



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"



25.02.2026

100 Jahre Lufthansa

Dieses Jahr will Lufthansa feiern. Ein Jubiläum steht an: vor hundert Jahren, am 6. Januar 1926, wurde die "erste Lufthansa", damals "Luft Hansa", gegründet, und bereits am 6. April desselben Jahres führte sie ihren Erstflug durch. Lufthansa möchte dieses Jubiläum gebührend gewürdigt wissen und [teilt dazu mit](#):



"Dieses Jubiläum ist nicht nur ein Rückblick auf die Geschichte einer der bekanntesten Marken der Luftfahrt, sondern auch ein bedeutender Schritt in die Zukunft. Es ist eine Würdigung des Pioniergeistes, der Innovation und der Verbindung von Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften, die Lufthansa seit einem Jahrhundert prägt."

Das Lufthansa-Logo für die Feierlichkeiten

Aber dabei bleibt es nicht, der Anspruch geht noch weiter:



Das darf auch wieder dazu gehören.

"Die Geschichte der Lufthansa ist geprägt von Herausforderungen, Unterbrechungen und Neuanfängen, die die Widerstandsfähigkeit und den unermüdlichen Innovationsgeist des Unternehmens unter Beweis stellen. Das dunkelste Kapitel in der Geschichte der Lufthansa war die Zeit des Nationalsozialismus. Die Fluggesellschaft wurde Teil des Regimes und spielte in diesem eine aktive Rolle. Lufthansa nimmt das 100-jährige Gründungsjubiläum auch zum Anlass, ihre Verantwortung im Nationalsozialismus kritisch zu beleuchten und auf Basis historischer Forschung weiter aufzuarbeiten. In der Betrachtung ihrer Historie beschränkt sich Lufthansa nicht auf die Nachkriegskapitel ihrer Geschichte. Die Jahre von der Gründung bis zum Niedergang der ersten Lufthansa sind ebenso Teil der Unternehmensgeschichte."

Was bedeutet das ?

"Besser spät als nie", könnte man denken. Lufthansa hat wesentlich länger gebraucht als viele andere grosse deutsche Unternehmen, um sich den "dunkeln Kapiteln" ihrer Vergangenheit zu stellen, selbst Fraport war da [deutlich früher soweit](#). Die 1953 zunächst als "Aktiengesellschaft für Luftverkehrsbedarf (LUFTAG)" gegründete und 1954 in "Deutsche Lufthansa AG" umbenannte Gesellschaft ist aber immer noch nicht bereit, wirklich Verantwortung zu übernehmen, denn obwohl in der Zwischenzeit kaum noch Überlebende existieren, [gilt nach wie vor](#):

"Mit der Begründung, die Lufthansa sei nach dem Zweiten Weltkrieg neu gegründet worden, bestreitet die heutige Deutsche Lufthansa AG jedweden Anspruch gegen das Unternehmen auf Entschädigung und Rentenzahlungen an damalige Zwangsarbeiter. Dessen ungeachtet stellt das heutige Unternehmen seinen ersten Linienflug am 1. April 1955 als „Neubeginn“ der traditionsreichen Lufthansa dar und macht sich in diesem Zusammenhang die technischen Fortschritte in der deutschen Verkehrs-luftfahrt vor Gründung der heutigen Deutschen Lufthansa als Unternehmensgeschichte zu eigen."

Das schien zunächst nicht weiter verwunderlich, denn die ["neue" Lufthansa](#) hatte als reines Staatsunternehmen nicht nur Namen und Logo, sondern, wie [viele andere staatliche Bereiche auch](#), etliche Führungspersonen aus der alten Nazi-Clique übernommen. Denen fehlte nicht nur jedes Unrechtsbewusstsein, sie gingen vielmehr davon aus, nun unter den Bedingungen des kalten Krieges den alten Auftrag leicht modifiziert weiter ausführen zu können.

Die FR [zitiert dazu](#) den Historiker Lutz Budrass, der sagt, es gab ...

"... „eine geradezu extreme personelle Kontinuität.“ Nur die profiliertesten Nazi-Funktionäre, wie der inhaftierte Erhard Milch, werden nicht übernommen. Ansonsten decken sich die Führungsetagen der ersten und zweiten Lufthansa in weiten Teilen – aber nicht ganz: Die jüdischen Mitgründer werden, obwohl etwa der im Exil lebende Erich Schatzki Interesse signalisiert hätte, systematisch ausgegrenzt. „Es gibt überhaupt kein Unrechtsbewusstsein“.

(Text: FR, Zitate: L.Budrass)

Was hat sich geändert ?

Ein erster Ansatz des [seit 1997 vollständig privatisierten](#) Konzerns, dieses Verhalten zu ändern, wurde sehr schnell wieder zurück genommen. Anlässlich des 75jährigen Jubiläums 2001 hatte Lufthansa bereits eine Studie zur Beschäftigung von Zwangsarbeitern im Unternehmen während der Nazi-Zeit in Auftrag gegeben. Und obwohl [diese Studie](#) noch maximal Rücksicht auf die "Befindlichkeiten" der Konzernverantwortlichen nahm, [war die Reaktion panisch](#):

"Nach Bekanntwerden erster Forschungsergebnisse im Rahmen einer von Joachim Wachtel erstellten Festschrift zum 75. Jahrestag der Gründung der „alten“ Lufthansa sagte die heutige Deutsche Lufthansa AG die zum 6. Januar 2001 geplanten Feierlichkeiten aus Furcht vor Regressforderungen von Überlebenden des Völkermords an den europäischen Juden ab. Ebenso wenig wurde das Jubiläumsbuch veröffentlicht. In der weiteren Öffentlichkeitsarbeit des heutigen Unternehmens wurde dann das Jahr 1953 als Gründungsjahr genannt, ohne allerdings auf die Pioniertaten der „alten“ Lufthansa zu verzichten, die in die Darstellung einer harmlosen Unternehmenstradition der heutigen Fluggesellschaft Lufthansa einfließen."

(aus: Wikipedia)

Die Festschrift wurde erst 15 Jahre später der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Anlässlich des 90. Gründungstages am 6. Januar 2016 wurde sie unter dem Titel *"Im Zeichen des Kranichs. Die Geschichte der Lufthansa von den Anfängen bis 1945"* [veröffentlicht](#). Die Zwangsarbeiter-Studie wurde *"als Supplement beigelegt"*.

Noch 2005 wurde stattdessen das [fünfzigjährige Jubiläum](#) seit Wiederaufnahme des Luftverkehrs im Jahr 1955 ohne jeden Bezug zur "ersten Lufthansa" gefeiert.

Diese Strategie des Verschweigens war allerdings nicht mehr lange durchzuhalten, denn die Rahmenbedingungen hatten sich wesentlich verändert. Um das 1945 von den Siegermächten verhängte Verbot aller Aktivitäten in den Bereichen Flugzeugbau und Luftverkehr in Deutschland wieder aufweichen zu können, war es notwendig gewesen, Erzählungen zu etablieren, die die Luftverkehrsindustrie in der Weimarer Republik als eine Initiative genialer Erfinder und Techniker darstellte, die Anfang der 30er Jahre das Weltniveau bestimmten und sich dann, um die Entwicklung weitertreiben zu können, mit den Bedingungen der Nazi-Herrschaft arrangieren mussten. Für den militärischen Missbrauch und die verbrecherischen Bedingungen in der Produktion sollte ganz überwiegend die Politik verantwortlich sein.

Das gelang von Anfang an nur [mit Widersprüchen](#), prägte aber lange Zeit die [Standardwerke der Luftfahrtgeschichte](#) und bis heute die Geschichtsdarstellung von [Firmen wie Airbus](#) zumindest teilweise.

"Erst seit den 90er Jahren geriet die 1952 geschaffene Kombination aus Überhöhung der technischen Leistungen bei Leugnung der industriellen Basis von mehreren Seiten unter Druck. ...

In der Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte wurde ... immer deutlicher auf die große Bedeutung von Messerschmitt, Heinkel, Junkers und anderen in der nationalsozialistischen Kriegswirtschaft hingewiesen. Vor allem stellten Historiker, die sich mit den Opfern der Gewaltherrschaft beschäftigten, immer häufiger die Frage wie weit die Schöpfer der überlegenen Flugzeuge sich auf das NS-Regime eingelassen hatten und für die Verbrechen verantwortlich waren, die in ihren Unternehmen verübt worden waren."

(L. Budrass, ZfU Bd. 63 Heft 1, 5.3.2018)

Lutz Budrass

Adler und Kranich

Die Lufthansa und ihre Geschichte
1926 – 1955

Blessing



Die bisher wichtigste Studie zur Geschichte der Lufthansa.

Das galt noch stärker für die Lufthansa, zu deren Rolle in der Weimarer Republik und während der Nazi-Herrschaft zwischenzeitlich wichtige Studien erschienen waren. Daraus wurde sehr deutlich, dass die Gründung 1926 durch die [wirtschaftlich-politischen Machteliten](#), an der Spitze die Deutsche Bank und die Reichsregierung, [erzwungen wurde](#), um durch die Schaffung einer Monopolgesellschaft einerseits die Kosten einer als wirtschaftlich wichtig eingeschätzten Tätigkeit möglichst gering zu halten, andererseits eine effiziente Tarnung für die Vorbereitung der durch den Versailler Vertrag verbotenen Gründung einer neuen [Luftwaffe](#) zu schaffen.

Dabei wurde auch noch deutlicher als in der Studie von 2001 [nachgewiesen](#), dass die brutale Ausbeutung von Kriegsgefangenen und KZ-Häftlingen der Lufthansa nicht aufgezwungen wurde, sondern sie selbst sie als wirtschaftliche Notwendigkeit gesehen und massiv forciert hat.

Wie reagiert Lufthansa ?

Wenn CEO Spohr heute offen erklärt, dass die Lufthansa im Nazi-Reich klar [Teil des Systems](#) war, dann bestätigt er damit also nur, und auch nur teilweise, was ohnehin längst nachgewiesen und nicht mehr zu leugnen ist. Auch die *"Furcht vor Regressforderungen von Überlebenden des Völkermords an den europäischen Juden"* oder anderen in den Lufthansa-Werkstätten gequälten Menschen dürfte inzwischen keine Rolle mehr spielen, denn von diesen Personen lebt inzwischen praktisch niemand mehr.

Inwieweit daraus wenigstens, wie angekündigt, noch "kritisches Beleuchten und weiteres Aufarbeiten" der Verantwortung der Lufthansa folgt, bleibt abzuwarten. Zweifel sind angebracht.



Bisher noch eine Wundertüte:
das neue "Geschichtsbuch" der
Lufthansa.

Die bisher vorliegenden Texte verweisen im Wesentlichen auf eine [neue Studie](#), die im März erscheinen soll. Auf knapp 400 Seiten "zeichnet [sie] erstmals umfassend die Entwicklung der Lufthansa seit ihrer Gründung 1926 nach – von ihren Pionierzeiten über ihre Rolle in der Zeit des Nationalsozialismus bis hin zum Wiederaufschwung nach dem Krieg und ihrem Aufstieg zu einem Global Player der Luftfahrt", und enthält auch noch "zahlreiche Abbildungen, seltene Fotografien aus dem Unternehmensarchiv, ikonischen Vintage-Werbematerialien und interne Dokumente". Angesichts der Tatsache, dass die Studien, die sich im Wesentlichen auf die "erste Lufthansa" konzentrieren, schon für sich umfangreicher sind und weitgehend auf Bilderbuch-Einlagen verzichten, ist schwer zu glauben, dass darin fundierte neue Aussagen zu finden sein werden.

Einen ersten Einblick in den Inhalt dieser neue Studie gibt eine [Leseprobe](#), die eine Einleitung der drei wissenschaftlichen Autoren, ein Vorwort von CEO Spohr und ein Grusswort des Aufsichtsratsvorsitzenden Kley enthält. In der Einleitung findet sich der Satz: "Zwischen 1933 und 1945 bewirkte er [der Staat] die

Umwandlung von Lufthansa von einem zivilen zu einem Rüstungsunternehmen, das am Ende de facto Teil der deutschen Luftwaffe war." Mehr ist in der gesamten Leseprobe zu diesem Thema nicht zu finden.

Es gibt allerdings bei Lufthansa noch eine [Seite](#), deren Hauptteil sich liest wie ein Auszug oder eine Zusammenfassung aus dieser Studie. Da heisst es am Anfang:

"Unmittelbar nach der Machtübernahme Adolf Hitlers am 30. Januar 1933 gelangte Hermann Göring in eine politische Spitzenposition, die auch die Fragen des Luftverkehrs und der geheimen Aufrüstung einer Luftstreitmacht umfasste. Die etablierten engen Beziehungen zwischen Lufthansa und führenden deutschen Politikern, die bereits vor 1933 bestanden, sorgten auch dafür, dass Göring Lufthansavorstand Erhard Milch als Staatssekretär des Reichskommissariats für die Luftfahrt holte Damit war Milch Staatssekretär, der später für den Aufbau der Luftwaffe zuständig werden sollte. Lufthansa wurde Teil des NS-Regimes."

Es folgen noch mehrere Absätze zur Beteiligung der Lufthansa am Rüstungsprogramm des NS-Regimes, den Kriegsverbrechen und der Beschäftigung von Zwangsarbeitern ("darunter auch Kinder"), Widerstandsaktionen bei Lufthansa und Liquidation des Unternehmens.

Allen Darstellungen ist gemeinsam, dass sie nichts Falsches aussagen, aber oberflächlich bleiben und viele wichtige Hintergründe übergehen. Das lässt sich beispielhaft zeigen an den oben zitierten Aussagen über [Erhard Milch](#), die sich lesen, als sei da ein Zivilist aus der Lufthansa als Experte ins Ministerium geholt und dort in die Rüstungs- und Kriegspolitik einbezogen worden.

Tatsächlich war er hochdekorierte Kampfflieger im ersten Weltkrieg, versuchte in der Weimarer Republik paramilitärische Fliegertruppen aufrechtzuerhalten, war als Mitarbeiter der Junkers Flugzeugwerke an der Vorbereitung und Gründung der Deutschen Luft Hansa beteiligt und dort ein wesentlicher Vertreter der Kräfte, die mit deren Hilfe die Militarisierung der Luftfahrt vorantreiben und die (noch verbotene) Luftrüstung heimlich weitertreiben wollten. Die Aufnahme in die NSDAP hatte er bereits 1929 beantragt, sie wurde aus taktischen Gründen erst Anfang 1933 vollzogen. Er wurde 1947 wegen "Förderung der Zwangsarbeit und der Ausbeutung von Zwangsarbeitern" von einem US-Militärgericht zu lebenslanger Haft verurteilt, aber schon 1954 vorzeitig entlassen, durfte allerdings in der "neuen Lufthansa" nicht mehr mitspielen.

Für solche Fakten scheint aber in der Lufthansa-Geschichtsaufarbeitung kein Platz zu sein, und erst recht sollen sie die Feierstimmung nicht verderben.

Was Lufthansa in diesem Jubiläumsjahr hauptsächlich vorhat, haben sie Anfang des Jahres [angekündigt](#):

"Im Jubiläumsjahr 2026 wird Lufthansa eine Vielzahl

von Aktivitäten und Veranstaltungen organisieren, um die Geschichte und die Zukunft ... des Luftfahrtkonzerns zu würdigen. Dazu gehören eine permanente Ausstellung im Lufthansa Group Hangar One, besondere Veranstaltungen, ein Geschichtsbuch, Film- und Video-Produktionen, Mitarbeiterfeste, Kunden-Events sowie Marketing- und Produktaktionen."



Die Jubiläums-Kraniche

Auch ein paar [Sonderlackierungen](#) werden noch für absehbare Zeit unterwegs sein, und die [Markengeschichte](#) wird aufgepeppt. Ansonsten macht der gesamte LH-Auftritt deutlich, dass nichts die Feiern stören soll, weder die Verbrechen der "ersten Lufthansa" noch die Konflikte der späteren Geschichte.

Was hat sich nicht geändert ?

Es deutet praktisch nichts darauf hin, dass Lufthansa ernsthaft Verantwortung für ihre Verbrechen in der Vergangenheit übernehmen will. Die Darstellung ihrer Geschichte wird nur soweit angepasst wie unbedingt nötig, und die "dunklen Seiten" werden auf die 12 Jahre der Nazi-Herrschaft von 1933 - 1945 beschränkt, wo sie sich unter Zwang an den Verbrechen anderer beteiligte.

Ansonsten wird die Darstellung ihrer Leistungen eher noch stärker übertrieben: sie sieht ihre Gründung als *"Grundstein für eine Erfolgsgeschichte der internationalen Luftfahrt, die bis heute andauert"*, feiert ihren *"besonderen Spirit, der durch Pioniergeist, Leidenschaft für das Fliegen und Premiumanspruch geprägt ist"* und sieht "Lufthansa" als *"Name, der seit Generationen und über Kontinente hinweg den Traum vom Fliegen und die Sehnsucht nach Ferne in sich trägt"*. Derartige Euphemismen kennzeichnen auch das Auftreten ihrer führenden Repräsentanten.

Der Vorstandsvorsitzende [Carsten Spohr](#) gibt sich gerne weltoffen und technisch progressiv, ist aber auch Träger des Ordens der konservativ-reaktionären [St. Georgs-Ritter](#), deren Weltbild und Wertekanon von Idealen aus dem vor-vorigen Jahrhundert bestimmt wird. Er redet oft von Nachhaltigkeit, managt aber eine Fossil-Flotte, deren Emissionen an Lärm, Schadstoffen und Treibhausgasen alle lokalen und globalen Belastungsgrenzen sprengen, und [erklärt](#) auch noch unbekümmert, dass sich daran auf absehbare Zeit nichts ändern soll und wird.

Grösster Aktionär der Lufthansa AG ist [Klaus-Michael Kühne](#), Erbe eines Milliarden-Vermögens, das durch Kollaboration mit dem Nazi-Regime seit 1933, Diebstahl jüdischen Eigentums im grossen Stil und Rüstungsaufträge [zusammengestohlen wurde](#), was er [gerne vertuschen würde](#). Hauptberuflich führt er heute noch den daraus entstandenen globalen fossilen [Logistik-Konzern](#), der ebenfalls massiv zur Klimaschädigung beiträgt.



DLH "turned around"

Und natürlich geht auch im Jubiläumsjahr der Normalbetrieb bei Lufthansa weiter. Selbst extrem luftfahrt-freundliche Plattformen weisen auf [Umbrüche](#) hin, die so garnicht zu den Jubiläumsbotschaften einer "gemeinsamen Reise" passen. Im Kostensenkungs-Programm "Turn-around" sollen [weitere 4.000 Stellen](#) eingespart werden, nachdem CEO Spohr schon 2017 für brutale Konsolidierungspolitik zum [Manager des Jahres](#) gewählt wurde und mit dem [radikalen Personalabbau](#) während der COVID-Pandemie sein Meisterstück geliefert hat.

Den verbliebenen Belegschaftsmitgliedern wird nachdrücklich deutlich gemacht, dass die Sicherung der Dividende der Anteilseigner Priorität hat und sie dafür, dass sie ihre Arbeitsplätze behalten dürfen, [Opfer bringen](#) und mindestens auf Lohnzuwächse verzichten müssen.

Auch die Beziehungen zum Militär haben ja spätestens seit der [Zeitenwende](#) nichts Anrühiges mehr. Daher kann Lufthansa im neuesten Politikbrief [stolz verkünden](#)

"Die Lufthansa Group und die Bundeswehr verbindet eine langjährige Partnerschaft. Nun vertieft der Konzern die Zusammenarbeit ... Damit leistet Lufthansa einen Beitrag zur sicherheitspolitischen Zeitenwende und Verteidigungsfähigkeit Deutschlands und Europas. Seit der Gründung der Bundesrepublik steht die Lufthansa Group der Bundeswehr verlässlich zur Seite. Zunehmend unterstützt das Unternehmen die Streitkräfte auch dort, wo Einsatzfähigkeit konkret entsteht: bei der Einführung neuer fliegender Systeme, in der Wartung und Instandhaltung sowie in der Ausbildung des fliegenden und technischen Personals."

Auch hier wird also an alte Traditionen angeknüpft. Angesichts der Tatsache, dass die Bundesrepublik 1949 gegründet wurde, die "neue Lufthansa" aber erst 1953, könnte man sich natürlich fragen, wie das in den Jahren dazwischen funktioniert hat, aber wir wollen ja nicht kleinlich sein. Die Herren, die bis 1945 die "erste Lufthansa" gemanagt und 1953 die "neue" gegründet haben, sind in den Jahren dazwischen auch schon staatstragenden Tätigkeiten nachgegangen.

Auch die Bundeswehr wurde ja erst 1955 gegründet, aber die planerischen und strukturellen Vorarbeiten wurden von den Vertretern der alten Wehrmacht schon viel früher betrieben und sind [spätestens seit 1950 aktenkundig](#). Gleichermassen waren die nicht inhaftierten Repräsentanten der "ersten Lufthansa" bei deren Liquidation 1951 längst damit beschäftigt, die Nachfolge-Organisation vorzubereiten. Und man kannte sich ja schliesslich von der früheren Zusammenarbeit.

"Rote Fäden" der Lufthansa-Geschichte

In der schon erwähnten [Einleitung](#) zum neuen "Geschichtsbuch" der LH beschreiben die drei wissenschaftlichen Autoren, dass in ihrer Darstellung *"Themenstränge die Lufthansa Geschichte wie ein roter Faden"* durchziehen, sie benennen dazu *"das Verhältnis zum Staat"*, *"den technischen Fortschritt"* und *"wiederkehrende Krisen"*.

Eine kritische Darstellung könnte das ersetzen durch *"Staatsabhängigkeit"*, *"euphemistische Erzählungen"* und *"Varianten der Ausbeutung"*.

Staatsabhängigkeit

Anders als andere Industriebereiche war die Luftfahrt nicht nur in ihrer Entstehungsphase wesentlich vom Staat abhängig, sondern hat bis heute ein besonderes, im Laufe der Geschichte variierendes, aber immer intensives Verhältnis zum Staat behalten. Das gilt sowohl für Entwicklung und Bau des jeweiligen Fluggeräts als auch für den Betrieb und damit auch für die Fluggesellschaften.

Auf staatlichen Druck gegründet, wirtschaftlich völlig abhängig von den Subventionen durch die öffentliche Hand (Reich, Länder und Kommunen) und für verschiedenste Zwecke instrumentalisiert, galt das, inzwischen weitgehend unbestritten, für die gesamte Existenz der "ersten Lufthansa". Aber auch die "neue Lufthansa" war nicht nur eine staatliche Gründung, viele Jahre im Besitz des Bundes und des Landes NRW und mit einem staatlichen Quasi-Monopol für den Luftverkehr in Deutschland ausgestattet. Auch nach der angeblich "vollständigen Liberalisierung" des Luftverkehrs in Europa in den neunziger Jahren blieb sie in vielfältiger Weise auf staatlichen Schutz (durch Zulassungsbeschränkungen, Luftverkehrsabkommen u.ä.) und eine Vielzahl von offenen und versteckten Subventionen angewiesen.

Auch bei der Bewältigung der "wiederkehrenden Krisen" musste der Staat in jeweils unterschiedlichem Ausmaß mit-
helfen, am deutlichsten während der Corona-Pandemie 2020/21, als der Bund umfangreiche Kredite zur Verfügung stellte und vorübergehend sogar wieder Mit-eigentümer wurde, ohne allerdings irgend-
wie in das Krisenmanagement des Konzerns einzugreifen. Ein solcher Eingriff wäre allerdings nicht nur berechtigt, sondern im öffentlichen Interesse in mehr-facher Hinsicht notwendig gewesen. Nicht nur blieb die Reaktion der Lufthansa (und der gesamten Luftverkehrswirtschaft) bei Ausbruch der Pandemie weit hinter dem zurück, was aus wissenschaftlicher Sicht notwendig gewesen wäre, auch die aufgeworfenen sozialen und wirtschaft-lichen Probleme hätten dringend politi-scher Steuerung bedurft. Tatsächlich aber wurden die Krisenlösungen, wie in den meisten anderen Fällen auch, rein nach betriebswirtschaftlichen Kriterien bestimmt und auf dem Rücken der Beschäftigten und der Kund*innen durchgesetzt.

Und auch die grösste und existenzbedrohendste Krise nicht nur für Lufthansa, sondern für die gesamte Luftfahrt und die Menschheit insgesamt, wird ohne massive staatliche Interventionen nicht gelöst werden können.

Es ist in den letzten Jahren immer deutlicher geworden, dass die Luftverkehrswirtschaft nicht nur ihren selbst propagierten Beitrag zur Eindämmung der Klimakatastrophe nicht leisten kann, sondern auch mit der Anpassung an die bereits auftretenden Klimaschäden überfordert ist. Nicht einmal die Bereitstellung der lange geplanten geringen Anteile von sog. "nachhaltigen Treibstoffen" aus Biomasse haben sie in ausreichendem Umfang organisieren können.

Sollte jemals so etwas wie ein nachhaltiger Luftverkehr auf der Basis nicht oder nur wenig klimaschäd-licher Antriebe zustande kommen, werden die notwendigen Forschungen und der Aufbau von Infra-strukturen von der öffentlichen Hand organisiert werden müssen.



Euphemistische Erzählungen

Solche Erzählungen wurden immer genutzt, um die besondere Rolle der Luftfahrt im Vergleich mit anderen Wirtschaftszweigen hervorzuheben und sie mit Mythen von unbegrenztem Fortschritt und grenzenloser Freiheit zu verbinden. Insbesondere in Deutschland wurden und werden sie auch gerne nationalistisch überhöht und mit Thesen von genialer deutscher Ingenieurskunst, Weltgeltung der deutschen Luftfahrt u.ä. verknüpft.

Davon sind auch die aktuellen Lufthansa-Materialien nicht frei, auch wenn sich Lufthansa im Allgemeinen gerne als "Global Player" und "grösste europäische Airline" präsentiert.

Diese Erzählungen stehen häufig in krassem Gegensatz zur Realität. So spricht Lufthansa wiederkehrend von "Pioniergeist" und "Innovation" und vermerkt bereits für das Jahr 2010 *"die größte Flottenmodernisierung ihrer Geschichte – leiser, weiter, effizienter"*, betreibt aber bis heute eine weitgehend veraltete Flotte, die z.B. im [atmosfair Airline Index 2025](#) auf Platz 100 von 123 bewerteten Airlines landet und gerade eben noch "Effizienzklasse D" (analog den EU-Effizienzklassen A-G) erreicht. Hinter der auf Hochglanz polierten Fassade verbirgt sich eine Welt, die auch für viele unmittelbar Beteiligte nur Hektik, Chaos, Stress und gesundheitliche Belastungen bringt, während die Umgebung extrem verlärm und verreckt wird.

Ebenso wird die wirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt völlig überhöht. Es wird die *"Verbindung von Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften"* gefeiert und die Bedeutung der "Konnektivität" für die lokale Wirtschaft betont, obwohl die allgemein eine zunehmend geringere Rolle spielt und ein immer grösserer Teil der Flüge nur noch für die Tourismus-Industrie relevant ist.



Hier erkennt man zumindest, dass Elemente eingefügt wurden.

Auf den Jubiläums-Webseiten gibt es weitere Merkwürdigkeiten. So taucht auf Seiten mit Bildern aus der Lufthansa-Geschichte ganz unten der Satz auf: *"*Dieses Bild wurde unter anderem mittels künstlicher Intelligenz bearbeitet und verändert. Die Bearbeitung erfolgte, um den Inhalt an zeitgemäße ethische und visuelle Anforderungen anzupassen."* Es ist oft nicht einfach, herauszufinden, auf welche der zahlreichen Bilder er sich beziehen soll und was da bearbeitet worden sein könnte.

Ein Bild, das mit einem entsprechenden Sternchen markiert ist, besteht aus drei Elementen, die anderswo auch einzeln auftauchen, ohne dass sie eine Markierung tragen und ohne dass Unterschiede zu erkennen wären. Andere tragen etwas, was wie ein Sternchen aussieht, sich aber bei ganz genauem Hinsehen als das Logo des Lufthansa-Partnernetzwerks "Star Alliance" entpuppt. Die im Januar gestartete [Kampagne 100 Jahre Markengeschichte](#) soll *"nicht ... klassische Rückschau, sondern .. emotional inszenierte Zeitreise durch die Jahrzehnte"* sein. Sie *"übersetzt 100 Jahre Markengeschichte in eine moderne Bilderwelt und macht die besondere Vergangenheit großflächig erlebbar. Die historischen Motive wurden von der Agentur Serviceplan weiterentwickelt."*

All das bedeutet wohl, dass selbst die früheren Darstellungen der Luftfahrt-Traumwelten gnadenlos "nachbearbeitet" und "weiterentwickelt" werden, ohne das im Detail kenntlich zu machen. Manchmal scheint nur das aktuelle 100-Jahre-Logo und eine Fussnote eingefügt zu sein, aber was könnte "an zeitgemäße ethische Anforderungen angepasst" worden sein? Die Bademoden sind es wohl eher nicht.

Offensichtlich ist das egal, es kommt nur darauf, dass die Darstellungen die heute gewünschten Bilder und Visionen vermitteln. Und warum auch nicht? Um historische Korrektheit geht es hier nirgendwo, und mit der Realität haben diese Darstellungen damals wie heute wenig bis nichts zu tun.

Varianten der Ausbeutung

In den Jubiläumsmaterialien der Lufthansa ist oft von der *"Lufthansa Familie"* die Rede, die *"zusammen hält"*, von *"Lufthanseat:innen, ... die ein besonderer Spirit, der durch Pioniergeist, Leidenschaft für das Fliegen und Premiumanspruch geprägt ist"*, verbindet. Die Realität erinnert eher an eine patriarchalische Familie, in der die meisten sich anpassen müssen oder ausgeschlossen werden.

Wir wissen wenig über die Arbeitsbedingungen in der Luftfahrtindustrie zu Zeiten der Gründung der ersten Lufthansa, aber man kann wohl davon ausgehen, dass sie im Bereich der Flugzeug-Produktion vergleichbar waren den Bedingungen im sonstigen Maschinenbau oder Fahrzeugbau. Das fliegende Personal, insbesondere die Piloten, dürfte auch damals schon eher privilegiert gewesen sein. Das änderte sich natürlich unter den Bedingungen der Kriegswirtschaft, in der die meisten Piloten für Kampfeinsätze herangezogen wurden und die Lufthansa als Konzern sich neben einigen wenigen Zubringerdiensten auf die Wartung und Reparatur des fliegenden Geräts konzentrieren musste. Die Personal-Zusammensetzung in den Werkstätten änderte sich dabei sehr drastisch:

"Viele Flugzeuge und Besatzungen werden an die Luftwaffe abgegeben. ... Ab 1940 arbeiten Zwangsarbeitende in großer Zahl in den Werkstätten der Lufthansa und halten den Betrieb im Krieg am Laufen. ... Auf dem Höhepunkt arbeiten bei der Lufthansa etwa 10 000 ausländische Arbeiter.

Eine Besonderheit der Lufthansa: Sie ist selbst in der Lage Zwangsarbeitende zu rekrutieren. ... Das Unternehmen beschäftigt viele Kinder und Jugendliche. ... „So ein Flugzeug hat sehr entlegene Ecken. ... Es braucht kleine Hände, die dort die schar-tigen Schusslöcher wieder hinkriegen.“ ... Erst am Schluss stellen die wenigen ver-blichenen deutschen Facharbeiter die letzten Reparaturschritte fertig. „Alles darunter machen die Zwangsarbeiter.“ ... „Die Perspektive ist ab 1936: Wir arbeiten für die Zeit nach dem Krieg und das heißt, wir müssen Geld sparen“ ... Im Umkehrschluss habe das Unternehmen wenig Geld in die Versorgung von Zwangsarbeitenden inves-tiert. Ihre Versorgungslage sei bei der Lufthansa im Vergleich zu anderen Unter-nehmen schlechter gewesen."

(Text: FR, Zitate: L.Budrass)

Die "neue Lufthansa" beginnt unter ganz anderen Bedingungen. Sie konzentriert sich zunächst auf den Flugbetrieb mit im Ausland eingekauftem Gerät und hat mit Reparatur und Wartung zunächst nur intern zu tun. Als staatlicher Betrieb garantiert sie der Zeit entsprechende Arbeitsbedingungen, wobei die Hierarchien steiler werden. Die Piloten sind privilegiert und erzielen zunehmend höhere Gehälter und bessere Altersversorgung, aber auch die Bedingungen für das Kabinenpersonal entwickeln sich eher überdurchschnittlich.

Mit der Zeit erweitern sich die Tätigkeitsbereiche wieder, eine eigenständige Technik-Abteilung und eine eigene Frachtsparte entstehen, auch das Catering wird zunehmend in Eigenregie durchgeführt. Vor allem aber spielen mit zunehmendem Massenverkehr die Bodenverkehrsdienste (formal die Boden-abfertigungsdienste) eine zunehmende Rolle.

Im Zuge der Privatisierung verschärft sich aber der Kostendruck wieder, es wird umstrukturiert und verschiedene Strukturen zum Zweck der Personalkosten-Einsparung ausgegründet und Tätigkeits-bereiche 'outgesourced'. Der politisch forcierte Konkurrenzdruck strapaziert den Familiensinn. Mehrere Studie zeigen, was das für Folgen für Arbeitsbedingungen, Arbeitssicherheit und Einkommens-situation der Flughafenbeschäftigten, des Kabinenpersonals und (schwerpunktmäßig) der Boden-verkehrsdienste hat. Aktuell werden die Umstrukturierungen genutzt, um auch die letzten Privilegien der Piloten in der Kerngesellschaft weiter zu schleifen. Auch im Jubiläumsjahr herrscht richtig Zoff in der Familie.

Der "Rote Faden" besteht hier also darin, dass Lufthansa die Lufthanseat:innen immer soweit ausbeutet, wie es die gesellschaftlichen Verhältnisse gerade zulassen oder (aus LH-Sicht) erfordern. Wenn ausnahmsweise Zwangs- und Kinderarbeit möglich oder notwendig sind, werden sie genutzt, ansonsten werden die Kostenstrukturen durch Lohndrückerei und Stellenabbau "optimiert", soweit es den Betrieb nicht ernsthaft gefährdet - 100 Jahre normales kapitalistisches Management.

Fazit

Nach den bisher vorliegenden Materialien entsteht sehr deutlich der Eindruck, dass Lufthansa das ausgerufene Jubiläumsjahr ausschliesslich dazu nutzen will, ihr Image aufzupolieren. Frühere Ignoranz und Verdrängung wird gerade soweit zurückgenommen, wie es notwendig ist, um in weiten Teilen der wenig informierten Öffentlichkeit glaubwürdig zu bleiben, und Transparenz wird einfach auch da behauptet, wo Verschleierung und Vertuschung unvermindert weiter gehen.

Der Schwerpunkt der Feierlichkeiten liegt konsequenter Weise nicht auf der Gründung des Unternehmens am 6. Januar 1926 und dessen weiterer Entwicklung, sondern auf dem "Beginn der Reise" mit dem Erstflug am 6. April 1926, deren Fortsetzung dann als eine Geschichte von Erfolgen und immer neuen Höchstleistungen erzählt werden soll - kleine Rückschläge inbegriffen.

Das Ganze wird als grosse Show inszeniert, die das Publikum unterhalten und begeistern soll. Selbst wo es um technische Aspekte wie Flugzeug-Entwicklung, Streckennetze o.ä. geht, bleibt die Darstellung oberflächlich oder konzentriert sich auf Luxus-Details, die den Status als "Premium-Airline" untermauern sollen. Kampagnen zur "Markenentwicklung" konzentrieren sich auf Äusserlichkeiten wie Werbeplakate, Veränderungen am Logo und neue Lackierungen.

Eine abschliessende Beurteilung ist natürlich frühestens im April möglich, wenn der geplante "Höhepunkt" des Jubiläumsjahres vorüber ist und das neue "Geschichtsbuch" vorliegt, aber bisher deutet nichts darauf hin, dass inhaltlich noch etwas wesentlich anderes zu erwarten wäre. Ein paar Altlasten werden abgeräumt und eine überwiegend virtuelle, schöne neue Welt konstruiert, die mit der Realität nur wenige Berührungspunkte hat. Im Hintergrund läuft das normale Geschäft weiter.

Für alle, die begründete Kritik an diesem "normalen Geschäft" haben, sollte damit auch klar sein, dass es zwar mehr als genug Anlass und Möglichkeit gibt, die Lufthansa-Werbeshow zu diskreditieren und ihre fortgesetzte Heuchelei und Geschichtsfälschung zu entlarven, es im Kern aber immer und hauptsächlich darum gehen muss, ihre aktuelle Geschäftspolitik ins Zentrum der Kritik zu rücken und zu zeigen, wohin die Reise der Lufthansa wirklich führen soll.

Sie sind zwar von den Abscheulichkeiten und Brutalitäten ihrer finstersten Vergangenheit weit entfernt, aber dennoch ist ihr aktuelles Streben nach grenzenlosem Wachstum ihres klimazerstörenden und gesundheits- und umweltbelastenden Geschäfts auch ein Verbrechen an der Menschheit, deren Überleben davon abhängt, dass die Klimakatastrophe eingedämmt und der globale Temperaturanstieg in Grenzen gehalten werden kann.

Um dem entgegen zu wirken, müssten ihren Propaganda-Auftritten die folgenden Argumente und Forderungen entgegengesetzt werden:



Zumindest in der Propaganda startet Lufthansa steil durch

- Lufthansa war in ihrer gesamten Geschichte in allen ihren Organisationsformen immer eng mit der Politik verbunden und hatte und hat massive politische Unterstützung, ohne die ihr Geschäftsmodell niemals wirtschaftlich tragfähig gewesen wäre. Sie kassiert Steuergelder von allen, um die Preise für die Bessergestellten, von 'Mittelklasse' bis 'Oberschicht', niedrig zu halten.
- Die phantastischen Erzählungen sollen verschleiern, dass ihr volkswirtschaftlicher Nutzen immer mehr in den Hintergrund tritt, während sie die Befriedigung von Luxusbedürfnissen immer mehr zum Kern ihres Geschäftsmodells macht, aber auch mit Billigablegern das Massengeschäft bedient. Freiheit und Abenteuer sind die Vision, sozial- und umwelt-schädlicher Massentourismus überwiegend die Realität.
- Anstelle des immer weiteren Wachstums und der Profitmaximierung auf Kosten von Klima, Gesundheit und Umwelt muss eine sozial-ökologische Transformation treten, die ein Schrumpfen ihrer Tätigkeit auf ein nachhaltig mögliches Maß mit einer sozialen Perspektive für ihre Belegschaft verbindet

Wenn es gelänge, sie bei ihren öffentlichen Show-Auftritten damit zu konfrontieren und deutlich zu machen, dass ihre schöne neue Welt ein Luftschloss ist, das beim Platzen die Trümmerlandschaft enthüllen würde, in die ihre Aktivitäten wirklich führen, dann hätte dieses Jubiläumsjahr doch noch eine nützliche Funktion.

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