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"

Member of STAY GROUNDED
Global Network to Counter Aviation - For a Just Transport System

12.11.2026

Flughafen-Ausbau:

Ein Abschiebe-Zentrum im "Logistik-Hub West"

Am Samstag, 24. Oktober protestierten unter dem Motto „Gemeinsam gegen den Abschiebewahn“ bundesweit Initiativen an den Flughäfen Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Köln, Leipzig und München. Parallel dazu fanden in weiteren Städten – darunter Bielefeld und Hannover – Demonstrationen statt.
In Frankfurt hatte u.a. der Hessische Flüchtlingsrat zu einer Demo im Terminal 1 aufgerufen.



Lange geplant und öffentlich gemacht: schon 2024 hat Fraport den Umzug der Bundespoizei auf das Ticona-Gelände dokumentiert. Das angegebene "Planänderungsverfahren" wurde wohl Fraport-intern durchgeführt, denn weder der Planfeststellungsbeschluss noch der Bebauungsplan für das Gelände wurden öffentlich verändert.

Abschiebungen finden überwiegend auf dem Luftweg statt (2025: 87 %), davon weitaus die meisten über den Flughafen Frankfurt (2025: 38,7 %, Quelle: Antwort auf eine Bundestagsanfrage der LINKEN) Die Abschiebungsbeobachtung am Flughafen Frankfurt, die im Wesentlichen von den kirchlichen Organisationen Caritas und Diakonie durchgeführt wird, soll *"die Praxis von Abschiebungen ... beobachten und damit Transparenz in einem nicht allgemeinen zugänglichen und öffentlich nicht kontrollierten Bereich staatlichen Handelns"* herstellen. Dafür muss laut EU-Verordnung eigentlich ein eigenes, behörden-unabhängiges System etabliert werden, das vom Staat zu finanzieren wäre. Sowas gibt es aber hierzulande nirgends, weil dafür kein Geld bereitsteht.

Tatsächlich reichen die minimalen staatlichen Zuschüsse zu den freiwilligen kirchlichen Leistungen lediglich dafür, dass es am Flughafen Frankfurt eine einzige Abschiebungs-Beobachterin gibt, die nur einen Bruchteil der Maßnahmen beobachten kann. Trotzdem ist die Liste der Mißstände, die von groben Behandlungen bis zu eklatanten Menschenrechtsverletzungen reichen und in den jeweiligen Jahresberichten, zuletzt im Bericht 2025, dokumentiert sind, erschreckend lang. Pro Asyl wirft dem Flughafen darüber hinaus vor, als Versuchslabor für die neuen Grenzverfahren, die mit der Reform des Gemeinsamen Europäischen Asylsystems (GEAS) verbunden sind, zu fungieren.

Die Proteste richteten sich daher auch gegen den *"Ausbau von Abschiebeinfrastruktur"*, für die Bund und Land wesentlich mehr Geld locker machen, und die *"hohen Kapazitäten, die an den Flughäfen Berlin, Frankfurt und München geschaffen werden sollen"*. Aber während in München breiter Widerstand gegen das geplante neue Abschiebeterminal organisiert wird und umfangreiche Informationen dazu zur Verfügung stehen, gibt es in Frankfurt nur allgemeine Aussagen wie *"Im Zuge der Umbauprojekte des Frankfurter Flughafens soll ein abseits gelegenes, vergrößertes Abschiebezentrum entstehen. Von dem aus sollen bis 2027 doppelt so viele Abschiebungen wie bisher aus Frankfurt möglich sein."*

Eine Suche nach genaueren Aussagen ergibt, dass tatsächlich schon Anfang des Jahres über das neue Abschiebezentrum berichtet wurde. Da wurde gesagt, dass es *"im westlichen Bereich des Flughafens und damit „abseits vom Tagesgeschäft“"* entstehen solle. Konkreter wird nach den Protesten die hessenschau, die schreibt: *"Weit im Westen des Frankfurter Flughafens, mehrere Kilometer von den Terminals entfernt, wird gerade gebaut: In das ehemalige Firmengebäude des Chemieunternehmens Ticona soll ab Mai 2027 das Flughafen-Abschiebezentrum der Bundespolizei einziehen"*, mit einem eigenen *"Zugang des Gebäudes zum Vorfeld"*. Und noch konkreter wurde es im Ausschuss für Bauen, Planung, Umweltschutz, Mobilität des Kelsterbacher Stadtparlaments, wo Fraport verkündete, dass *"seit Mitte vergangenen Jahres am Umbau des Gebäudes 700 gearbeitet [wird], das von der Bundespolizei genutzt werden soll. Außerdem wird eine Straße gebaut, die das Gelände mit dem Straßennetz auf dem Flughafen-Vorfeld verbinden soll. Beide Maßnahmen sollen bis Ende des laufenden Jahres abgeschlossen werden."*

Tatsächlich mussten wir feststellen, dass wir die Baumaßnahme auch schon vor zwei Jahren dokumentiert hatten, ohne zu begreifen, wofür sie dienen sollte. Aber damit wird auch klar, wie berechtigt die Kritik an dieser Verlagerung ist. *"In den Abschiebeterminals und bei den verkürzten Flughafenverfahren gibt es keinen Zugang für kritische Öffentlichkeit, keine unabhängige Beratung, keine Möglichkeit der unterstützenden Kontakte."*
Das Gebäude liegt innerhalb des Flughafenzauns und ist öffentlich nicht zugänglich, der Zugang zum Gelände wird streng kontrolliert und kann ohne Weiteres verweigert werden. Liest man in den Berichten, wie oft abzuschiebende Personen bisher im öffentlich zugänglichen Terminal 2 noch mit elementar notwendigen Dingen wie Wasser, Nahrung, Kleidung, aber auch Beratung und Beistand aller Art versorgt werden konnten und mussten, lässt sich abschätzen, um wieviel schlimmer die Situation in dem neuen Zentrum wird. Da das Zentrum auch an das interne Strassen-System des Flughafens angebunden wird und die abzuschiebenden Personen darüber auch direkt zum Flugzeug gebracht werden können, gibt es keinerlei öffentlichen Zugang mehr.

Interessant ist allerdings die Tatsache, dass die Fraport-Planungen diese Nutzung von Gebäude und Strasse nur bis 2029 dokumentieren. Für die Zeit nach 2030 wird dann da nur noch über eine *"Option zu einer Anbindung des Logistik-Hubs an den Flughafen über integrierte Prozesse"* spekuliert.
Was dieser Farport-Sprech genau bedeuten soll, wissen sie vermutlich selber nicht, aber es könnte ein Hinweis darauf sein, dass das Abschiebezentrum im Rahmen der derzeit noch geplanten Bautätigkeiten in ein paar Jahren wieder umziehen soll - näher ans Geschehen, aber genauso abgeschottet und womöglich noch grösser.
Der Weg entlang der Landebahn Nordwest und über eine der Brücken bis zum Vorfeld ist schon ziemlich weit, und je mehr Bodenfahrzeuge zwischen den Flugzeugen herumwuseln, desto höher wird der Koordinations- und Kontroll-Aufwand. Ideal ist die Lage da draussen also auch nicht - und für diesen Zweck wird doch jedes Optimierungs-Potential sicher gerne genutzt.

Aber das ist Zukunftsmusik. Aktuell kann Fraport feiern, dass es *"auf dem ehemaligen Ticona-Gelände voran geht"*, auch wenn sie mit dieser Nutzung noch kein Geld verdienen. Immerhin ist es sicher gut fürs Image, wenn den Passagieren Szenen mit verzweifelten Menschen, schreienden und weinenden Kindern und Zwangsmaßnahmen mit Handschellen und anderem Gerät vorenthalten bleiben.
Und die schwarz-roten Regierungen in Bund und Land können sich gemeinsam mit der AfD freuen, dass *"das Ziel der Bundesregierung eine konsequentere Durchsetzung der Ausreisepflichten zu erreichen"*, demnächst effizienter und mit weniger störendem Aufsehen erreicht werden kann. *"Abschiebung und Abschiebehaft sind zur Durchsetzung unseres Rechtsstaats unverzichtbar"*, weiss Hessens Innenminister, und der Rechts-Staat wird durchgesetzt, auch wenn Menschenrechte und Humanität auf der Strecke bleiben.

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