rede, dass die [aktuellen Geschäftsmodelle](#) der Flughäfen in keiner Beziehung nachhaltig sind und auch Fraport den Flugbetrieb mit Gewinnen aus anderen Bereichen [quersubventionieren](#) muss. Dafür darf ein inzwischen ausgetauschter Minister von *"exakten Berechnungen"* der *"wirtschaftlichen Bedeutung"* des Flugverkehrs faseln und dafür uralte Gutachten zitieren,

deren [Methodik fragwürdig](#) ist und die wirtschaftliche Effekte behaupten, die [empirisch nicht nachweisbar](#) sind.

Und der IHK-Chef empfiehlt den "angrenzenden Kommunen", "*sich als Teil einer erweiterten Airport City zu verstehen*" und "*mit einer vorausschauenden Flächenpolitik*" weitere "*innovative und internationale Unternehmen*" anzulocken. Für gesundheitliche oder ökologische Bedenken ist in seiner Sicht auf die "*Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main*" kein Platz. Und nicht nur damit ist er aus der Zeit gefallen. Auch der Begriff "Airport City" ist [seit Jahren überholt](#) und wird wegen allzuviel Anmaßung nicht mehr verwendet. Aber das war für hessische Unternehmerverbände [noch nie ein Argument](#).

Er passt damit aber zu Fraport, die z.B. auf S. 77 ihrer Festschrift über eine Allianz mit dem Flughafen Amsterdam Schiphol namens [Pantares](#) schreibt, als würde die noch existieren. Dabei ist sie schon vor Jahren von der Bildfläche verschwunden, und in der einzigen je entwickelten gemeinsamen Aktivität, einem Logistik-Zentrum in Hongkong, werden sie als [einzelne Investoren](#) geführt.

Das mag man noch als Kuriosum abtun, aber im **Kapitel International** wird es unter [Geschäfte jenseits des Zauns](#) richtig unverschämt. Dort behaupten sie: "*Athen-Eleftherios Venizelos war Mitte der 1990er-Jahre ein Referenzmodell für die Fähigkeiten der Frankfurter gewesen. 2015 führte der Erfolg dazu, dass Fraport ... den Zuschlag erhielt, 14 griechische Flughäfen für 40 Jahre zu managen.*"

Angesichts der Tatsache, dass diese 14 Flughäfen einem unter EU-Aufsicht stehenden griechischen Staat [mit kriminellen Mitteln](#) gestohlen wurden und Fraport auch in den Folgejahren [von den Zwangsbedingungen profitierte](#), ist diese Aussage an Dreistigkeit nicht zu überbieten. Und auch bei anderen Fraport-Übernahmen bleibt [der schmutzige Hintergrund](#) unerwähnt.

Was im **Kapitel Umwelt** alles fehlt, mißverständlich oder falsch dargestellt oder schlicht gelogen ist, lässt sich im Rahmen eines solchen Beitrags garnicht alles auflisten. Unsere ganze Webseite beschäftigt sich seit nunmehr zwölf Jahren damit, und wir empfehlen einfach, die einschlägigen [Themenblöcke](#) für eine alternative Darstellung und Hinweise auf die vielfältigen Skandale zu durchforsten.

Lediglich zwei Themen wollen wir hier aufgreifen, weil sie in der Festschrift prominent präsentiert werden und wir dazu bisher wenig gesagt haben. Da ist einmal die Klimapolitik der Fraport, bei der sie eine noch erschreckendere Borniertheit demonstrieren als in anderen Bereichen, und Aussagen zur Biodiversität.

Das Instrument, das Fraport für ihre Aktivitäten im Bereich Klimapolitik an vielen Stellen zitiert, ist die sog. [Airport Carbon Accreditation](#) (ACA), ein Zertifizierungs-Mechanismus, den sich Fraport im Rahmen ihres Dachverbandes [ACI Europe](#) selbst so zurechtgeschneidert hat, dass sie 2009 "*als erste Flughafen-Betreibergesellschaft die Akkreditierung*" erhielt und "*bereits 2012 das Level 3 (Optimisation)*" erreichte - und seither dabei stehengeblieben ist. Die fortschrittlichsten Flughäfen auf diesem Gebiet haben inzwischen das siebte Level erreicht und sind (wegen der Mängel dieses Instruments) trotzdem noch lange nicht am Ziel, aber Fraport behauptet, sie würden "*verantwortungsvoll und transparent führen*", wenn sie auf absehbare Zeit im unteren Mittelfeld verbleiben.

Dass sie ACA, in dem es alleine um CO2 geht, dann auch noch als Mittel "*zur Vermeidung von Luftschadstoffen*" präsentieren und als Erfolgsbeweis "*die niedrigsten Jahresmittelwerte von NO und NO2 innerhalb von knapp zwei Jahrzehnten*" während der Coronapandemie anführen, ist an Absurdität kaum noch zu überbieten.

Sie versuchen es allerdings, wenn sie von "*vielfältiger Flora und Fauna*" auf dem Flughafengelände reden und von "*Grünflächen von rund 600 Hektar Größe, die mit regionalen Gräserarten bepflanzt*" und "*Heimat für zahlreiche, zum Teil auch seltene Tierarten*" sind. Beweis: Es "*sind mehrere Fuchsbauten auf dem Gelände zu finden*". Ausserdem gibt es vierzehn "*in Deutschland oder Hessen gefährdete Pflanzen auf dem Gelände des Flughafens*".

Das muss man sich erstmal trauen: man rodet riesige Flächen in einem jahrhundertealten Wald, betonierte grosse Teile, verhindert in allen anderen Teilen jeden grösseren Aufwuchs, vergrault alles, was sich bewegt und gross genug ist, bei den eigenen Maschinen Schaden anzurichten, erzeugt ein in

Bezug auf Licht, Lärm und Schadstoffe extremes Lokalklima - und feiert sich dann dafür, dass die Natur robust genug ist, auch für eine solche Umgebung noch ein paar Arten zu finden, die sonst wenig Chancen haben, aber da existieren können. Und Fraport hat auch noch das Glück, einen ansonsten ernstzunehmenden Ornithologen zu haben, der das alles irgendwie gut findet.

Da bewegt sich das **Kapitel Zukunft** ganz im Rahmen der Erwartungen, wenn dort verkündet wird, *"Bis 2045 sollen die CO2-Emissionen auf null sinken. LED-Lampen, Umstellung der Fahrzeugflotte, energetische Ertüchtigung der Gebäude und der Gepäckförderanlage sind hier die entscheidenden Stellschrauben ..."*. Ansonsten wird da noch über freies Internet, Biometrie, IT und andere Gadgets gefaselt und die üblichen Phantasien der Luftverkehrswirtschaft über [Wasserstoff und SAF](#) wiedergekaut.

Dazwischen gibt es noch die Drohung, die noch ruhigeren Gegenden der Region, aber insbesondere die Städte in absehbarer Zeit mit [Flugtaxis](#) zu verlärmern und natürlich auch für [Überschall-Flugzeuge](#) offen zu sein, sollten sie jemals wieder in Betrieb gehen.

Interessant sind noch die Aussagen zum Terminal 3. Neben der Versicherung, dass es 2026 in Betrieb gehen wird, werden dafür auch noch revolutionäre Eigenschaften wie "großflächige Photovoltaik" und "Regenwasser-Nutzung" angekündigt, von denen bisher nicht die Rede war. Dass es nicht mehr mit Glühbirnen, sondern mit LEDs beleuchtet wird, war allerdings vorher schon bekannt.

Und auch die [Auftakt-Talkrunde](#), in der als treue Erfüllungsgehilfen aus dem Politik-Lager die Frankfurter Ex-OB Petra Roth und der hessische Ex-Ministerpräsident und [notorische Lügner](#) Roland Koch auftreten durften, blieb fast frei von Überraschungen. Die beiden wurden allseits gelobt und lobten sich selbst dafür, wie konsequent sie alle Ausbau-Wünsche des Flughafens umgesetzt haben. Frau Roth garnierte das noch mit Anekdoten darüber, wie sie sich selbst davon überzeugt habe, wie unerträglich der Lärm sein kann und dass er krank macht, aber tröstete sich damit, dass sie Fraport eine "Kulturstiftung" abgetrotzt habe, die das alles wieder wundersam (für sie?) erträglich macht.

Lediglich dass Herr Koch, dreist und arrogant wie eh und je, aber ausnahmsweise mal nahe an der Wahrheit, noch hervorhob, dass dieser Flughafen eigentlich für Stadt und Region viel zu gross ist und nur existieren kann, weil er auch noch andere Regionen auf der Welt ausbeutet, hätte eigentlich ein Ansatz für Diskussionen sein können, aber alle nickten nur freundlich dazu und fanden das ganz in Ordnung. Dass er damals im letzten Moment die Nachtflugbeschränkungen, die er als unabdingbar für den Ausbau bezeichnet hatte (*"Kein Ausbau ohne Nachtflugverbot - Kein Nachtflugverbot ohne Ausbau"*), mit falschen Behauptungen [wieder einkassieren wollte](#), übergingen er und alle anderen natürlich auch.

[100 Jahre wie im Flug](#) darf also nicht mißverstanden werden als ein Versuch, in irgendeiner ernsthaften Weise Firmengeschichte aufzuarbeiten, sich mit den sie prägenden schweren Konflikten auseinanderzusetzen und daraus Lehren für die Zukunft zu ziehen.

Das Micky-Maus-Niveau der meisten Beiträge und Veranstaltungen ist im Grunde eine Beleidigung für alle Beteiligten, gibt aber auch einen Hinweis darauf, was Fraport heute hauptsächlich ist: eine Art durchkommerzialisierter Umsteigebahnhof in einem gigantischen Vergnügungspark, dessen Attraktionen auf der ganzen Welt verteilt sind. Das eindeutig dominierende Kerngeschäft ist [der Tourismus](#), Geschäftsflieger und die Luftfracht, insbesondere für den Luxuskonsum, sind weitere Standbeine, alles andere ist mehr oder weniger Beiwerk. Dass hinter der freundlichen Fassade [aggressive Profitgier](#) die Strategie bestimmt, kann niemanden überraschen.

Warum sie diese Kampagne gerade jetzt durchziehen, erschliesst sich uns noch nicht. Vielleicht ist es einfach die Notwendigkeit, nach fünf Chaos-Jahren [von 2018 bis heute](#) mal wieder was fürs Image zu tun, vielleicht glauben sie auch, den Kritikern der [kommenden Zumutungen](#) frühzeitig Wind aus den Segeln nehmen zu können. Beides wird ihnen in ihrem unmittelbaren Umfeld nicht gelingen, weil die Belastungen schlichtweg zu hoch sind. In der weiteren Region könnten sie damit aber Erfolg haben, wenn die Betroffenen nicht massiv dagegen halten.

Quelle: www.bi-fluglaerm-raunheim.de, Aktuelles

Kontakt und v.i.S.d.P.:

Bürgerinitiativen gegen Fluglärm Raunheim
Dr. Horst Bröhl-Kerner, Sprecher
Bahnhofstr. 47, 65479 Raunheim
Tel. +46 6142 22577
Mail hbk@bifr.de
Web www.bi-fluglaerm-raunheim.de