

## Kommentar

# EADS stellt aus: Es lebe die Rüstung, was kümmern uns die Opfer!

*Ausstellung 90 Jahre Flugzeugbau im Rathaus vom 26. Oktober bis 20. November 2006*

Die Firma EADS feiert mit dem Segen der Stadt im Rathaus 90 Jahre Fluggeschichte. 90 Jahre? Das bedeutet, EADS sieht sich noch in der Tradition der Rumppler-Werke, die in den letzten Kriegsjahren des Ersten Weltkriegs bereits die Serienproduktion von Militärflugzeugen in drei Hallen aufnahmen. Die Produktion fand unter der Leitung des technischen Direktors Otto Meyer statt, der in der Ausstellung als „visionärer Gestalter“ bezeichnet wird. Später wurde Otto Meyer Direktor und Vorstand der MAN-Werke, im Faschismus und selbstredend auch nach dem Krieg. Die MAN war der zentrale Rüstungsbetrieb im Faschismus und stellte hauptsächlich U-Boot-Motoren her, doch durch die wachsende Bedeutung der Luftwaffe für die Nazis erlebten die Messerschmitt-Werke einen Boom, der sie auf etwa die gleiche Zahl von Beschäftigten wie die MAN katapultierte.

Wilhelm Emil Messerschmitt war nicht nur der „geniale“ Konstrukteur der Luftwaffe und Rüstungsunternehmer, sondern er avancierte im Nationalsozialismus zum Wehrwirtschaftsführer. Das Internetlexikon *Wikipedia* nennt eine Reihe von Wehrwirtschaftsführern in dieser Reihenfolge: Friedrich Flick, Gustav Krupp von Bohlen und Halbach, Alfried Krupp von Bohlen und Halbach, Wilhelm Emil Messerschmitt...

Ein Umstand, der in der Ausstellung im Rathaus ebenso vertuscht wird wie die aktive, verbrecherische Rolle Messerschmitts beim Einsatz von Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen. Wir zitieren aus *Wikipedia*: „Durch die Entwicklung der Me 262 gewann er [...] die Begeisterung von Hitler, was Messerschmitt wiederum vor weiteren Angriffen Milchs bewahrte. Der Preis für seine Rehabilitierung war eine Verstrickung Messerschmitts in das Zwangsarbeitersystem der SS, die die todgeweihten Arbeitskräfte zur Produktion der Strahlmaschinen zusammentrieb. Messerschmitt forderte zur Aufrechterhaltung der Produktion den Einsatz von Zwangsarbeitern und begrüßte die teilweise Verlagerung der Produktion in das Konzentrationslager Dachau und kann mithin als mitverantwortlich für den Tod tausender Arbeiter angesehen werden.“

Auf dem Gögginger Friedhof steht ein Grabstein, der an vier sowjetische Zwangsarbeiter aus einem Gögginger KZ-Außenlager Dachaus erinnert, die vermutlich für die Messerschmitt-Flugzeugwerke in Haunstetten arbeiteten und wegen Rebellion von der Gestapo brutal gefoltert und ermordet wurden. [»»»](#)

Messerschmitt, dessen Rüstungsbetrieb im Faschismus auf über 18 000 Beschäftigte answoll, von denen die Hälfte Zwangsarbeiter waren, wurde 1945 als mutmaßlicher Kriegsverbrecher bis zum Frühjahr 1948 interniert. Er wurde im Entnazifizierungsverfahren als „Mitläufer“ eingestuft und musste zunächst aus politischen Gründen vom Flugzeugbau Abstand nehmen. Während dieser Zeit ließ er in seinen Augsburger und Bamberger Werken Fertighäuser, Nähmaschinen, Bügeleisen, Kabinenroller, Vespas, Klein- und Mittelklasseautos, Kleinmöbel, Radiogehäuse etc. herstellen. Es ginge also auch anders, wie es auch nach dem Ersten Weltkrieg in den Rumppler-Werken anders ging. Aber eben nur, wenn die Rüstungsproduktion verboten ist!

Messerschmitt, der „Mitläufer“ entlastete seinerseits den Augsburger Gauleiter Karl Wahl in einer eidesstattlichen Erklärung als untadelig zusammen mit 139 anderen Entlastungszeugen, unter ihnen der Bischof, eine Reihe von Betriebsführern und hohen Beamten. Dadurch blieb

dem Gauleiter unter Anrechnung der Internierungszeit das Gefängnis erspart. 1958 landete Karl Wahl als Bibliothekar bei der Fa. Messerschmitt, wo er zehn Jahre lang wirkte bei der Bereinigung des Firmenarchivs. >>>

Während des Verbots von Rüstung und Rüstungsproduktion ging Messerschmitt 1951 nach Spanien und entwickelte unter dem faschistischen General Franco die Me 109, den Standardjäger der Nazis, weiter. Das Vorgängermodell, die Messerschmitt Bf 109, und andere von Messerschmitt entwickelte Maschinen gehörten zur Ausrüstung der Legion Condor, die von Hitler zur Unterstützung des von Francisco Franco geführten Militäraufstands gegen die gewählte Regierung geschickt wurde. Am Massaker von Guernica war die erste überhaupt je eingesetzte Messerschmitt Bf 109 beteiligt. „Dieses neue Kampfflugzeug war ein Wunder der modernen Kriegführung: Es erreichte bis zu 560 Stundenkilometer, hatte kugelsichere Treibstofftanks und eine Reichweite von 640 Kilometern.“ >>> Im Rahmen der Erprobung neuer Waffensysteme kamen später noch 48 moderne Jagdflugzeuge Messerschmitt Bf 109 B/C in der faschistischen Legion Condor zum Einsatz.

Mit der Remilitarisierung Westdeutschlands war Messerschmitt sofort wieder auf dem Plan. Ab 1955 baute er wieder für die deutsche Luftwaffe Flugzeuge (Lizenzbau der Fiat G.91). Auch für die NATO übernahm er später Aufträge. 1968 fusionierte die Messerschmitt AG auf massiven politischen Druck mit der Bölkow-Gruppe und wenig später mit der Luftfahrtabteilung des Hamburger Konzerns Blohm (HFB). Diese drei Unternehmen bildeten die Messerschmitt-Bölkow-Blohm-Gruppe, kurz MBB genannt, dessen Teilhaber Messerschmitt wurde. Hier plante der Konstrukteur unter anderem einen Senkrechtstarter, die EWR VJ 101, der aber nicht in Produktion ging.

Bereits ab den 60er Jahren erstrahlte Prof. Messerschmitt wieder als hochgeehrter Luftfahrtpionier und Mäzen – und selbstverständlich als Rüstungsunternehmer: bayerischer Verdienstorden, Bundesverdienstorden, eine schwerreiche Firmenstiftung, die in Augsburg „denkmalpflegerisch“ tätig wurde... Die Stadt ehrt ihn mit der Professor-Messerschmitt-Straße, mit einem Fliegerbrunnen am alten Flugplatz, der 1991 von den Künstlern Hans Heichele und Urban Ehm aus Augsburg entworfen und von Auszubildenden der Firma MBB (heute EADS) errichtet wurde, sowie mit einer Vita auf der Webseite der Stadt.

Während in München der Grünenstadtrat Siegfried Benker unlängst in einem offenen Brief an den OB Uhde gegen zwei Gedenktafeln für Claude Dornier und Willy Messerschmitt am U-Bahnhof Garching scharfen Protest einlegte und den OB aufforderte, der geplanten feierlichen Eröffnung des Bahnhofs fernzubleiben und dort nicht zu sprechen, wird in Augsburg ungeniert ein 90-jähriges Jubiläum von EADS und seiner Vorläuferfirmen gefeiert.

Siegfried Benker schreibt in seinem Brief an den OB von München: „In Anbetracht der – oben nur kurz beschriebenen – Verflechtungen Dorniers und Messerschmitts sowie der Leiden der Opfer kann man nur zu der Feststellung kommen, dass diese Tafeln die historische Wahrheit verschleiern und die Opfer verhöhnern, die in den KZ-Außenlagern oder als Zwangsarbeiter bei der Produktion in diesen Firmen umkamen oder ausgebeutet wurden. Diese Tafeln können für die Opfer nur eines bedeuten: Alle Getöteten und Ausgebeuteten sind zusammen nicht so bedeutsam, wie die Leistung dieser beiden Ingenieure. Das Beharren auf der Ehrung bedeutet, dass alle Schrecken des Nationalsozialismus die Leistungen dieser Konstrukteure nicht überdecken können. Mit mehr Verachtung können Opfer wohl kaum bedacht werden.“ (s. Anhang 1)

Diese harten Worte müsste sich zweifelsohne auch OB Wengert anhören, wenn sich im Augsburger Stadtrat eine/r zu einem Protest aufrufen würde. Aber offensichtlich gehen die Stadträte der Regenbogenfraktion mit verbundenen Augen ins Rathaus oder sie sind alle erblindet. Schlimmer noch: da an der unsäglichen Feier im Rathaus zur Eröffnung der Ausstellung am 25. Oktober auch Stadträtinnen und Stadträte teilgenommen haben, müssten

sie sich auch noch die Ohren verschlossen haben. Sonst hätten sie die unsägliche, schamlose Rede des OB gehört und eigentlich sofort handeln müssen. (s. Anhang 2: Grußwort von OB Paul Wengert)

Wir empfinden nichts als Abscheu und Empörung über diese Ausstellung. Wenn man will, könnte man schon in Erfahrung bringen, dass Messerschmitt nicht nur 9000 Zwangsarbeiter ausgebeutet hat, sondern 3500 KZ-Häftlinge aus Dachau in den Außenlagern Lauingen, Landsberg, Bäumenheim, Augsburg-Michlwerke und Burgau eingesetzt hat. Die Arbeitsbedingungen dieser Häftlinge waren mörderisch im wahrsten Sinne des Wortes. Nerdinger schreibt, dass Messerschmitt zu den wichtigsten „Arbeitgebern“ im KZ Dachau zählte neben der SS selbst. Auch in der Halle 116 der Luftnachrichtenkasernen Pfersee/Stadtbergen, ein Außenlager des Konzentrationslagers Dachau, waren bis zu 2000 Häftlinge untergebracht, die für Messerschmitt arbeiten mussten. Die Lebensbedingungen im Lager waren hart. Überlange Arbeits- und Wegezeiten, minderwertige, geringe Kost, desolate hygienische Verhältnisse und nicht zuletzt Schikanen der Wachposten waren an der Tagesordnung. Hinzu kamen Krankheiten und Epidemien. Dies führte zu vielen Todesfällen im Lager Pfersee. [»»»](#)

Um das Kraut noch fett zu machen, läßt die Stadt für 200 geladene Gäste aus Rüstungswirtschaft und Politik zur Eröffnung der Ausstellung eine Me 108 auf dem Rathausplatz aufstellen und einen Neffen von Messerschmitt antanzen neben EADS-Rüstungsmanagern, damit die historisch ungebrochene Linie auch noch personell verdeutlicht wird.

Aufgrund der massiven Kritik in der Öffentlichkeit, vorgetragen durch Frau Präsidentin Charlotte Knobloch, Vorsitzende des Zentralrats der Juden in Deutschland sowie Max Mannheimer, Vorsitzender der Lagergemeinschaft Dachau, hat der Stadtrat der Stadt Garching beschlossen, die Tafeln mit folgendem Text zu versehen: „[...] Willy Messerschmitt (1898 - 1978) Der Flugzeugkonstrukteur Willy Messerschmitt prägte den Weltruf der Bayerischen Flugzeugwerke, der späteren Messerschmitt AG. Er fertigte als Erster Düsenflugzeuge in Serie. Seine Firma baute während des Zweiten Weltkrieges Kampfflugzeuge, auch unter Einsatz von Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen, von denen viele dabei zu Tode kamen.“

Benker beklagt in seinem Brief an OB Uhde: „Trotz ihrer tiefen Verstrickung in das nationalsozialistische Regime und seinen verbrecherischen Krieg wird die Ehrung der Konstrukteure der Ganzmetall- und Düsenflugzeuge für notwendig erachtet.“

Die „Jubiläums“-Ausstellung von EADS findet vom 26. Oktober bis 20. November im Augsburger Rathaus statt. Vielleicht ermuntert unsere Berichterstattung doch noch friedliebende Menschen und entsprechende Organisationen, Protest bei der Stadt einzulegen. Die Ausstellung hätte eigentlich im Rathaus untersagt werden müssen. Denn wie kann man ein Jubiläum von Traditionen feiern, die ja zur Bombardierung der Stadt geführt haben. Um ein Haar wäre dabei auch das Rathaus zerstört worden.

Zumindest müsste jetzt noch eine Korrektur durch die Stadt erfolgen und ergänzende Tafeln aufgestellt werden. Vielleicht rafft sich ja sogar eine Stadträtin oder ein Stadtrat zu einer Initiative auf. Eigentlich wäre auch eine Kampagne fällig zur Umbenennung der Dr.-Otto-Meyer-Straße und der Professor-Messerschmitt-Straße. Ferner wären Korrekturen bzw. Ergänzungen an der Webseite der Stadt [»»](#) sowie am Fliegerbrunnen [»»](#) nötig.

*Peter Feininger*

---

Anhang 1: Offener Brief vom Münchner Stadtrat Benker an OB Christian Ude

Anhang 2: Grußwort von OB Paul Wengert

## Anhang 1: Offener Brief vom Münchner Stadtrat Benker an OB Christian Ude

### **Eröffnung des U-Bahnhofes Garching: Tafeln ehren NS-Täter**

Siegfried Benker von Bündnis 90/Die Grünen hat in einem Offenen Brief an OB Christian Ude diesen aufgefordert der geplanten feierlichen Eröffnung des U-Bahnhofs Garching fernzubleiben - obwohl er für diesen Tag als Redner vorgesehen sei. In dem Brief heißt es:

«Mit Claude Dornier und Willy Messerschmitt werden in diesem neuen U-Bahnhof zwei Wissenschaftler und Unternehmer geehrt, die das nationalsozialistische Regime unterstützt und von ihm profitiert haben.

Claude Dornier war Mitglied der NSDAP und Wehrwirtschaftsführer. Seine Werke in Oberpfaffenhofen und München-Neuaubing, Brunhamstraße 21, produzierten seit 1936/37 serienmäßig Kampfbomber. In dem Katalog «Ort und Erinnerung» von Winfried Nerdinger heißt es: «Für ihre Zwangsarbeiter, deren Zahl sich von Dezember 1941 bis Frühjahr 1944 von 855 auf 1913 mehr als verdoppelte, errichtete Dornier ein Arbeitslager direkt neben der Flugzeugfabrik. Fast jeder zweite Beschäftigte war 1944 ein Zwangsarbeiter. An anderen Produktionsstandorten beutete Dornier auch Häftlinge aus dem KZ Dachau aus.» (S. 110) (Am Rande sei erwähnt, dass Dornier das Konstruktionsverbot für deutsche Firmen nach 1945 umging, indem er Konstruktionsbüro und Produktion in das damals faschistische Spanien verlegte.)

Der Historiker Lutz Budraß fasst das Wirken Claude Dorniers konsequent so zusammen: «Er war kein Anti-Nazi, er hat an vorderster Stelle an der Aufrüstung mitgearbeitet.» (SZ vom 10.4.2006)

Wilhelm Messerschmitt wurde bereits 1933 Mitglied der NSDAP. Lutz Budraß bezeichnet Messerschmitt als «des Führers Lieblingskonstrukteur - er hat sich mehr als alle anderen Flugzeugbauer mit Hitler eingelassen.» (SZ vom 10.4.2006) Die Firma Messerschmitt setzte mehrere tausend KZ-Häftlinge in verschiedenen Außenlagern für die Produktion ein. Eine Produktionsstätte der Messerschmitt-Werke wurde unmittelbar neben dem KZ Dachau errichtet. Im Juli 1943 bedankte sich Messerschmitt persönlich beim Dachauer KZ-Kommandanten für dessen «Initiative und Einsatzfreudigkeit» bei der Errichtung dieser Außenstelle für elektrische Fertigung im KZ-Dachau. Für die Firma Messerschmitt wurden insgesamt ca. 3.500 Häftlinge in den Außenlagern Lauingen, Landsberg, Bäumenheim, Augsburg-Michlwerke und Burgau eingesetzt. (Stanislav Záemecnik, «Das war Dachau», S. 316) Nur zur Ergänzung sei hier auf die Beschreibung der Lebensverhältnisse in diesen Lagern verwiesen: «Der Lagerkomplex war in der Regel von einem hohen Drahtzaun umgeben und hatte Wachtürme an den Ecken. Die Häftlinge lebten in provisorischen Baracken, die durch Ungeziefer verseucht waren und keine hygienischen Einrichtungen besaßen. Ihre Verpflegung entsprach nicht entfernt den enormen Arbeitsanforderungen. Die medizinische Versorgung war in den Augsburger Lagern so ungenügend, dass die Schwerkranken nach Dachau ...verlegt werden mußten. Das jedoch war für jüdische Häftlinge, die ab dem Herbst 1944 in die Nebenlager kamen, verboten.» (a.a.O. S 308/309)

Auch die Errichtung von unterirdischen Produktionsstätten war Teil des Lager-/Produktionssystems. Die kriegswichtige Massenproduktion vor allem von Jagdflugzeugen wurde mit bis zu 200.000 Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen unter unmenschlichsten Bedingungen weiter vorangetrieben. An diesem System waren sowohl die Dornier-Werke als auch die Messerschmitt-Werke beteiligt.

Im bereits erwähnten Buch von Nerdinger, «Ort und Erinnerung» heißt es über das KZ Dachau als Arbeitskräftelieferant: «Die wichtigsten Arbeitgeber außer der SS waren BMW, Messerschmitt und Dornier.» (S. 93)

Aufgrund der massiven Kritik in der Öffentlichkeit, vorangetragen durch Frau Präsidentin Charlotte Knobloch, Vorsitzende des Zentralrats der Juden in Deutschland sowie Max Mannheimer, Vorsitzender der Lagergemeinschaft Dachau, hat der Stadtrat der Stadt Garching beschlossen, die Tafeln mit folgendem Text zu versehen:

Claude Dornier (1884 - 1969) Der Ingenieur Claude Dornier war Mitbegründer des Zeitalters der Ganzmetallflugzeuge und Flugboote. Die Reichweite und die Nutzlast wasserungsfähiger Flugzeuge ermöglichten erstmals Ozean- und Kontinentalflüge. Seine Firmen bauten während des Zweiten Weltkrieges Kampfflugzeuge, auch unter Einsatz von Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen, von denen viele dabei zu Tode kamen.

Willy Messerschmitt (1898 - 1978) Der Flugzeugkonstrukteur Willy Messerschmitt prägte den Weltruf der Bayerischen Flugzeugwerke, der späteren Messerschmitt AG. Er fertigte als Erster Düsenflugzeuge in Serie. Seine Firma baute während des Zweiten Weltkrieges Kampfflugzeuge, auch unter Einsatz von Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen, von denen viele dabei zu Tode kamen.

Trotz ihrer tiefen Verstrickung in das nationalsozialistische Regime und seinen verbrecherischen Krieg wird die Ehrung der Konstrukteure der Ganzmetall- und Düsenflugzeuge für notwendig erachtet.

In Anbetracht der - oben nur kurz beschriebenen - Verflechtungen Dorniers und Messerschmitts sowie der Leiden der Opfer kann man nur zu der Feststellung kommen, dass diese Tafeln die historische Wahrheit verschleiern und die Opfer verhöhnern, die in den KZ-Außenlagern oder als Zwangsarbeiter bei der Produktion in diesen Firmen umkamen oder ausgebeutet wurden. Diese Tafeln können für die Opfer nur eines bedeuten: Alle Getöteten und Ausgebeuteten sind zusammen nicht so bedeutsam, wie die Leistung dieser beiden Ingenieure. Das Beharren auf der Ehrung bedeutet, dass alle Schrecken des Nationalsozialismus die Leistungen dieser Konstrukteure nicht überdecken können. Mit mehr Verachtung können Opfer wohl kaum bedacht werden.

... Im Kern geht es um die Frage, ob Personen des Nationalsozialistischen Regimes, die eindeutig auf der Täterseite standen, sechzig Jahre nach Kriegsende wieder ehrungswürdig werden indem ihre Leistungen größer dargestellt werden als ihre Verbrechen und Verwicklungen. Im Kern sollen Dornier und Messerschmitt aus dem Täterkreis der NS-Zeit zurückgeholt werden in den reinen Hort der Wissenschaftsgeschichte. Dies darf m. E. nicht geschehen.

Falls Sie dennoch an der Eröffnung teilnehmen, möchte ich Sie auf diesem Wege bitten, wenigstens deutliche Worte zu dieser Ehrung zu sagen.

Das wäre nicht die Einmischung des Münchner Oberbürgermeisters in die Angelegenheiten einer anderen Kommune, sondern eine notwendige Stellungnahme zu einer historischen Reinwaschung, die nicht unkommentiert bleiben darf.

Mit freundlichen Grüßen,

*Siegfried Benker*

Aus Antifaschistische Nachrichten Nr. 20/2006

<http://www.antifaschistische-nachrichten.de/2006/20/1ubahnhofgarching.shtml>

## Anhang 2: Grußwort von OB Paul Wengert

### **Grußwort zum Jubiläum 90 Jahre Flugzeugbau in Augsburg**

**25. Oktober 2006**

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Spitzner,  
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete des Deutschen Bundestags und des Bayerischen Landtags  
sehr geehrter Herr Heitzmann,  
lieber Herr Lonsinger,  
sehr geehrte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von EADS,  
stellv. darf ich Herr BR-Vorsitzenden Peter Schönfelder grüßen  
sehr geehrte Gäste, lieber Kollege Dr. Vogele  
liebe Stadtratskolleginnen und –kollegen,

in die Höhe streben und gleichzeitig auf dem Boden bleiben, Realitäten ausloten, aber dabei nicht unbedingt phantastischen Höhenflügen verfallen – das hat Augsburg nach oben gebracht und kennzeichnet seine lange und erfolgreiche Geschichte. Die Augsburger wollten ja nie zu hoch hinaus, nur so hoch eben, wie es unserem Selbstverständnis als alter Reichsstadt entsprach. Und da gaben wir uns schon vor 75 Jahren erst mit der Stratosphäre zufrieden, die Prof. Auguste Piccard mit seinem Ballon von hier aus erreicht hat!

Aber Piccard ist nur einer der prominenten Namen aus der Geschichte der Luftfahrt- und Fliegerstadt Augsburg. Die bewegte Geschichte der Luftfahrt in Augsburg begann bereits viel früher, mit dem wagemutigen Schuster Salomon Idler, den man getrost als den ersten Augsburger Flugpionier bezeichnen kann. In der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts, also rund 100 Jahre vor dem berühmten „Schneider von Ulm“, unternahm er in einem selbstgebastelten Gerät einen kühnen, aber erfolglosen Flugversuch. Bei seiner Bruchlandung mitten in der engen Altstadt blieb der Bruchpilot gottlob unverletzt, allerdings wurden der Überlieferung nach einige Hühner Opfer dieses legendären Flugversuches. Während der mutige Salomon Idler anstelle der erhofften Ehre den Zorn des Augsburger Bischofs wegen dieser „gotteslästerlichen Tat“ auf sich zog und ihm der nachhaltige Erfolg versagt blieb, waren drei Jahrhunderte später dessen professionelle Nachfahren im Flugzeugbau weitaus erfolgreicher.

Und wieder war Augsburg mit vorne dabei und hatte einen nicht unerheblichen Anteil an der rasanten Entwicklung des Flugzeugbaus in den vergangenen 90 Jahren. Der gerade präsentierte Film hat uns dies eindrucksvoll und unterhaltsam vor Augen geführt.

So wurde am 24. Oktober 1916 auf dem späteren Werksgelände von Messerschmitt eine Zweigniederlassung der ersten deutschen Flugzeugfabrik gegründet: die Bayerische Rumpler-Werke GmbH, die das bayerische

Fliegerkorps mit Maschinen versorgen sollte. Von 1917 bis 1919 wurden 350 Maschinen gebaut. Nach dem Ersten Weltkrieg entstand daraus die Bayerische Flugzeugwerke AG, 1938 wurde dann die Messerschmitt AG gegründet.

Fast auf den Tag genau feiern wir daher heute 90 Jahre Flugzeugbau in Augsburg und dazu darf ich Sie herzlich im Goldenen Saal unseres Rathauses willkommen heißen.

An die bedeutenden Flugzeugbau-Pioniere erinnern heute zahlreiche Straßennamen im heutigen Universitätsviertel, das ja auf dem Areal des alten Flughafens entstanden ist: Rumpler, Messerschmitt und Bölkow – diese Namen stehen bis heute für Spitzentechnologie „Made in Augsburg“.

Und mit unserer seit über 40 Jahren bestehenden Städtepartnerschaft mit Dayton spannen wir den Bogen über den Atlantik zu den ersten Motorfliegern der Welt, den Gebrüder Wright, denen dort vor 103 Jahren der erste motorbetriebene Flug gelang.

In die Fußstapfen von Rumpler, Messerschmitt und Bölkow ist auch EADS Augsburg getreten, als größtes Einzelzulieferer-Werk in Deutschland für Airbus und Hersteller des Mittelteils des Eurofighters.

„Wenn Sie mit Airbus-Maschinen reisen“ erkläre ich unseren vielen Besuchern, „befinden Sie sich immer auf sicherem Augsburger Boden“, werden doch u.a. die Fußboden-Querträger hier gefertigt!

Im Interesse des Unternehmens und seiner gegenwärtig rund 2.500 Mitarbeiter, aber auch im Interesse des gesamten Standorts hoffen wir, dass dem Flugzeugbau in unserer Stadt auch in Zukunft unsanfte Landungen erspart bleiben, denn Management und Mitarbeiter geben in Augsburg ihr Bestes für den Erfolg unserer Luftfahrt-Industrie.

Ich bin in dieser Hinsicht zuversichtlich, denn unsere Stadt war stets und ist auch heute ein guter Boden für zukunftsweisende Projekte. Nicht zuletzt weil Sie, die Mitarbeiter von EADS, nicht nur hochfliegende Ideen haben und Ihre Ideen gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen in vier europäischen Partnerländern in Spitzenprojekte umsetzen, sondern auch das Augsburger Werk im internationalen Auftragsfeld breit aufstellen.

Die Sehnsucht zu fliegen ist ein alter Traum des Menschen. Ebenso ist es aber auch der Drang nach Neuem, die Suche, das Bestehende zu verbessern, nach vorne zu schauen und zu planen, Zukunft zu gestalten, was die Menschen antreibt.

In diesem Geist werden trotz der schwierigen und immer neuen wirtschaftlichen und technischen Herausforderungen in Augsburg auch heute im Werk an der Haunstetter Straße Höchstleistungen erbracht. Ziel unserer Stadtpolitik ist es, dafür gute und dauerhafte „Runways“ zu schaffen, damit auf ihnen auch weiterhin in die Zukunft gestartet werden kann. Wir tun dies mit unserer Wirtschaftsförderung, mit der stetigen Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Bereitstellung von Grundstücken. Wir tun dies mit einem wirtschaftsfreundlichen Klima, und zu diesem gehört ganz wesentlich auch das Ambiente der europäischen Kulturstadt Augsburg, in der wir auch der Bildung hohe Priorität geben, denn für die Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit unserer Unternehmen ist qualifizierter Nachwuchs – ob im Facharbeiter-, Ingenieur- oder Managementbereich – von größter Bedeutung.

Wir sind stolz darauf, dass im Werk Augsburg des größten europäischen Luft- und Raumfahrtkonzerns die Tradition des hiesigen Flugzeugbaus nicht nur mit einer interessanten Rückschau auf 90 Jahre Geschichte gewürdigt, sondern vor allem konsequent, innovativ und zukunftsorientiert fortgeführt wird. Damit wird der Standort Augsburg als drittgrößtes bayerisches Wirtschaftszentrum gestärkt, und damit werden hochqualifizierte Arbeitsplätze geschaffen und - so hoffen wir – auch für die Zukunft gesichert.

Auf keinen Fall dürfen wir daher zulassen, dass EADS angesichts der gegenwärtigen Schwierigkeiten ernsthaft ins Trudeln gerät. Denn der Flugzeugbau ist für den Standort Deutschland – und ich füge hinzu: insbesondere auch für den Standort Augsburg - einfach zu wichtig, als dass wir es uns leisten könnten, das entsprechende Know-how einfach über Bord gehen zu lassen. Aus diesem Grund muss es das vorrangige Ziel unserer Bemühungen sein, zusammen mit den Partnern in der EU auch deutsche Interessen – und damit Arbeitsplätze

und Zukunftsperspektiven für hochqualifizierte Mitarbeiter in unserem Land – langfristig zu sichern. Es geht dabei keineswegs um nationalen Egoismus, sondern darum, der rohstoffarmen Bundesrepublik Deutschland die „Ressource“ Know-how zu erhalten.

Es gibt Partner, die bisher durchaus selbstbewusster auftreten als wir dies tun, letzteres habe ich in den letzten Jahren wiederholt bei Gesprächen mit den Staatssekretären der Berliner Ministerien für Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung sowie Verteidigung im Zusammenhang mit einem anderen Augsburger Luft- und Raumfahrtunternehmen eingefordert.

Sehr geehrte Gäste,

Augsburg gehört heute zu den ältesten noch produzierenden Standorten des deutschen Flugzeugbaus und er ist einer der wichtigsten in unserem Land!

Wir tragen gemeinsam die Verantwortung, dass diese Erfolgsgeschichte fortgesetzt wird.

An dieser Stelle darf ich Werkleitung und Betriebsrat für die gute, ja freundschaftliche Zusammenarbeit danken.

Namens des Augsburgers Stadtrats und der Bürgerschaft gratuliere ich Ihnen und uns allen zum heutigen Jubiläum.

Ich wünsche EADS eine erfolgreiche und gute Zukunft am Standort Augsburg and many happy landings!

<http://www2.augsburg.de/index.php?id=7491>