Flugplatz Bremerhaven ist Geschichte (?)

ie Geschichte des Flugplatzes Bremerhaven – ein Rückblick, nicht ganz ohne Zorn, aber mit schönen Erinnerungen.

Am Montag, den 29. Februar 2016, musste der Verkehrslandeplatz Bremerhaven, nach dem Willen der Stadtväter, die Tore schließen. Die Landebahn soll keinem Flugzeug mehr dazu dienen, die Stadt am Jadebusen anzufliegen und dort sicher zu landen. Natürlich geschieht dies im Interesse aller Bürger, zur Stadtentwicklung und zur Schaffung von Arbeitsplätzen. Schließlich soll in der Einflugschneise gelegen irgendwann einmal ein Spezialhafen für Windkraftanlagen, auch OTB (Offshore Terminal Bremerhaven) oder Schwerlastkaje genannt, entstehen.

27. Februar 2016

Alle aktiven Wetterfrösche prophezeien für Samstag bestes Flugwetter mit Sichten von Pol zu Pol. So planen über 100 Piloten aus ganz Deutschland und den angrenzenden Nachbarländern einen Flug zum Regionalflughafen EDWB. Aufgerufen hat zu diesem Sternflug Wiard Lübbers, Privatpilot. Aus dem Bedürfnis heraus, ein Zeichen zu setzen gegen die Schließung des Flughafens und, wie er mir sagt, aus Verbundenheit zum Flugplatz und zu den Menschen, egal ob sie als Angestellte der Flugplatz-Gesellschaft dort arbeiteten, als Mitarbeiter der diversen Firmen und Unternehmen, die hier ihren Standort hatten, oder als Mitglieder der drei ortsansässigen Luftsportvereine dort tätig waren und so den Flugplatz mit Leben erfüllten. So ist Wiard einer der ersten Piloten, die am Samstag auf dem Flugplatz eintreffen. Mit dem Auto ist auch Gerd Schulze am frühen Morgen vom Flugplatz Nordholz (ETNN) Richtung Luneort, wie der Flugplatz von Ortsansässigen genannt wird, unterwegs. Eigentlich wollte er mit seiner Pieper PA 28 den kurzen Sprung von Nordholz nach EDWB wagen, doch verhinderte lokaler bodennaher Nebel den Start. So hat er Zeit, als langjähriges Mitglied des Aero-Club Bremerhaven und ehemaliges Vorstandsmitglied, über die Anfänge der Fliegerei auf Luneort zu sinnieren.

31. Juni 1951

Der Weser-Kurier titelt: Bremerhaven will einen eigenen Flugplatz! Aber gut Ding will Weile haben. Die Segelflugpiloten hatten bereits einen Verein gegründet und auch die Motorpiloten hatten sich in einem Verein organisiert und man hoffte, durch gute Kooperation miteinander stärker zu sein. Die US-amerikanische Luftwaffe, die auf Luneort eine Funkstation betrieb, bot nicht nur Hilfe, sondern auch das geeignete Gelände für einen Flugplatz an. Geeignetes Gelände? Es handelte sich bei der infrage kommenden Fläche um mit Sand aufgespültes Gelände, das mit Bombenkratern übersät war.

24. April 1957

Dies ist der offizielle Geburtstag des Aero-Clubs, durch die offizielle Eintragung beim Amtsgericht Bremerhaven als e.V. Am selben Tag liegt auf dem Schreibtisch des bremischen Verkehrssenators der Antrag



Die letzten Tage vor der Schließung. Viele Piloten statten Bermerhaven/EDWB einen Abschiedsbesuch ab. Auf dem Turm von Luneort: Die Towercrew in Aktion. Arbeitsteilung: Hilko Kleidermann funkt und Helmut Voigt regelt das Finanzielle.

Foto: Wiard Lübbers

auf Erteilung der Landeplatzgenehmigung. Mit viel Eigeninitiative, noch mehr Ideen, aber wenig Geld wird an dem Bau einer Startbahn gearbeitet. Gute 10.000 DM investierten die Vereinspioniere, und auch das erste Motorflugzeug, eine De Havilland Tiger Moth, findet den Weg nach Bremerhaven.

1. September 1958

Es ist soweit: Der "Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr" in Bremen erteilt dem Aero-Club Bremerhaven, 17 Monate nach dessen Antragstellung, vorerst befristet die Außenlandungsgenehmigung für Luneort. Endlich ist es soweit, die Piloten und Vereinsmitglieder können durchstarten.

Durch finanzielle Unterstützung und freundliche Leihgaben eines nicht mittellosen Kinokettenbesitzers vergrößert sich die Flotte der Luftfahrzeuge um eine PA 18, eine Cessna 172 und eine Cessna 182. Ein Exot unter den angeschafften Luftfahrzeugen ist das Wasserflugzeug "Republic Seabee", das gewerblich auf der Strecke nach Helgoland eingesetzt werden soll. Es wird geflogen auf Teufel komm raus. Sogar internationale Luftsporterfolge stärken das Selbstbewusstsein der Flieger aus Bremerhaven. Auch das Ausliefern von Zeitungen zu den vorgelagerten Nordseeinseln oder Keuchhustenflüge mit kranken Kindern werden in den Hauptflugbüchern vermerkt.

15. Juni 1964

Die Flugplatz-Betriebsgesellschaft mbH wird gegründet. Gesellschafter: der Aero Club und LVU-Luftfahrtverein Unterweser e.V., gemeinsam mit der Verkehrsgesellschaft Bremerhaven (VG B) und der Stadt Bremerhaven. Die Mehrheit der Gesellschaftsanteile von 51 % sind somit im städtischen Besitz. Trotz der nur 600 m langen 07/25-Graspiste wird bereits gewerblicher Luftverkehr betrieben. Mit einer zehnsitzigen Britten Norman 2 geht es von Bremerhaven nach Helgoland und zurück. Die Flüge zu Hamsterkäufen nach dem zollfreien Helgoland sind so verlockend, dass bald eine DO 28 D Skyservant mit bis zu zwölf Passagierplätzen ihren Dienst aufnimmt.

Zwischenzeitlich hat Gerd seinen Wagen am Flugplatz geparkt und ist zum Turm aufgestiegen. Die ersten Gastflugzeuge sind bereits gelandet. Es herrscht ein reges Treiben auf der Dachterrasse zwischen den Gebäudeteilen. Hier trifft Gerd auch Wiard Lübbers, Initiator des Sternfluges und ebenfalls seit Jahren Mitglied im Aero Club. Schlag auf Schlag, nicht wörtlich zu nehmen, landen E-Maschinen, aber auch zweimotorige Luftfahrzeuge, wieder gefolgt von Motorseglern und Ultraleichten Luftfahrzeugen – das Vorfeld füllt sich. Überall stehen Grüppchen von Piloten und Aeroclub-Mitgliedern zusammen und unterhalten sich über bessere Zeiten.

15. März 1971

Der Weser-Kurier startet mit der Headline: Großflughafen in der Wesermündung? Wenn dieser Traum auch nicht umzusetzen war und zudem die Ansiedlung eines potenten Großunternehmens auf der Luneplate nicht zu





Polarflieger, Polution-Control, Privatflieger, Oldtimer, Inselverkehr und Allgemeine Luftfahrt: Bemerhafen/EDWB hat eine Fülle von Aufgaben im öffentlichen, privaten und wirtschaftlichen









Interesse der Stadt erfüllt. Damit ist jetzt Sohluss. Finanzielle Fehlplanungen machten dem Flugplatz den Garaus.

Fotos: Marvin Schenk





realisieren war, so lag doch mit über 25.000 Flugbewegungen der kleine Flugplatz an der Wesermündung an der Spitze der norddeutschen Kleinflugplätze. Eine Vielzahl interessanter und ungewöhnlicher Veranstaltungen zieht Tausende von interessierten Zuschauern nach Luneort. Rennwagen der Formel V trainieren auf der Runway.

21. Juni 1973

Der Deutschland Flug 1973 ist zu Gast in Bremerhaven. 48 Flugzeuge zählt die Flugleitung, unter anderem historische Exoten wie die Comet AC4 und Focke Wulf Stieglitz. Ein Highlight war auch die teilnehmende Burda-Staffel, wenn auch ihre Pieper Cup nicht zu den schnellsten Maschinen gehörte. Lukrativ war die Teilnahme damals auf jeden Fall für die Piloten, hatte doch der Verleger des Burda Magazins 10.000 DM als ersten Preis gestiftet!

5. August 1976

Die Nordsee-Zeitung zeigt Gefahren im Anflug auf die Landebahn 07/25. Ein riesiger Kran ragt mit seinem Ausleger in den Anflugsektor. So wird der Flugplatz für ortsfremd anfliegende Piloten gesperrt. Nur noch die ortskundigen Piloten und die Flugzeuge im Seebäderdienst dürfen von Bremerhaven aus operieren.

Bald darauf ist von der Schließung des Flugplatzes Luneort die Rede. Es stehen industrielle Ansiedlungsinteressen im krassen Gegensatz zu den Interessen der Sportflieger. Zweieinhalb Jahre später geben die Segelflieger des LVU auf und siedeln nach Hellingst bei Beverstedt um. Ungeklärt ist sie Zukunft der Motorflieger.

7. Dezember 1980

In der Nordsee-Zeitung ist zu lesen, dass der Flugplatz zu klein und veraltet sei und die Stadt einen Neubau plane. Eine Umstrukturierung der Flugplatz Betriebs GmbH macht die Stadt zur Alleingesellschafterin. Der Aero-Club ist aber weiterhin im Aufsichtsrat vertreten. Die Stadtväter kommen bereits in der ersten Sitzung zu der Erkenntnis, dass eine Stadt von der Größe Bremerhavens einen modernen Flugplatz braucht, der einen wichtigen Wirtschaftsfaktor darstellt.

7. März 1984

Die Nordsee-Zeitung zitiert den Bremerhavener Bundestagsabgeordneten Horst Grunenberg. Grunenberg hält es für dringend geboten, den Flugplatz zur Verbesserung der wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Infrastruktur der Seestadt auszubauen.

3. Juli 1985

Der Magistrat der Stadt Bremerhaven beschließt, das Genehmigungsverfahren für die neue Querlandebahn bei der Luftaufsichtsbehörde des Landes zu beantragen.

1. September 1987

Noch bevor die Genehmigung zum Ausbau des Flugplatzes Luneort erteilt ist, beginnt die Weser Flugtechnik GmbH, als erste Luftwerft der Seestadt, ihre Arbeit.

30. August 1990

Der bremische Senat für Häfen, Schifffahrt und Verkehr erteilt die Genehmigung zum Ausbau des alten Verkehrslandeplatzes. Vorangegangen sind zahlreiche Gutachten und Anhörungsverfahren. 56 Träger öffentlicher Belange mussten während des Genehmigungsverfahrens befragt werden.



Der letzte Tag: Ein kleiner Grill, aber eine große Wurst für jeden Piloten. Foto: Wiard Lübbers

9. Oktober 1992

Die neue Landebahn 16/34, mit einer Länge von 1.200 m, wird offiziell dem Luftverkehr übergeben. Neun Millionen DM wurden investiert, doppelt so viel wie ursprünglich vorgesehen. Über 100 Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung sind präsent und lassen sich feiern. Auch die alte Tante JU der Lufthansa-Stiftung ist dabei.

6. Mai 1993

Die weitsichtigen Bremerhavener Wirtschaftspolitiker haben grünes Licht gegeben. Die Wirtschaftsförderungsausschüsse des Landes Bremen beschließen den weiteren Ausbau des Landeplatzes. 10,7 Millionen DM werden in die Hand genommen, um ein modernes Abfertigungsgebäude, einen Tower und zwei neue Hangars zu errichten. Der Geschäftsreiseverkehr ist um mehr als 10 % gewachsen. Zu den Stammgästen am Luneort gehören mittlerweile knallgelbe Kraniche. In ständiger Regelmäßigkeit rollen Schulmaschinen mit dem Logo der Lufthansa zur Ausbildung künftiger Flugkapitäne über die Piste, 220 mal in vier Monaten.

21. Juli 1995

Einweihung des Regionalflughafens Bremerhaven-Luneort. Nach vorgegebenem Zeitplan im Liniendienst starten jetzt die Flugzeuge der OLT, Helgoland-Airlines und Bremerhaven-Airline. Wieder ist die Riege der politischen Honoratioren, angeführt von Wirtschaftssenator Helmut Perschau, vor Ort, um "ihr Werk" und sich feiern zu lassen.

15. November 2003

Der Flugplatz Bremerhaven kann nun auch IFR angeflogen werden. Der Regionalflughafen, der einst Platz der Sportpiloten war, ist nun für die Stadt und für die Politiker ein wichtiger Standortfaktor geworden. Nicht nur die Insel-Flieger haben hier ihr Zuhause, sondern ebenfalls die Flugzeuge des Alfred-Wegner-Instituts. Auch namhafte global arbeitende Firmen wie die Optimare Sensorsystem AG zieht es auf den Technologiestandort Luneort. Über 56 Millionen, noch in D-Mark gerechnet, wurden zielgerichtet in den letzten zehn Jahren investiert.

Mittlerweile herrscht Rush Hour auf dem Flugplatzgelände und in der Luft. Die Flugleitung schafft die Arbeit im Turm nicht mehr. Zum Glück ist Hilko Kleischmann aus Leer, ebenfalls ausgebildeter Flugleiter, da und bringt Entlastung im Funk. Gemeinsam ist man stärker! Die offiziell bereits geschlossene Gaststätte wird geöffnet, sodass zu-

mindest das vorhandene Equipment genutzt werden kann. Die Kaffeemaschine läuft zu Höchstleistungen auf. In kürzester Zeit werden insgesamt sieben Pakete Kaffee in einen trinkbaren Zustand gebracht. Der vorhandene selbstgebackene Kuchen findet reißend Abnehmer und auf der Terrasse riecht es appetitanregend nach gegrillten Würstchen. Die ersten Gäste nehmen bereits Abschied und starten zum letzten Mal von Luneort.

3. November 2010

Radio Bremen lässt die Katze aus dem Sack. Bei einer Livesendung vom Regionalflughafen Bremerhaven wird das Thema "Windgiganten statt Motorflieger" zum Hauptthema. Die Regionalpolitiker setzen auf die Offshore-Industrie. Wegen der Ansiedlung einiger Windindustrie-Firmen, die verschiedene Bauteile für die Windparks auf See herstellen, wie Fundamente, Trafostationen oder andere große und schwere Bauteile, müssten Schwerlastkajen unbedingt in Bremerhaven vorhanden sein. Kein Standort ist besser als das Gelände am Flughafen Luneort. Unabdingbar ist dann natürlich die Schließung des Flugplatzes.

12. Oktober 2011

Das Aus für den Regionalflughafen Bremerhaven ist beschlossene Sache. Die Kommunalpolitiker sind sich einig, die Flieger wechseln zum Flugplatz Nordholz, der zwar keine direkte Anbindung an die Autobahn hat und auch sonst nicht besonders attraktiv ist. Neun Firmen und Vereine stehen vor dem Aus. 100 Arbeitsplätze sind gefährdet. Aber das geschätzte 300 Million Euro teure Offshorehafen-Projekt hat absolute Priorität. Es wird nach einem privaten Investor gesucht. Eine Alternative, um den Erhalt des

RASTRUKTUR

Flugplatzes am bestehenden Standort zu sichern, wird nicht ernstlich in Erwägung gezogen.

26. November 2015

Alle Mieter, egal ob Firmen oder Vereine, haben die Kündigung der Mietverhältnisse nunmehr schwarz auf weiß vorliegen. Die Bauarbeiten für die Kaje sollen kurzfristig beginnen. Einen privaten Investor können die weit schauenden Kommunalpolitiker aus Bremerhaven nicht ausmachen. Dafür schätzt man nunmehr die Baukosten auf nur noch 180 Millionen Euro. Das Bundesland Bremen will für den Privatinvestor einspringen, und ein neues Gewerbegebiet soll weiteres Geld in die Kassen spülen. Der Bau soll bis 2020 fertig sein.

Der Tag neigt sich dem Ende entgegen, wie auch der Flugbetrieb. Die letzten Flugzeuge verlassen EDBW. Nach einem harten, aber schönen und ereignisreichen Tag stehen die letzten Aufrechten des Aero Club zusammen. Es war eine sehr harmonische und emotionale Veranstaltung. Mehr als 100 Gastflugzeuge konnten begrüßt werden. Von den Kommunalpolitikern oder der Geschäftsleitung der Flugplatzgesellschaft hat sich niemand sehen lassen. Beim letzten Abschiednehmen und nach dem Verlöschen der Lichter haben so manche gestandene Mannsbilder Tränen in den Augen.

29. Februar 2016

Mit Betriebsschluss am Nachmittag endet auch die Betriebsgenehmigung des Regionalflughafens Bremerhaven. Die fest angestellten Mitarbeiter der Flughafengesellschaft wissen bis heute noch nicht, wo sie in Zukunft arbeiten sollen. Die Optimisten unter den Angestellten und den Piloten des Aero Clubs Bremerhaven hoffen auf die zu Hilfe angerufenen Gerichte. Zwei Verfahren sind anhängig. Der Aero Club klagt auf Aufrechterhaltung des Flugbetriebes, zumindest bis zu dem Zeitpunkt, zu dem, wie vertraglich vereinbart, wesentliche Baumaßnahmen begonnen worden. Diese sind bis dato nicht feststellbar. Auch der BUND versucht, mit einer Klage den Bau des OTB zu stoppen.

Letzte Meldung

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen Freie Hansestadt Bremen stimmt heute einem gerichtlichen Vergleichsvorschlag zur Schließung des Verkehrslandeplatzes in Bremerhaven zu.

18. März 2016

Im Eilverfahren zur Schließung des Verkehrslandeplatzes Bremerhaven vor dem Oberverwaltungsgericht Bremen stimmte die Freie Hansestadt Bremen heute (18.03.2016) dem gerichtlichen Vergleichsvorschlag zu. Dieser besagt zusammengefasst, dass zunächst weder Flugbetrieb noch Veränderungen an den dem Flugbetrieb dienenden Anlagen zulässig sind. Stimmt auch der AERO-Club dem Vergleichsvorschlag zu, dauert der "eingefrorene Zustand" an, bis wasserseitig bauliche Maßnahmen erfolgen, die - in den Worten des Gerichts - unmittelbar das Ziel einer durchgängigen Errichtung der Randdämme verfolgen. Parallel bemüht sich die Freie Hansestadt Bremen weiterhin um eine au-Bergerichtliche Einigung mit dem AERO-Club.



Een vör allemaal "ut" vör den Flooghaben Luneort

KOMMENTAR EINES WUTPILOTEN

Is Pilot mit Leib und Seele und langjähriger Luftfahrtjournalist, der sich fast ausschließlich mit der Historie der Fliegerei und der General Aviation auseinandersetzt, mag ich nicht mehr lesen oder hören, wie unser schönstes Hobby, aber auch oft das Fundament unserer Arbeit und unseres Daseins durch Akte der Unvernunft und fehlender Weitsicht zerstört wird. Nahezu jeder Monat bringt neues Grauen für die General Aviation. In allen Medien, egal ob Print, Radio, TV oder Internet, erfährt man, dass mit Worten, aber auch mit Taten wieder einmal die sowieso nicht mehr existente fliegerische Freiheit, besonders hier in Deutschland, beschnitten oder geschädigt wird.

Gebildete, intelligente und – so sollte man denken – verantwortungsvoll handelnde Politiker planen die Liquidierung der kleinen Luftfahrt. Das Hobby der Superreichen, der Spinner oder der Lebensmüden, so die weit verbreitete Meinung, benötige keine Unterstützung, und somit wird auch die Notwendigkeit von kleinen Landeplätzen oder regionalen Flugplätzen immer wieder infrage gestellt. Man hört es, man liest es und man spürt es bei der Ausübung des geliebten

Hobbys oder bei der Ausübung der gewerblichen Tätigkeit. Und wie wehren wir uns, was tun wir Piloten? Was tut der Deutsche Aero Club oder die AOPA? Ja, man hat so viel zu tun, das nächste Fliegerfest muss vorbereitet werden, der nächste Deutschlandflug muss organisiert werden und die nächste Messe steht vor der Tür. Langsam macht sich das dumpfe Gefühl in der Fliegerschaft breit, das Ende schon zu kennen, ja zu wissen, wie es ausgeht. Wollen wir das wirklich? Für mich war es die dritte Flugplatz-Beerdigung, die ich miterlebe. Erst das erschütternde Aus von Tempelhof, der Mutter aller Flugplätze, dann die unendliche Sterbegeschichte des Flugplatzes Fürstenfeldbruck und jetzt das unrühmliche Ende von Bremerhaven Luneort. Fast immer derselbe Ablauf, den man gut in den Medien verfolgen kann.

Der Flugplatz wird gefeiert und herausgeputzt. Es werden Millionen investiert, um dem unwissenden Volk zu zeigen, man tut etwas für den Fortschritt und die Infrastruktur. Hier in Bremerhaven waren es in der letzten. Dekade ca. 30 Millionen Euro. Dann stellt man überraschend fest, dass die Investitionen und die dafür aufgenommenen Kredite und deren Zinsen und Tilgung durch die Erträge des Flugplatzes nicht gedeckt sind. Das große Jammern beginnt. Die aufgeblähte Struktur frisst einfach zu viel Geld. Doch die weit vorausschauenden Regionalpolitiker haben immer die gleichen Ideen. Für viel Geld werden Gutachten in Auftrag gegeben. Selten beinhalten diese konkrete, machbare und praxisnahe Lösungen. So etwas wollen auch die Auftraggeber der teuren Gutachten nicht lesen. Somit ist mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass der/die Gutachter auf den Trichter kommen, den Flugplatz zu schließen, um Geld zu sparen. Um dann neues Geld zu generieren, kommt ebenfalls mit traumwandlerischer Sicherheit der Lösungsvorschlag, die meist verkehrsgünstig gelegenen, großen Freiflächen auf dem endlichen Markt für Gewerbe- und Industrieansiedlung anzubieten. Irgendein Investor wird dann aus dem Zylinderhut gezaubert und verschwindet meistens genauso schnell wieder in der Versenkung, wie im Varieté.

In Bremerhaven war es nicht anders. Ein Flugplatz mit modernster Infrastruktur, schicken Gebäuden, ökologisch wertvoll, ja mit begrünten Dächer (zumindest im Bereich der Dachterrasse) und der Möglichkeit, sicher IFR zu landen, passte nicht mehr in die Wahnvorstellung der Lokalpolitik. Vorhandene, teilweise neu gegründete Industriefirmen im neuen Markt der Windenergiegewinnung stellten Forderungen nach einem Hafenausbau, um ihre schweren und sperrigen Bauteile verschiffen zu können. Natürlich beteiligen sich diese Firmen nicht an den Kosten.

Einem der Platzhirsche in Sachen Windenergie ging es nicht schnell genug. Die Firma Siemens entschied sich für den Standort Cuxhaven. Jetzt muss alles in Bremerhaven schnell gehen, sollte doch bis ins Jahr 2020 das Bauvorhaben fertiggestellt sein. Wer daran glaubt, der glaubt auch noch an den Osterhasen und Weihnachtsmann. Kein öffentliches Bauvorhaben, in dem auch noch Gerichtsverfahren anhängig sind, ist meines Wissens je pünktlich fertig geworden. Auch die nun veranschlagten 180 Millionen Euro sehe ich nicht als seriöse Kalkulation, sondern eher als bewusste Falschinformation.

Nach Erfahrung mit Bauvorhaben dieser Größenordnung ist davon auszugehen, dass sich die Bausumme verdoppelt. Nach wie vor halte ich die Finanzierung des OTB für nicht seriös gesichert. Außerdem haben sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen inzwischen deutlich geändert. Die Ausbauziele für die erneuerbaren Energien sind deutlich herabgesetzt worden. Einer der eventuell infrage kommenden Nutznießer der neuen Hafenanlage hat bereits Insolvenz angemeldet. Mit weiteren Insolvenzen ist zu rechnen.

Dass sich die Hafeninvestitionen langfristig rechnen und bezahlt machen, wird eine Illusion bleiben. Und dann? Wurden wieder einmal Steuergelder in den Sand, in den Schwemmsand an der Wesermündung, gesetzt? Ist nicht bereits jetzt schon die höchste Erhebung auf dem platten Land des kleinsten Bundeslandes der Schuldenberg? Hat das Land Bremen nicht die höchste Pro-Kopf-Verschuldung in der BRD? Macht doch nichts! Die Politiker, die das ganze Desaster einmal angezettelt haben, sind dann, wenn erkennbar wird, was man dem Bürger eingebrockt hat, nicht mehr in Amt und Würden und können auch nicht mehr zur Rechenschaft gezogen werden.

Wie geht es weiter? Muss ich demnächst hier über den Flugplatz Konstanz, Freiburg im Breisgau, Essen-Mühlheim oder Zwickau berichten? Ich möchte es nicht. Deshalb nächsten Monat wieder etwas Schönes vom Buschfliegen im Yukon.

