



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"



03.06.2025

Treffen der Fraport AG und der FLK

In der letzten Maiwoche trafen sich kurz hintereinander die Aktionär*innen der Fraport AG zu ihrer Jahreshauptversammlung und die Fluglärmkommission zu einer Routine-Sitzung. Die beiden Treffen hatten wenig gemeinsam, ausser dass es bei beiden um den Frankfurter Flughafen ging - und beide wenig Neues produzierten.

Ein paar Dinge verdienen aber doch, festgehalten zu werden.

Zur **Hauptversammlung 2025 der Fraport AG** am 27.05. im Sheraton Hotel am Flughafen, fast genau ein Jahr nach der gleichartigen [Veranstaltung im Vorjahr](#), kann man sich auch wieder einerseits die [Dokumente](#) herunterladen, andererseits auch ein [Video des öffentlichen Teils](#) mit Rede und Präsentation des Vorstandsvorsitzenden ansehen.

Zu den für die Aktionäre wichtigsten Aussagen in der Rede gehörte wohl, dass der Konzern [weiter wächst und Profit macht](#) und zwar nicht für 2024, aber vielleicht für 2025 wieder eine kleine Dividende zahlen wird. Das gab es seit 2018 nicht mehr.

Ansonsten ist fast alles genauso wie im letzten Jahr. Noch am bemerkenswertesten ist das, was Herr Schulte diesmal zu den Ausbau-Aktivitäten gesagt hat. Er erzählt den *"lieben Aktionärinnen und Aktionären"*,

"2025 bedeutet für Ihr Unternehmen eine wichtige Zeitenwende: Wir schließen sukzessive die mit Abstand größte Investitionsphase Ihres Unternehmens ab."

Dann heisst es zu Terminal 3:

"Baulich wird Terminal 3 im zweiten Halbjahr fertig. Dann haben wir neue Infrastruktur für zunächst bis zu 19 Millionen zusätzliche Passagiere realisiert. ... Die letzten behördlichen Abnahmen erwarten wir in der 2. Jahreshälfte. ... Die Aufnahme des regulären Betriebs mit den ersten Airlines planen wir nach Ostern im 2. Quartal 2026."



"Futuristisches Design" nach Fraport 2025 (oben, Foto einer Decke in Terminal 3 aus der Fraport-Präsentation zur HV) und aus den sechziger Jahren (unten, Screenshot aus der TV-SciFi-Serie "Raumpatrouille").
Welches ist mehr aus der Zeit gefallen ?

und zum Frachtbereich:

"Auch beim Thema Cargo sind wir als größtes Frachtdrehkreuz in Westeuropa top positioniert. Mit dem Masterplan Cargo Hub entwickeln wir den Standort gezielt weiter, um in den kommenden Jahren die Kapazität um bis zu 50 Prozent steigern zu können."

Das klingt für die Fracht nicht mehr ganz so pompös nach einem *"umfassenden Innovations- und Investitionspaket"*, von dem noch [im April letzten Jahres](#) die Rede war und zu dem noch im Dezember eine [Vision](#) präsentiert wurde. Auch der angekündigte Umbau [der Terminals 1 und 2](#) zu einem einzigen, grossen Lufthansa/Star Alliance-Terminal und die damals noch hervorgehobene *"Konzernstrategie Fraport.2030"* mit den dazu gehörenden Planzahlen findet keine Erwähnung mehr.

Man sollte da allerdings nicht zuviel hinein interpretieren. Auch im letzten Jahr gab es keine Details zu Planungen und Entwicklungen, wenn keine öffentlichkeitswirksame Änderung anstand. Auch jetzt sollten die Aktionäre nicht mit Details gelangweilt werden, sondern die Kernbotschaft aufnehmen, die wir im letzten Jahr so formuliert hatten: *"der Konzern macht wieder ordentlich Gewinn, die Auslandsbeteiligungen spielen dabei weiter eine wesentliche Rolle, und das Wachstum geht weiter, alle Ausbauprojekte sind im Plan."* Das gilt auch weiterhin.

In der schönen neuen Welt, die der Vorstand den Aktionär*innen malt, herrscht nur eitel Freude und Sonnenschein, und alle erwartet eine goldene Zukunft. Krisen und Konflikte, die ein Risiko für das Geschäftsmodell darstellen könnten, existieren dort nicht, obwohl doch die Luftraumsperrungen über Kriegsgebieten und das Chaos in der Welthandelspolitik den Luftverkehr direkt einschränken und Extremwetter-Ereignisse bereits den Fraport-Flughafen im brasilianischen Porto Alegre durch Überschwemmung für Monate stillgelegt haben und die Gefährdung des Tourismus durch Hitzewellen die mittlerweile 15 Ferien-Flughäfen in Griechenland und auch den im türkischen Antalya direkt bedrohen.

Auch die Kritik, mit der der Vorstand im zweiten Teil der Veranstaltung von Kleinaktionären konfrontiert wurde, wird der Öffentlichkeit wieder weitestgehend vorenthalten. Die "Qualitätsmedien" der Region, die es besser wissen, halten sich damit zurück, das Bild des "grössten Arbeitgebers der Region" (und wichtigen Anzeigen-Kunden) irgendwie zu beschmutzen.

Gut dokumentiert ist auch diesmal wieder die Kritik der [Kritischen Aktionäre](#), die eine Reihe von Punkten wieder aufgegriffen haben, die auch im letzten Jahr [schon wichtig waren](#). Insbesondere ging es um

- die Skandale um den von Fraport durchgeführten Ausbau des Flughafens im brasilianischen Porto Alegre, der mit der [Vertreibung von Menschen](#) begann und nun sehr wahrscheinlich auch noch zu einer Verschärfung der Auswirkungen der dortigen Überschwemmungen geführt hat,
- die völlig unzureichenden Klimaschutz-Bemühungen der Fraport,
- die wahrscheinlichen Verstösse gegen menschenrechtliche Sorgfaltspflichten und Auflagen aus dem Lieferkettengesetz.

Wer sich für diese Themen interessiert, sollte unbedingt die Rede und die dort zitierten Quellen nachlesen. Ob und wie Fraport geantwortet hat, ist leider nirgendwo dokumentiert.

Die Haupt-Anteilseigner, mehrheitlich immer noch das Land Hessen und die Stadt Frankfurt, zeigten sich allerdings wie immer von jeder Kritik unbeeindruckt und gaben, wie Fraport noch am gleichen Tag [stolz mitteilte](#), *"breite Zustimmung zu allen Tagesordnungspunkten"*. Das wirft ein bezeichnendes Licht auf alle beteiligten Parteien.



Nach aussen hin wird der Besuch von Wirtschaftsminister Mansoori, schon [der zweite](#) in seiner bisherigen Amtszeit, als [bedeutendstes Ereignis](#) der **280. Sitzung der Frankfurter Fluglärmkommission** am 28.05. verkauft. In den [Sitzungsunterlagen](#) findet sich dazu nichts, aber wie man hört, hat er im Wesentlichen die [Bundesrats-Initiative](#) der Landesregierung vorgestellt. Danach hätten ihn die FLK-Mitglieder eigentlich aus dem Saal jagen müssen, denn diese Initiative enthält alles, was die FLK kritisch sieht, aber nichts von dem, was sie fordert. Aber die Zeiten, in denen die FLK radikaler agiert und dem Ministerium auch mal [den Stuhl vor die Tür gesetzt](#) hat, sind eben schon sehr lange vorbei.

Heute hat die FLK akzeptiert, dass sie existiert und finanziert wird, um das Ministerium zu beraten, also macht der FLK-Vorstand gute Miene zum bösen Spiel, bedankt sich für den Fußtritt und schiebt noch ein paar allgemeine Forderungen hinterher:

"Um spürbare Verbesserungen für die Betroffenen zu erreichen, sei ein verstärktes Eintreten des Landes Hessen auf Bundesebene erforderlich. „Die Regelungen zum baulichen Schallschutz und zu Entschädigungen sind in weiten Teilen veraltet und oft zu bürokratisch. Sie greifen zu spät und bieten den Betroffenen nicht den Schutz, den sie benötigen“ ... „Darüber hinaus braucht es auch eine stärkere bundesgesetzliche Verankerung des aktiven Schallschutzes – also solcher Maßnahmen, die Lärm gar nicht erst entstehen lassen. Die wissenschaftlichen Erkenntnisse zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Fluglärm liegen längst vor. Jetzt braucht es politischen Willen – und ein klares Engagement des Landes Hessen auf Bundesebene“, erklärte der Kommissionsvorsitzende und Offenbacher Stadtrat Paul-Gerhard Weiß."

Was der Minister dazu gesagt hat, steht nicht in der PM, aber was er darüber denkt, ist inzwischen wohl [allgemein bekannt](#). Die FLK nimmt das hin und äussert kein Wort der Kritik am Kurs der Landesregierung.

Die eigentlichen Lärm-Themen wurden relativ kurz abgehandelt. Die Lärmverschiebungen auf der Abflugroute von der Startbahn West Richtung Südosten (AMTIX kurz bzw. neu CINDY) treten ab 10. Juli in Kraft, und die Vorschläge der von der Südumfliegung betroffenen Kommunen werden von der DFS abgelehnt mit dem Argument: "Die Südumfliegung funktioniert ohnehin nicht, wie sie soll, und eure Vorschläge würden alles nur noch schlimmer machen."

Weil es um ihr Geld ging, war TOP 6 wohl der für die Kommunen interessanteste Punkt: die [Evaluation](#) und mögliche Verlängerung des "Regionalen Lastenausgleich" nach dem Regionallastenausgleichsgesetz [RegLastG](#). Das ist zwar auch Landesangelegenheit, aber um sowas kümmert sich ein Minister nicht selbst. Vielmehr durfte die Fluglärmschutzbeauftragte erklären, was und wie evaluiert werden soll und wie der Zeitplan aussieht. Demnach soll bis September dieses Jahres eine Entscheidung darüber fallen, ob und wie es damit weitergehen kann.

Voraussetzung dürfte wohl sein, dass Fraport tatsächlich ab nächstem Jahr wieder Dividenden zahlt, denn da sollen die zu verteilenden Mittel herkommen.

Im nächsten TOP gab es auch einen [Beschluss](#), wie ein (sehr kleiner) Teil der darüber eingenommenen Gelder künftig eingesetzt werden sollte.

"Die Kommission bittet die nach dem Regionallastenausgleichsgesetz antragsberechtigten Kommunen ..., sich an einer solidarischen Sicherung der Finanzierung eines unabhängigen kommunalen Fluglärm-Messnetzes im Rhein-Main-Gebiet zu beteiligen und empfiehlt ... die jährliche Beantragung und den Einsatz von mindestens 1-2% des jährlich zustehenden Ausgleichsbetrags für ein gemeinsames interkommunales Fluglärm-Messnetz."

Hier geht es nicht etwa darum, ein solches Netz neu aufzubauen, vielmehr soll damit der technische Betrieb von Meßstationen abgesichert werden, die bereits im Besitz von Kommunen sind, aber ihre Ergebnisse entweder über das [Umwelt- und Nachbarschaftshaus](#) oder (häufiger) über den Deutschen Fluglärmdienst DFLD veröffentlichen, in dessen Netz in der [Region Frankfurt](#) derzeit über 100 Meßstationen betrieben werden, etliche davon in kommunalem Eigentum (wie z.B. die Station 'Raunheim Süd').

Zum Abschluss gab es noch drei Berichte. Der [Fraport Fluglärmbericht](#) fällt nur dadurch auf, dass er erschreckend unaktuell ist: die Daten liegen gerade einmal bis Juli 2024 vor. Deutlicher könnte Fraport ihre Mißachtung für Thema und Gremium kaum demonstrieren. Die Fluglärmschutzbeauftragte gibt sich mehr Mühe und [präsentiert](#) statistische Daten wie Flugbewegungszahlen, Betriebsrichtungswahl, Bahnennutzung usw. immerhin bis März 2025.

Der [HLNUG-Bericht](#) besteht aus zwei Pressemitteilungen zu Ultrafeinstaub-Messungen in [Neu Isenburg](#) und [Offenbach](#) und wurde wohl auch nur der Vollständigkeit halber präsentiert.

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

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

Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim
Dr. Horst Bröhl-Kerner, Sprecher
Bahnhofstr. 47, 65479 Raunheim
Tel. +49 6142 22577
Mail hbk@bifr.de
Web www.bi-fluglaerm-raunheim.de