



## **Was gibt's zu feiern im Jubiläumsjahr der Lufthansa?**

Der 6. April war für Lufthansa ein Höhepunkt dieses Jubiläumsjahres. Vor genau 100 Jahren starteten damals gleich zwei „Erstflüge“ unter dem Namen der einige Wochen vorher gegründeten „Deutschen Luft Hansa AG“.

Von „Innovation“ und „Pioniergeist“ konnte allerdings keine Rede sein. Die Flüge fanden auf etablierten Routen der beiden Vorgänger-Gesellschaften „Deutscher Aero Lloyd“ und „Junkers Luftverkehr AG“ statt, die von der deutschen Reichsregierung und einem Wirtschaftskonsortium unter Führung der Deutschen Bank zur Fusion gezwungen wurden. Damit sollte ein effizienteres Instrument zur Vorbereitung und Durchführung einer geheimen, weil vom Versailler Vertrag verbotenen Luftrüstung geschaffen werden.

Diese „erste Lufthansa“ stand von Anfang an unter dem Einfluss extrem militaristischer Kräfte, die den Nationalsozialisten nahestanden und sich ab 1933 mit Begeisterung in den Dienst der faschistischen Rüstungs- und Kriegspolitik stellten. Ab 1939 wurde die Lufthansa nach und nach Teil der Luftwaffe und beteiligte sich an allen Verbrechen der Kriegswirtschaft, einschliesslich der Ausbeutung von Kriegsgefangenen und Zwangsarbeiter\*innen, darunter auch Kinder. Dabei blieb es, bis sie 1945 auf Weisung der Alliierten den Betrieb einstellen musste und 1951 liquidiert wurde. Einige ihrer Funktionäre wurden als Kriegsverbrecher verurteilt.

Über dieses „dunkle Kapitel von 1933 bis 1945“ möchte die heutige Lufthansa mit einigen Floskeln und dem Verweis auf ihr gerade erschienenenes neues „Geschichtsbuch“ hinweggehen. Dort wird allerdings auch nur der Eindruck erweckt, als habe die Lufthansa-Führung während dieser 12 Jahre überwiegend unter äusserem Zwang gehandelt und sei mehr Opfer als Täter gewesen.

Genauso möchte sie über die dunklen Flecken der eigenen Geschichte hinweggehen. Ihre Vorgängerin, die „Aktiengesellschaft für Luftverkehrsbedarf“ (LUFTAG) wurde nahezu bruchlos von Managern der „ersten Lufthansa“ vorbereitet und 1953 gegründet, wieder um noch bestehende, von den Alliierten verhängte Einschränkungen zu umgehen.

Die daraus 1954 mit dem Segen der West-Alliierten hervorgegangene „neue“ „Deutsche Lufthansa AG“ hatte einen Vorstand und Aufsichtsrat, die ebenfalls überwiegend aus alten „Lufthanseaten“ bestanden, darunter als Aufsichtsrats-Vorsitzender der als Kriegsverbrecher verurteilte Kurt Weigelt und als Vorstandsvorsitzender der als ehemaliger Leiter des Werkstatt-Bereichs für die Beschäftigung von Zwangsarbeitern verantwortliche Hans Bongerts.

Trotz all dieser Kontinuitäten hat die „neue Lufthansa“ von Beginn an jede Verantwortung für die Verbrechen der „ersten Lufthansa“ abgelehnt und jedweden Anspruch auf Entschädigung und Rentenzahlung an damalige Zwangsarbeiter\*innen zurückgewiesen. Erst 1999 hat sie versucht, sich mit einer Zahlung von einem im Vergleich zu den begangenen Verbrechen lächerlichen Betrag von 40 Millionen DM an den „Zwangsarbeiterfond der deutschen Wirtschaft“ von aller Verantwortung freizukaufen.

Inzwischen hat sich dieses Problem natürlich dadurch erledigt, dass nahezu alle Anspruchsberechtigten verstorben sind.

Und die Kontinuitäten gehen weiter. Auch in der heutigen Lufthansa-Führung sitzen würdige Nachfolger der „Gründerväter“. So ist der heutige Vorstandsvorsitzende Christoph Spohr stolzer Träger des Ordens des von Otto Habsburg gegründeten, stock-reaktionären und elitären St.Georgs-Orden, der die Traditionen deutscher Kaiserhäuser bewahren will. Spohr hat sich primär durch radikalen Personalabbau und Verschärfung der Arbeitsbedingungen profiliert.

Grösster Einzelaktionär ist Klaus-Michael Kühne, einer der reichsten Männer Deutschlands und Erbe eines Milliarden-Vermögens, das hauptsächlich während der Nazizeit durch exzessive Plünderung jüdischen Eigentums zusammengestohlen wurde.

Von Innovation und Pioniergeist ist heute genauso wenig zu sehen wie vor 100 Jahren. Lufthansa betreibt eine der lautesten und dreckigsten Flotten, die im „atmosfair Airline Index 2025“, einem Ranking nach CO2-Effizienz, auf Platz 100 unter 123 bewerteten Fluggesellschaften landet. Sie hat vor Kurzem eine neue Tochtergesellschaft „City Airlines“ gegründet, die überwiegend Kurzstrecken bedienen soll, und versucht ihre eigenen Flugzeuge hauptsächlich mit „Premium-Kunden“ zu füllen, die pro geflogenem Personenkilometer bis zu 4 mal mehr Treibhausgase erzeugen als Passagiere der Economy Class.

Und im Rahmen der „Zeitenwende“ möchte Lufthansa sich auch wieder stärker im militärischen Bereich engagieren. Wie zu Beginn der „ersten Lufthansa“ soll Lufthansa Technik wieder wesentlicher Partner der deutschen Luftwaffe im Bereich Wartung und Reparatur werden.

So wundert es auch kaum, dass Lufthansa das Jubiläum möglichst weit weg von der schmutzigen Realität mit Aktionen und Inhalten feiern muss, die sich hart an der Grenze zum Absurden und Perversen bewegen.

Das Meiste ist pure Show, vorzeigbare „Innovation“ findet hauptsächlich im Marketing statt und wird dort gefeiert. „Jubiläums-Lackierungen“, „Retro-Lackierungen“ und ein Flieger als Pinboard für Mitarbeiter-Geschichtchen sind die sichtbarsten Maßnahmen – manchmal auch hörbar, wenn Lufthansa eine ihrer grössten und im Landeanflug lautesten Maschinen in Frankfurt nochmal durchstarten lässt und die Region in einer „Ehrenrunde“ mit Lärm und Dreck überzieht – natürlich gefeiert als „besonderes Flugmanöver“ und „Low Approach“.

Für die teure Kundschaft gibt es „exklusive Beauty-Produkte“ und bessere Verpflegung (mit Kaviar und Champagner in der First Class), Papierkram mit Jubiläumslogo und andere Gimmicks, die Fans bei Laune halten sollen. Die Belegschaft wird als „Lufthansa-Familie“ gefeiert, aber die Tarifverhandlungen werden weiter knallhart geführt, und der Personalabbau, genannt „Turnaround“, geht weiter.

Wenn Bundeskanzler Merz am 15.04. zum „protokollarischen Höhepunkt des Jubiläumsjahres“, einem Festakt im „Lufthansa Group Hangar One, dem neuen Konferenz- und Besucherzentrum am Flughafen Frankfurt“ kommt, wird er sicher einen angemessenen Beitrag zu dieser Art von Feierlichkeit leisten und hat ja vielleicht als Geburtstagsgeschenk noch eine neue Subvention für den notleidenden Luftverkehr dabei.

Für die Bevölkerung im Umland bleibt nur, sich zu überlegen, ob sie derartiges Gebaren weiter stumm erdulden will.

Das „Bündnis der Bürgerinitiativen - Kein Flughafenausbau - Für ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr“ (BBI), ist ein Zusammenschluss von mehr als 80 Initiativen. Das Bündnis streitet für die Wiedergewinnung und den Erhalt der Lebensqualität der Menschen im Rhein-Main-Gebiet. Es setzt sich für die Schaffung einer lebenswerten Region ein und fordert den Schutz der Menschen vor den schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs und erklärt sich solidarisch mit allen von Verkehrslärm und Schadstoffbelastung betroffenen Menschen. Das Bündnis fordert einen verantwortungsvollen Umgang mit der Mobilität. Die gemeinsamen Ziele sind:

- Verhinderung des Ausbaus des Frankfurter Flughafens und anderer Flughäfen in der Region.
- Kein Terminal 3 – Sofortiger Baustopp!
- Schaffung von nächtlicher Ruhe durch ein absolutes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr.
- Schaffung von rechtlich einklagbaren Grenzen der Belastung für die Bürgerinnen und Bürger.
- Verursachergerechte Zuordnung von Kosten auf die Luftverkehrsindustrie; Stopp der Subventionen.
- Verringerung der Flugbewegungen zur Reduzierung der bestehenden Belastungen durch Fluglärm, Luftverschmutzung und Bodenverbrauch durch Flugverkehr im Rhein-Main-Gebiet.
- Stilllegung der Landebahn Nordwest.

Kontakt: Monika Wolf, Knut Dörfel, Michael Flörsheimer, Berthold Fuld, Bündnissprecher\*innen  
Email: sprecher@flughafen-bi.de  
Mobil: 015789683516