

Nachhaltigkeit als Greenwashing-Strategie: Fraport

von Karl-Heinz Peil, Netzwerk Umwelt und Klima Rhein-Main

Der nachfolgende Beitrag ist aus einer Vortrags- und Diskussionsveranstaltung entstanden, die als Gegevent zu der „Happy Landings“-Fraport-Feier am 25.6. im Kelsterbacher (Rest-)Wald stattfand.

Nachhaltigkeit ist derzeit ein arg strapazierter Begriff. Das Land Hessen hat hierfür eine eigene Website eingerichtet, wo man aktuell die Worte von Volker Bouffier lesen kann: "Mit der Nachhaltigkeitsstrategie Hessen haben wir die ökonomischen, ökologischen und sozialen Herausforderungen unserer Zeit gleichermaßen im Blick. So schaffen wir die Voraussetzungen für innovative Lösungsansätze und neue Kooperationen."

Natürlich war auch bei dem kürzlich durchgeführten Hessentag war das Stichwort Nachhaltigkeit ganz oben, indem dieses jährlich stattfindende Fest zum ersten Mal "nachhaltig und klimaneutral" ablaufen sollte. Vorgerechnet wurde dieses durch den Kauf von Klimaschutz-Zertifikaten zur Kompensation der vor allem bei An- und Abreise entstehenden CO₂-Emissionen.

Mittendrin auf dem Ausstellergelände des Hessentages in Oberursel war natürlich auch die Fraport präsent - mit einem eigenen Pavillion nicht zu übersehen. Innen waren einige Broschüren und Flyer ausgelegt, die überwiegend auch die - passend zum Hessentag - beschworene Nachhaltigkeit beinhalteten. Bei einem ersten flüchtigen Blick auf mehrere Flyer konnte man durchaus den Eindruck gewinnen, dass hier eine Umweltorganisation ihre Aktivitäten darstellt. Hier einige Kostproben aus dem Broschüren- und Flyer-Repertoire der Fraport:

- Größer, leiser, sparsamer - der Airbus 380 am Frankfurter Flughafen
- Der Umweltfonds - Öko-Sponsoring der Fraport AG
- Ökologische Maßnahmen zum Flughafen-Ausbau - Aktiv für die Natur
- Vom Abfall zum Rohstoff - Abfallwirtschaft am Flughafen Frankfurt

Am umfangreichsten sind die jährlichen Nachhaltigkeitsberichte der Fraport, die Ausgabe für 2009 umfasst 110 Seiten, die 2010-Ausgabe über 70 Seiten. Auch in Kleinigkeiten scheint man bei der Fraport sehr akribisch in der Außendarstellung zu arbeiten. War der Nachhaltigkeitsbericht 2009 noch auf Normalpapier verfasst - so wie man das von Unternehmensberichten auch kennt - so ist der letzte Nachhaltigkeitsbericht 2010 auf Recyclingpapier gedruckt. Wenn schon Öko-Propaganda, dann wenigstens in diesem Punkt ökologisch korrekt.

Was heißt Greenwashing?

Ein typisches Merkmal von Greenwashing ist die selektive Nutzung von statistischen Kennzahlen. Wohlgermerkt: Man muss bei Statistiken nicht den geflügelten Satz "Trau keiner Statistik, die du nicht selbst gefälscht hast" bemühen. Entscheidend ist, was statistische Zahlen besagen und was nicht. Beispielsweise wird von der Fraport reklamiert, dass der CO₂-Fußabdruck pro Fahrgast reduziert werden soll durch treibstoffsparende neue Flugzeuge. Zweifellos hat die Fraport hier Einflussmöglichkeiten, indem bei den Start- und Landegebühen nicht nur die Lärmemission der Flugzeuge, sondern auch der spezifische CO₂-Ausstoß pro Fahrgast bzw. Sitzplatz berücksichtigt wird. Doch was besagt das? Wenn z.B. der Airbus A380 hier günstige Werte erzielt, wird doch damit gleichzeitig dessen Einsatz begünstigt. Das heißt, je mehr Airbus 380 auf dem Frankfurter Flughafen starten und landen, umso mehr Angebote, die auch eine entsprechende Nachfragesteigerung zur Folge hat. In der Summe wird damit letztlich der CO₂-Ausstoß wesentlich erhöht. Statistisch könnte man dieses auch damit umschreiben, dass damit der ökologische Fussabdruck (oder auch im engeren Sinne der CO₂-Fussabdruck) pro Kopf der Bevölkerung in Deutschland steigt. Nur eine solche Kenngröße hat aber einen realen ökologischen Aussagewert. Der spezifische CO₂-Ausstoß pro Fluggast kann zwar als Kennziffer in der Gebührenberechnung zwischen Fraport und den Fluggesellschaften durchaus eine Rolle spielen, ist jedoch in der Nachhaltigkeitsdarstellung des Fraport eine wesentliche Desinformation.

Dass die Fraport ein zertifiziertes Umweltmanagement nach ISO 14000 betreibt, kann man ihr nicht zum Vorwurf machen. Schließlich ist das mittlerweile zum Standard bei großen Industrie- und Dienstleistungsunternehmen geworden. Vorwerfen muss man der Fraport allerdings, dass kontinuierlich z.B. mit der mehrmals im Jahr verteilten "Zeitung für die Nachbarn des Frankfurter Flughafens" Beruhigungspillen verabreicht werden. So wird in der soeben erschienenen aktuellen Ausgabe hervorgehoben: "Solarthermie, Erdwärme und E-Mobilität verbessern die Öko-Bilanz". An Beispielen werden dann genannt, dass die neue Feuerwache 2 als Niedrigenergiehaus und das neue Terminal 3 CO₂-neutral gebaut werden soll. Soweit so gut und ökologisch natürlich zu begrüßen. Allerdings geht die CO₂-Bilanz des Flugverkehrs natürlich nicht in die Fraport-Bilanz ein. Man ist ja auch "nur" Dienstleister für Fluggesellschaften, die auf einen weiteren Ausbau des Flughafens drängen.

Flughafen als "Jobmaschine"?

Der Begriff Nachhaltigkeit ist mittlerweile auf dem Weg zu einem schleichenden Bedeutungswandel - wobei auch hier die Fraport-Propaganda an vorderster Front ist. Kann man den Flughafen-Ausbau trotz Einsatz aller propagandistischen Ressourcen nur sehr verschlungen als ökologisch vertretbar hinstellen, so erscheint das Arbeitsplatzargument ("Jobmaschine" Flughafen) auf dem ersten Blick einleuchtend. Ein Blick in die Fraport-Zeitschrift "Start frei" zeigt auch auf Seite 2 eine ganze Spalte eng bedruckt mit zahlreichen Jobangeboten. Doch welche Arbeitsplatzbilanz kann der Flughafen denn tatsächlich vorweisen? Der frühere Hessische Ministerpräsident Roland Koch hat die Arbeitsplatzproblematik mal mit seiner Forderung nach Flughafenausbau als "Jobmaschine" selbstentlarvend auf den Punkt gebracht. Man müsse nämlich - so seine Worte - am Flughafen neue Arbeitsplätze schaffen, um den Verlust an Industriearbeitsplätzen in der Rhein-Main-Region zu kompensieren. Die Frage, die Roland Koch natürlich nicht gestellt hat, ist doch die: Wieso sind so viele Industriearbeitsplätze verloren gegangen? Zumindest zum wesentlichen Teil deshalb, weil immer mehr Industrieunternehmen ihre Produktionsstätten global verteilen und ein Teil der Halb- und Fertigprodukte per Luftfracht zwischen Deutschland und Ostasien hin und her geschoben wird. Dieses sieht man auch daran, in welchem Umfang verstreut über das gesamte Rhein-Main-Gebiet in den letzten 10 Jahren Logistikzentren gebaut worden sind - auf Basis der Flughafennähe, da Luftfracht immer mehr zum festen Bestandteil der Logistikketten wird. Eine Industrieproduktion mit nachhaltigen Arbeitsplätzen bestünde in einer regional ausgerichteten Produktionsweise, mit einer Minimierung des aufgeblähten Logistiksektors. Damit würde auch die Umweltbelastung der Rhein-Main-Region drastisch reduziert. Denn diese muss als Gesamtbelastung gesehen werden aus Flugverkehr und dadurch induzierten Straßenverkehr. Das heißt Lärm, Stickoxiden, Feinstaub, Flächenversiegelung und Grundwasserbelastung, verursacht durch Straßen- und Flugverkehr. Wenig nachhaltig ist an den Flughafen-Arbeitsplätzen, dass hier überwiegend Billiglohn-Jobs geschaffen worden sind, die einkommensmäßig nicht vergleichbar sind mit Industrie-Arbeitsplätzen. Vor allem aber ist absehbar, dass die von der Fraport prognostizierten Wachstumsraten bei Flugverkehr und Fahrgastaufkommen nicht erreichbar sein werden. Peak Oil rückt immer mehr in bedrohliche Nähe der Mobilitäts-Apologeten. Die Verknappung fossiler Brennstoffe wird früher oder später eine mehr oder weniger durchschlagende Wirkung in aller Lebensbereiche unserer Gesellschaft haben. Wie schnell und durchschlagend dieses beim Autoverkehr sein wird, ist derzeit vielleicht noch eine etwas spekulative Frage. Schließlich sind viele Menschen in Ermangelung von ÖPNV-Alternativen auf einen eigenen Pkw angewiesen, koste es was es wolle. Ganz anders ist hingegen die Situation beim Flugverkehr. Es ist durch Umfragen belegt, dass viele Menschen nur deshalb fliegen, weil es derzeit so billig ist. Durch Kerosinkosten bedingte Preiserhöhungen bei Flugtickets werden vor allem bei Billig- und Charterflügen eine durchschlagende Wirkung haben - und damit auch bei vielen Arbeitsplätzen am Flughafen. Es gibt nur ein Gegenmittel zu Peak Oil: Regionale Wertschöpfung, d.h. heimatnahe Arbeitsplätze mit Verzicht auf künstlich aufgeblähte Mobilität (Stichwort: Airport City) und irrwitziger Logistikketten ("Just-in-time" aus Fernost).

Greenwashing-Award für die Fraport

Die Organisation LobbyControl verleiht seit 2005 die negative Auszeichnung "Worst EU Lobbying Award" in Zusammenarbeit mit den Organisationen Corporate Europe Observatory, Friends of the Earth Europe und Spinwatch für Lobbyisten, Unternehmen und Interessenverbände, die manipulative, irreführende oder andere problematische Lobbytaktiken verwendet haben, um Entscheidungen der EU zu beeinflussen. 2007 wurde von diesen Organisationen zusätzlich der Sonderpreis Worst EU Greenwash Award verliehen. Er ging an das Deutsche Atomforum ("Co2-freie Stromerzeugung"). Es wäre an der Zeit, wieder mal einen Greenwash-Award zu verleihen. Die als Nachhaltigkeitsbestrebungen getarnten Propagandaaktivitäten der Fraport sind sicherlich nicht nur deutschlandweit beispiellos.

Wenn man die Fraport als heißen Kandidaten für einen Greenwashing-Award küren will, darf natürlich ein Vergleich mit anderen Kandidaten nicht fehlen. Wer betreibt sonst noch Greenwashing?

Prinzipiell ist Greenwashing meistens an Kampagnen gebunden, die in konkreten politischen Debatten als Ablenkungsmanöver dienen sollen. So geschehen im Jahr 2007, als die Einführung des Emissionshandels für Fluggesellschaften anstand. Die Lufthansa trat hierbei mit Anzeigen in Tageszeitungen in Erscheinung, wo als Überschrift zu lesen war: "Wir tun viel - für möglichst wenig CO2-Emissionen." Und weiter im Untertitel: "Wir brauchen keinen Öko-Populismus, weiter hilft uns allein mehr Öko-Rationalismus". Im Normalfall kann die Lufthansa die für die Luftfahrt notwendigen Greenwashing-Aktivitäten ruhig der Fraport überlassen, die dieses als Daueraufgabe betreibt. Schließlich ist die Lufthansa ja auch Anteilseigner der Fraport. Als normaler Fraport-Kunden kann die Lufthansa die Fraport nicht nur als Dienstleister für die Flughafen-Infrastruktur, sondern auch als Propaganda-Sprachrohr nutzen.

Greenwashing-Experten sind heute vor allem die Automobil-Industrie, indem Elektroautos als ökologische Revolution verkauft werden, obwohl deren Anteil auf lange Jahre sicher marginal bleiben wird und an dem Primat eines überbelegten, motorisierten Individualverkehrs nichts ändern wird. Aber immerhin ein kleines Stück Öko. Ähnliches gilt für die Energiekonzerne. So schwadronieren RWE und e.on bereits seit Jahren über ihre Aktivitäten zum Aufbau von Offshore-Windkraftanlagen, während gleichzeitig der nicht auf Großkonzerne angewiesene Bau von landgestützten Windkraftanlagen boomt. Energiekonzerne für erneuerbare Energien? - Ja, aber nur, wenn diese über Großprojekte (wie z.B. auch Desertec) vorangetrieben werden. Dass erneuerbare Energien dezentrale, konzernunabhängige Energieerzeugung und Versorgung ermöglicht, ist natürlich Teufelswerk und muss verhindert werden.

Doch zurück zu Fraport: Hier findet sich im Kerngeschäft nicht ein Hauch von ökologisch orientierten Veränderungen. Das heißt: Öko-Propaganda ist Spitze, ökologische Orientierung im Geschäftsmodell und der Unternehmensstrategie gleich Null.

Eine propagandistische Spitze war sicherlich auch das Event zur Vorstellung der neuen Landebahn. Selbst der FAS erschien dieses offenbar eher peinlich. So ist in einem Artikel hierüber zu lesen: „Als Titel eines Musicals hätte es besser gepasst. „Happy Landings“ hat der Betreiber des Frankfurt Flughafens die Tage der offenen Tür auf der fertiggestellten, aber immer noch sehr umstrittenen neuen Landebahn genannt“.