

# Made in Buxtehude – der erste Flieger

Prototyp der „Corsair“ hat den Erstflug erfolgreich überstanden – Pionier Jörg Hollmann hat bereits zwei weitere Flugzeuge im Bau

Von Wolfgang Stephan

**BUXTEHUDE.** „So blödsinnig war die Idee gar nicht“, stellte Jörg Hollmann gestern Nachmittag in der Hochschule 21 fest. Er muss es wissen, schließlich hat er den ersten Flieger in Buxtehude gebaut: Ein Leichtflugzeug, das für Furore auf dem Markt der Kleinflieger sorgen soll, denn es ist nur 120 Kilogramm schwer und dementsprechend umweltsparend in der Luft unterwegs. Der Erstflug verlief bereits im Juni in Agathenburg erfolgreich.

Die Gäste bei der ersten öffentlichen Präsentation in der Hochschule 21 konnten gestern Nachmittag den neuen Flieger nur bestaunen, dass er aber bereits abgehoben hat, war auf einer Leinwand zu sehen. Typisch für die Techniker: Beim Erstflug hatten sie an alles gedacht, nur nicht an eine gute fotografische Dokumentation – per Handy wurde die Premiere festgehalten.

Immerhin hat sonst alles geklappt: „Ich war natürlich in den letzten Minuten vor dem Start angespannt“, sagt Erfinder und Bauherr Jörg Hollmann. Als dann aber die Maschine vom Flugplatz Agathenburg planmäßig abgehoben ist, war die Aufregung schnell vorbei. „So ein Erstflug ist minutiös durchgeplant“, sagt Hollmann. Am Ende vermeldete er: „Keine besonderen Vorkommnisse, alles hat so funktioniert, wie es geplant war.“

Geplant heißt: Bei dem Flieger wurde kompromisslos auf Leichtbauweise gesetzt. Die gesamte Struktur besteht aus hochwertiger Kohlefaser, bei deren Verarbeitung eine neue Technologie zum Einsatz kommt, die in der Hoch-



Stolz ist er schon: Jörg Hollmann und sein Baby.

schule 21 erforscht und erprobt wurde. Ioana Ahrens, wissenschaftliche Mitarbeiterin im Fachbereich Mechatronik: „Wir haben eine besondere Wickeltechnik und ein neues Rezept bei der Verarbeitung mit Oxydharz entwickelt.“ Auch das Land Niedersachsen fördert das Flugzeugprojekt mit knapp 400 000 Euro.

Initiator und Worker gleichzeitig ist der 50-jährige Ingenieur Jörg Hollmann, der nach vielen beruflichen Stationen in der Luftfahrt-Branche zuletzt als Berater für Unternehmen in der Luftfahrt gearbeitet hatte, bevor er vor zwei Jahren in Buxtehude seine „blödsinnige Idee“, wie er damals sagte, startete.

Nach Buxtehude ist Hollmann während seiner 17 Jahre beim Flugzeugbauer Airbus in den 90er Jahren gekommen. Die Idee, selbst ein Ultra-Leichtbau-Flugzeug zu bauen, kam dem begeisterten Amateurlieger am Pool während eines Italienurlaubs 2013.

Eine Marktanalyse zeigte den Bedarf für die Idee und überzeugte schließlich auch die Geldgeber.

In Deutschland gibt es rund 100 000 organisierte Flugsportler. Rund ein Viertel davon ist mit ultraleichtem Fluggerät unterwegs. „Der Markt ist hart umkämpft. Erfolgreich sind die Hersteller, die ein Alleinstellungsmerkmal haben“, sagt Hollmann.

Das hat er geschafft: Sein Flieger ist mit 120 Kilo so leicht, wie kein anderes Flugzeug in der Klasse. Bis zu 200 Kilometer schnell mit einer Reichweite von 500 Kilometern und einem Spritverbrauch von nur 25 Litern auf 100 Flugkilometer – damit sei die Corsair einzigartig, lobt der Pionier seinen Flieger, denn durch den innovativen Leichtbau mit der modernen Faserverbundtechnik könnten hohe Flugleistungen und höchste Strukturfestigkeit realisiert werden. Das Flugzeug setze neue Maßstäbe in seiner Klasse. Der neue Flieger hat aber auch seinen Preis: 70 000 Euro. „Das ist der Ferrari unter den Leichtflugzeugen“, sagt Pionier Hollmann.

Die ersten zwei Maschinen sind verkauft. Später soll es die Corsair auch als Bausatz geben. Die Serienfertigung soll demnächst in Buxtehude beginnen. Nach den Anfängen mit der Entwicklung im Technologiezentrum in Buxtehude produziert die „JH Aircraft“ jetzt im Industriegebiet in der Felix-Wankel-Straße.

Flugzeugfans werden den Namen Corsair kennen: Es gab früher ein Kampfflugzeug aus US-amerikanischer Produktion, das diesen Namen trug und noch heute aufgrund seiner Knickflügelkonstruktion als Vorbild beim Bau von Rennflugzeugen gilt. Auf der Suche nach einem passenden Namen stellte Hollmann überrascht fest, dass der Name zwar für den Modellbau noch geschützt ist, für reale Flugzeuge aber nicht. Jetzt hängt in seiner Werkstatt eine Urkunde, dass die Namensrechte bei ihm liegen.



Erfinder und Erbauer Jörg Hollmann neben seinem Prototypen der Corsair, die bewiesen hat, dass sie fliegen wird.

Fotos Stephan



Beim Erstflug am 6. Juni hatten die Initiatoren an alles gedacht, nur nicht an den Fotografen. Per Handyfilm wurde die Premiere der Corsair für die Nachwelt festgehalten.

TAGEBLATT  
INTERN

Überra-gend – anders ist das Echo auf unseren Lesertag nicht zu bezeichnen, denn bis gestern waren 1500 Antwortbögen eingegangen. Mit vielen Hinweisen, die uns in der Redaktion beschäftigen werden, denn wir werden die Kritik und die Anregungen in unsere tägliche Arbeit einfließen lassen. Eine Konsequenz sehen Sie schon heute: Die Rubrik „Hintergründiges“ steht auf der Liste der Leser-Wünsche ganz oben – also wird geliefert. Auch eine zweite Konsequenz wollen wir kurzfristig umsetzen: Der Umgang mit Leserbriefen wird sich ändern. Bisher galt die liberale Grundhaltung, dass alles veröffentlicht wird, was in den vorgesehenen Zeilen-Raster passt und keine strafbaren Aussagen beinhaltet, denn auch für Inhalte von Leserbriefen haftet presserechtlich der Chefredakteur. In vielen Gesprächen, die wir am Freitag vergangener Woche mit den Lesern geführt hatten, waren die Leserbriefe immer wieder Thema. Vielfach die gleichen Schreiber, oft das gleiche Thema vom gleichen Autor, persönliche Anreden („Lieber Herr Mustermann, was Sie da über mich...“) und vielfach einfach Unwahrheiten – das waren die Haupt-Kritikpunkte. Das mit den Unwahrheiten ist eines der größten Probleme, aber nicht zu vermeiden, denn es kann nicht Aufgabe einer Zeitungs-Redaktion sein, über Lüge und Wahrheit zu entscheiden. Wenn wir das machen würden, dürften wir viele Politiker nicht mehr zitieren. Anders sieht es mit den persönlichen Anreden aus: Die wird es ab sofort nicht mehr geben. Wer anderen einen Brief schreiben will, soll das gerne tun, aber nicht über das TAGEBLATT. Auch bei den wiederkehrenden Gegenreden werden wir sensibler sein und beispielsweise heute den Streit zwischen den Herren Hansel und Holm wegen der Strabs in Stade im TAGEBLATT für beendet erklären.

Damit das nicht falsch interpretiert wird: Leserbriefe sind willkommen und werden auch viel beachtet. Aber wir haben zur Kenntnis nehmen müssen, dass unsere liberale Grundhaltung in dem einen oder anderen Fall missbraucht wird. Im Interesse des Leserforums werden wir das machen, was andere Zeitungen schon immer machen: Etwas sensibler mit den Werken der Vielschreiber umgehen.

Wolfgang Stephan

## Gast-Kolumne zum Wochenende: Über die Rentendiskussion

### Ein bisschen wie auf der „Titanic“



Von Dieter Hünerkoch

beispielsweise der Beitragssatz zur Rentenversicherung von heute 18,6 auf nahezu 30 Prozent steigen, oder die Mehrwertsteuer müsste von heute 19 Prozent auf 26 Prozent und mehr angehoben werden. Oder eine schnell mal ins Gespräch gebrachte Vermögens- und eine erhöhte Erbschaftsteuer müssten im Jahr um die 100 Milliarden Euro zusätzlich einspielen. Mal ganz abgesehen davon, dass das Verfassungsgericht da auch ein Wörtchen mitzureden hätte, bei Erbschafts- und Vermögenssteuer sowieso, aber auch sonst stehen dem Staat nach Abzug der Ausgaben für die Existenzsicherung maximal 50 Prozent vom Einkommen eines Steuerbürgers zu. Und diese höchstrichterlich gesetzte Grenze, so der Wirtschaftswissenschaftler Professor Michael Hüther, ist bereits heute schon bei einer gut bezahlten Fachkraft mit allen direkten und indirekten Steuern, die ein deutscher Mittelstandsbürger im Durchschnitt so abzurufen hat, schnell überschritten. Einfach mal eben so bei den Steuern drauf zu sateln, geht also nicht.

Fakt ist aber: Ständen 2016 je 100 Beitragszahlern knapp 50 Rentenempfänger gegenüber, so wird sich dieses Verhältnis nach heutiger Prognose bis 2040 auf 100 zu 70 verschlechtern und in der Zeit danach hat dann schon bald jeder Beitragszahler seinen eigenen Rentner. Denn neben dem Mangel an Nach-

wuchs bei den einzahlenden Rentenversicherten werden die Deutschen erfreulicherweise auch immer älter. Die durchschnittliche Rentenbezugsdauer hat sich seit 1960 von 9,6 bis heute auf über 17 Jahre fast verdoppelt und wird nach Prognosen in den nächsten Jahrzehnten auf deutlich über 20 Jahre ansteigen. Fachleute sind sich deshalb auch sicher, dass das Renteneintrittsalter weiter erhöht werden muss.

Nun kann keiner sagen, wie sich Bundeshaushalt, Lohnniveau und Kaufkraft und damit auch die Auskömmlichkeit mit der Rente bis 2040 entwickeln. Es kann auch keiner sagen, ob Deutschland dem jetzt schon eklatanten Fachkräftemangel Herr wird, der in fast allen Branchen zur dauerhaften Wachstumsbremse zu werden droht. Mag ja sein, dass bis dahin vielleicht ein Einwanderungsgesetz, das diesen Namen verdient, Wirkung zeigt, indem wir die Leute, die wir dringend als Arbeitnehmer und auch als Beitragszahler brauchen, gezielt und nach klaren Kriterien anwerben. Andere Länder sind da – wie etwa in Kanada und Norwegen – besichtigen – schon längst viel weiter.

Auf jeden Fall wäre es vor allem für nachfolgende Generationen schon etwas beruhigender, zu wissen, dass sich um dieses durchaus existenzielle Problem im Alter, das mittlerweile 60 Prozent der Deutschen

umtreibt, jetzt erst einmal mit aller notwendigen Gründlichkeit ausgewiesene Experten kümmern. Da sollten Politiker selbst im Kampf aus dem Umfragekeller dann einfach mal eine Weile die Klappe halten zu einem Zukunftsproblem, das sie seit Jahren geradezu fahrlässig vor sich hergeschoben und sogar noch ständig vergrößert haben und das Kanzlerin Merkel („Der Rente geht es richtig gut“) gerade mit einer vergleichsweise kurzatmigen Gegenwartsbeurteilung kleinreden will.

Ein bisschen verhält es sich mit der Rente wie auf der „Titanic“. Während Fachleute schon seit langem vor der Havarie des Systems warnen und die Politik zum Handeln aufgefordert haben, damit mittlere und jüngere Generationen sich darauf einstellen und beizeiten vorsorgen können, wird auf der Kommandobrücke mit immer neuen sozialen Wohltaten, die durch keine Beiträge gedeckt sind, ständig noch mehr Druck auf den Kessel gebracht. So auch jetzt wieder beim gerade abgesehen Rentenpaket 2025.

Die Sicherung des Rentensystems wird aber auch so schon teuer genug. Arbeitsminister Hubertus Heil hat der Rentenkommission mit auf den Weg gegeben, es gebe keine Denkverbote. Dann sollten er und sein Finanz-Kollege Scholz für die SPD aber auch nicht jetzt schon Eckpunkte in Stein meißeln, sondern es lieber mal mit Adam Riese versuchen.

▷ Der Autor ist Journalist und war unter anderem Mitglied der Chefredaktion der „Wirtschaftswoche“ und als geschäftsführender Redakteur des „Stern“ verantwortlich für die Ressorts Wirtschaft und Politik. Er ist Mitglied im TAGEBLATT-Kompetenzbeirat.

▷ An dieser Stelle schreiben jeden Sonabend Autoren aus der Region zu einem von ihnen selbst gewählten Thema. Im Autoren-Pool sind Christian Poppe, Dieter Hünerkoch, Heiko Tornow, Udo Muras, Oliver Kühn, Dr. Karl-Heinz Betz, Christiane Oppermann, Andrea Reidl und Teja Adams.

Beim E an den Nachw