

## Wenn Investoren Flughäfen übernehmen

### Erfahrungen für Bitburg

#### Inhalt

1. Übersicht über die Flughäfen in Deutschland
2. Flughäfen mit Privat-Investoren
3. Frank Lamparski und seine Firmen

In Bitburg geht es in den nächsten Wochen um eine Vorentscheidung, ob die Flugplatz Bitburg GmbH vollständig privatisiert und die Anteile von Eifelkreis Bitburg-Prüm und Stadt Bitburg an Herrn Frank Lamparski aus Luxemburg verkauft werden.

Behalten Sie bei all den Informationen immer ein wenig **BITBURG** im Hintergrund, z.B. mit der Frage:

- **Kann uns das hier auch passieren?**
- **Welche Investitionssummen sind im Spiel?**
- **Wieviele Arbeitsplätze werden angekündigt und wieviele entstehen tatsächlich?**

Im Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009 werden unter den Rubriken „Flughäfen mit Internationaler Vernetzung“ sowie „Große Regionalflughäfen“ 30 Flughäfen aufgelistet. Darunter sind die 7 ehemalige Militärflughäfen Hahn, Karlsruhe/Baden-Baden, Friedrichshafen, Weeze/Niederrhein, Leipzig-Altenburg, Zweibrücken und Memmingen.

Unter den „Kleinen Regionalflughäfen“ sowie sonstigen befinden sich die 6 früheren Militärflughäfen Magdeburg-Cochstedt, Schwerin-Parchim, Cottbus-Drewitz, Lahr, Neuhardenberg und Bitburg.

Das bedeutet, dass nach der Wende und der allgemeinen Abrüstung ab Anfang der 90er Jahre zu den 23 bestehenden größeren zivilen

Flughäfen 13 Konversionsflughäfen dazukamen, – das sind über 50 % - die alle einen Teil vom Luftfahrerkuchen haben wollten.

**Trotz erheblicher Steigerungen im Luftverkehr entbrennt ein harter Konkurrenzkampf.**

Wir sehen, dass einige Konversionsflughäfen den Sprung geschafft haben, wenigstens vorläufig. Die Mehrzahl aber kommt trotz guter technischer Ausstattung nicht auf einen grünen Zweig

Bitburg will nach den Plänen von Herrn Lamparski (20 Frachtflugzeuge pro Woche, Verbindungen nach Asien und Südamerika, Terminalkapazität 2,5 Mio. Passagiere pro Jahr) nun in die Liga der „Kleinen Flughäfen mit Internationaler Vernetzung“ vorstoßen.

Von den Konversionsflughäfen hat es im Frachtbereich nur einer nach oben geschafft:

**Hahn**, weil es vom Engagement der Fraport profitiert hat, weil sehr viel militärische Fracht mit zivilen Flugzeugen transportiert wird und weil dort ein großer Teil der sogenannten Luft-Fracht nicht geflogen, sondern mit LKWs gefahren wird.

**U.a. an folgenden Flughäfen waren in den letzten Jahren Privatinvestoren am Werk:**

- Saarbrücken
- Lübeck
- Lahr
- Magdeburg-Cochstedt
- Cottbus-Drewitz
- Hahn
- Zweibrücken
- Schwerin-Parchim

(Bitburg geplant)

**Zunächst 2 Flughäfen, die keine Konversionsflughäfen sind:  
Saarbrücken und Lübeck**

### **Saarbrücken**

2000X 45 m, ILS

**1997**

Der Flughafen Saarbrücken übernimmt eine bundesweite Vorreiterrolle bei der Privatisierung: 51 % und damit die Anteilsmehrheit geht an die Fraport, 48 % bleiben beim Saarland, 1 % bei der Stadt Saarbrücken).

#### **2006**

Nach einem Rekord-Passagieraufkommen von 486.000 im Jahr 2005 bekräftigt die Fraport im Jahr 2006 ihr Engagement in Saarbrücken.

#### **2007**

Nachdem die Hapagfly/Tuifly nicht mehr von Saarbrücken, sondern von Zweibrücken aus fliegt, steigt die Fraport aus dem Flughafen Saarbrücken aus. Das Land muss die Anteile übernehmen, da sich kein anderer Investor findet.

Das Saarland muss den Zuschuss für den Flughafen von erhöhen.

#### **Fazit:**

Der Investor ist weg.

Es gibt eine heftige Konkurrenz zum benachbarten Flughafen Zweibrücken.

Der Flughafen Saarbrücken belastet weiterhin das Land mit Millionenbeträgen.

## **Lübeck**

2100x 60 m, ILS Cat I,

Bis Anfang der 90er Jahre ist der Flugplatz Lübeck ein kleiner Verkehrslandeplatz mit relativ wenig Verkehr. Nach der Wiedervereinigung wird er von Charterfluggesellschaften genutzt. Er hat eine Landebahn von über 2 km und ein Instrumentenlandesystem.

Ab **2002** fliegt Ryanair ab Lübeck., die Passagierzahlen steigen, aber auch die Verluste.

**2005** verkauft die Stadt Lübeck als bisheriger alleiniger Betreiber 90 % der Anteile an die neuseeländische Firmengruppe Infratil.

Ryanair erklärt, hier eine 2. Basis in Deutschland errichten zu wollen. Dazu soll der Flughafen erweitert werden. Bis **2009** werden Auseinandersetzungen um die Flugplatzerweiterung geführt.

In den Jahren 2005 bis 2008 erwirtschaftet der Flughafen ein Defizit von 22 Mio. Euro.

Infratil nutzt eine Option im Vertrag und steigt im Oktober 2009 aus.

Damit die hochverschuldete Hansestadt durch die Verluste nicht weitere Schulden anhäufen muss, verweigert der rot-rot-grüne Stadtrat Lübeck Ende **2009** dem Flughafen weitere finanzielle Unterstützung, wenn nicht bis Anfang 2010 ein neuer Investor den Betrieb übernehme.

Ryanair bietet an, den Flughafen als weitere Basis auszubauen und die Passagierzahl zu verdoppeln. Voraussetzung dafür sei allerdings ein **weiterer Preisnachlass, Lübeck sei "zur Zeit noch zu teuer"**. Dabei hat die Hansestadt Lübeck beispielsweise in den Jahren 2006 bis 2008 Marketing-Zuschüsse von weit über 500.000 EUR an Ryanair gezahlt.

Vor die Wahl gestellt, den Flugplatz zu schließen oder mit öffentlichen Geldern weiterzubetreiben, wird die Entscheidung des Stadtrates in einem Bürgerbegehren im April 2010 gekippt. Der Ausbau solle in Eigenregie erfolgen und der Flughafen bis mindestens 2012 weiterbetrieben werden.

Das bedeutet für die Stadt Lübeck bis 2012:

Rückzahlung der getätigten Investitionen an Infratil	25,5 Mio
Euro	
Übernahme der Verluste aus 2009	6
angenommene Verluste Jahre 2010,2011,2012	16
Flughafenausbau Anteil Stadt, wenn Land 8 Mio Euro zahlt	7
Aufgelaufene Schulden	<u>30</u>
<b>Belastung für die Stadt Lübeck bis 2012</b>	<b>ca. 85 Mio.</b>
<b>Euro</b>	

### **Fazit:**

Billigflieger sind für manche Flughäfen die einzige Möglichkeit, einen nennenswerten Flugbetrieb zu bekommen.

In Lübeck fliegt fast ausschließlich Ryanair, Wizzair in ganz kleinem Umfang.

Die Abhängigkeit von einer Billigfluglinie beschert vielleicht hohe Passagierzahlen, mit Sicherheit aber Defizite für den Flughafen. Das sehen wir in Lübeck und Hahn, aber auch an anderen Flughäfen.

Jedenfalls können wir gespannt sein, ob Lübeck in den kommenden beiden Jahren einen Investor findet.

Es stellt sich immer wieder die Frage:

## **Weshalb machen die das?**

2 wichtige Gründe:

- Erhalt der vorhandenen Arbeitsplätze
- Man will oder kann sich nicht eingestehen, dass der bisherige Weg der falsche war und dass die Investitionen praktisch verloren sind

## **Und nun zu den ehemaligen Militärflugflughäfen**

### **Lahr**

3000 x 45, **PCN 100**, ILS

Lahr ist ein früherer Flugplatz der kanadischen Luftwaffe. Er hat eine 3 km-Startbahn mit sehr hoher Tragfähigkeit, da der Platz seit 1970 überwiegend für militärische Frachtflüge genutzt wurde, und ein Instrumentenlandesystem.

**1993**, nach dem Abzug der kanadischen Streitkräfte, wird die zivile Nutzung des Verkehrslandeplatz Lahr durch die Flugplatz Lahr GmbH angestrebt. Sie ist von Anfang an sehr umstritten. Der Flugplatz soll Magnet für Industrieansiedlungen werden.

Seit **1996** gehört die Flugplatz GmbH den Städten Lahr, Offenburg und Freiburg, also der öffentlichen Hand.

Zahlreiche namhafte Firmen, die Flugplatz Lahr GmbH und regionale Politiker stellen Ansiedlungen auf dem Flugplatz Lahr mit **weit über 3.000 Arbeitsplätzen** in Aussicht unter der Bedingung, dass auch größerer Flugbetrieb zugelassen werde.

Mit diesen rosigen Aussichten stimmt in einer Bürgerentscheid eine Mehrheit für eine fliegerische Nutzung.

**1995** wird die Sichtfluggenehmigung bis 14 t erteilt.

**1997** stellt die Post in Aussicht, Lahr zum Teil eines Luftpost-Nachtsterns zu machen. Daraufhin gehen 14.000 Einwände beim Regierungspräsidium ein.

Die Pläne werden zurückgezogen.

Im gleichen Jahr will die indonesische Flugzeugfirma IPTN des Ministers Habibie Lahr als "homebase" nutzen für den Verkauf des geplanten neuen Regionalflugzeuges N250 auf dem europäischen Markt. In Lahr soll die Endmontage der Flugzeuge erfolgen und ein Ausbildungszentrum für Piloten soll errichtet werden. Habibie wird Staatspräsident, aber trotzdem hört man nach 1998 nichts mehr von IPTN und seiner N250.

1999 tritt ein neuer Investor auf den Plan, die britische „Wiggins Group“, die erklärt, sie plane Investitionen von **150 Mio. Euro** und **1.600 neue Arbeitsplätze**.

Der Flugplatz gibt bekannt, man verhandle mit asiatischen Frachtfluggesellschaften. 6 Luftfracht- oder Logistikunternehmen brächten **1.850 Arbeitsplätze**.

2001 ist es dann endlich soweit. Die kommunalen Flugplatzgesellschafter können die finanzielle Last loswerden und verkaufen 99 % an die „Wiggins Group“, die allerdings nicht mehr **150 Mio Euro, aber immerhin noch 60 Mio.** investieren will. Bis Ende des Jahres werde die Mike Krüger Airlines aus Südafrika den Betrieb aufnehmen und jährlich bis zu **200 000 t** Blumen, Obst und Gemüse nach Lahr bringen.

**2002** wird eine Klage gegen die Frachtflugerlaubnis abgelehnt. Nachdem Mike Krüger nicht gekommen ist, plant Wiggins, Fisch aus Vietnam einzufliegen und eine Passagierflugverbindung nach Florida aufzunehmen.

**2004** lehnt die Landesregierung eine Genehmigung von Passagierflug ab.

In der Zwischenzeit ist „Wiggins“ in finanzielle Schwierigkeiten geraten, wird reorganisiert und in „Plane Station Group“ umbenannt.

Die geht **2005** pleite.

Das Flughafengelände wird – ähnlich wie es in Bitburg der Fall ist – zweigeteilt, in einen gewerblichen und einen fliegerischen Teil.

Auf dem gewerblichen Teil sind bisher knapp 3.000 Arbeitsplätze entstanden.

Der fliegerische Teil, nun Black Forest Airport genannt, wird **2005** für **500.000 Euro** an die australischen Investorengruppe „Babcock & Brown“ verkauft.

Nun soll ein „Sonderflughafen Lahr“ als Zubringerflughafen für den Europapark Rust die Lösung bringen. Die Genehmigung kommt,

„Babcock & Brown“ kündigt an, eine **einstellige Millionensumme** investieren und **70 Arbeitsplätze** schaffen.

Neben den Privatfliegern gibt es nun nur noch Charterflüge für Europapark-Gäste.

Das Geschäft boomt:

2007 2.500 Passagiere

2008 500 Passagiere

2009 400 Passagiere.

**2009:** „Babcock & Brown“ ist pleite.

**2010:** „Babcock & Brown“ will den Flugplatz verkaufen.

### **Fazit:**

Die in der Diskussion um die Notwendigkeit eines Flughafens ursprünglich angekündigten 3.000 Arbeitsplätze wurden auf dem gewerblichen Teil annähernd geschaffen, auch ohne Frachtflug.

Mehrere Investoren sind pleite gegangen.

Die gewerbliche fliegerische Nutzung steht vor dem Aus, obwohl die Landebahn von Lahr beste Voraussetzungen bietet.

Mit dazu beigetragen hat die Entscheidung der Landesregierung, hier nicht noch einen weiteren Passagierflughafen zuzulassen.

## **Magdeburg-Cochstedt**

Sachsen-Anhalt

2500 x 45 m, Verkehrsflughafen,

ILS Cat I seit 2001, IFR-Genehmigung 2000 bis 2001, nach

Betreiberpleite 2001 zurückgezogen, ab 2006 VFR-Betrieb, aber nur nach Sondergenehmigung

Magdeburg-Cochstedt ist ein ehemaliger sowjetischer Militärflugplatz. Er ist als Verkehrsflughafen klassifiziert, hat eine 2,5km-Landebahn und hat oder hatte ein Instrumentenlandesystem.

Der Flughafen ist ein besonders schönes Beispiel vorausschauender Verkehrspolitik.

In den Jahren **1997** bis **2001** werden Flugbetriebsflächen und Kontrollturm erneuert, ein Instrumentenlandesystem eingebaut, eine Feuerwache gebaut und mit einem Abfertigungsgebäude begonnen. Der Verkehrsflughafen hat eine 24-Stunden Betriebsgenehmigung. Damit sind alle Voraussetzungen für den Erfolg gegeben.

**2001** ist der Betreiber pleite und der Flughafen wird stillgelegt.

### **2003**

Die griechische Meteora-Gruppe kündigt an, den Flughafen Cochstedt ab Anfang 2004 übernehmen zu wollen. Es sei das Ziel, dort mit **täglich bis zu 60 Maschinen** jährlich knapp **1 Million Tonnen** an Obst, Gemüse und Fruchtkonzentraten sowie Maschinen und Ersatzteilen umzuschlagen. Man wolle **100 Millionen Dollar** in Cochstedt investieren. Es würden bis zu **2.500 Arbeitsplätze** entstehen.

Die Pläne scheitern.

### **2006**

Nachdem für Ausbau und Entwicklung des Flughafens Cochstedt insgesamt über 50 Mio. € aufgewendet wurden, geht der Flughafen für Flüge nach Sondergenehmigung 2006 wieder in Betrieb

### **2008**

Im Dezember wird der Flughafen an die **International Investment House Co. LLC (IIH)**, eine Investmentgruppe aus Abu Dhabi, für **9 Mio. €** verkauft. Das Unternehmen plant den Bau eines Cargo- und Logistikcenters.

### **2009**

Der Investor bittet um Zahlungsaufschub wegen finanzieller Probleme.

Der Deal platzt.

### **2010**

Der Flughafen Cochstedt wird an die dänische Betreibergesellschaft Airport Development A/S verkauft, die bereits die kleinen Flugplätze Neuhardenberg und Fürstenwalde/Spree betreibt. Die Gesellschaft will versuchen, die Genehmigung für den Instrumentenflugbetrieb, die 2001 zurückgezogen wurde, wieder zu erlangen.

### **Fazit:**

Viel öffentliches Geld investiert.  
3 Betreiber verschlissen.



IFR-Genehmigung verloren.  
Keine Zukunftschancen.

## Cottbus-Drewitz

2500 x 45 m

Schon der Start ist holprig.

Als ehemaliger Militärflughafen mit einer 2,5 km-Piste wird Cottbus-Drewitz 1992 für den zivilen Flugverkehr geöffnet, erhält aber erst 1995 die Betriebserlaubnis.

In den folgenden Jahren baut man einen neuen Tower, beginnt mit einem neuen Terminal und startet im Jahr 2002 den Instrumentenflugbetrieb. Cottbus hat eine 24-Stunden-Erlaubnis. Ziel ist ein Frachtflughafen. Da die kommunale Flughafengesellschaft dieses Ziel aus eigenen Kräften nicht realisieren kann, begibt man sich auf Investorensuche.

In den Jahren **2003 bis 2006** verhandelt man mit einem US-amerikanischen Unternehmen aus Erie in Pennsylvania, das Drewitz mit **35 Millionen Euro** zu einem internationalen Frachtflughafen und Logistikzentrum ausbauen und die Landebahn um 800 m verlängern will. **50 direkte Arbeitsplätze** sollen entstehen. Dazu wird die **Erie-Drewitz-International GmbH** gegründet. Aus finanziellen Gründen werden die Verhandlungen 2006 abgebrochen, später aber wieder aufgenommen. Endgültig scheitern sie **2007**.

Auf der neuerlichen Suche nach einem Investor ist der Flugplatz **2008** wieder fündig geworden. Die **Stührenberg Holding GmbH** aus Detmold will den Flugplatz übernehmen. Sie will Flugzeuge aller Kategorien warten und reparieren. Dazu will sie **knapp 70 Millionen Euro** investieren. Es werden **300 neue Arbeitsplätze** „in einem zukunftsfähigen Hochtechnologiesegment“ in Aussicht gestellt.

Leider entpuppt sich der Projektentwickler, der von der Sparkasse Detmold als „vermögender Mann“ gepriesene Friedhelm Brandhorst, als Krimineller, der wegen Untreue und Betrugs verurteilt, gerade auf Bewährung aus dem Gefängnis entlassen ist. Der Kauf platzt, und der Betreiber ist wieder auf Investorensuche.

**2009** erfolgt die europaweite Ausschreibung, und mit zwei Bietern werden Verhandlungsgespräche geführt. Ende April 2010 ist dann auch der dritte Anlauf gescheitert, den Flugplatz an den Mann zu bringen. „Die Angebote hätten nicht den wirtschaftlichen Erwartungen der kommunalen Gesellschafter entsprochen, die jährlich etwa 400 000 Euro an Betriebskosten zu zahlen“, so die Betreibergesellschaft, die aber weiterhin am Flughafenbetrieb festhalten will.

Der Betrieb des Verkehrslandeplatzes – bis 30 t – besteht vorwiegend aus Hobbyflügen und Trainingsflügen mit kleinen Passagiermaschinen. Der Instrumentenflug ist eingestellt.

Fazit:

In etwa das Gleiche wie in Magdeburg-Cochstedt.

Nur die kriminelle Energie eines Investors ist hier etwas offensichtlicher.

## **Hahn**

3.040/3.800 m, ILS

Der zivile Flugbetrieb auf der ehemaligen US Air Base beginnt **1993**.

**1995** werden 75 % der Flugplatzanteile für 30 Mio. Euro an den Baukonzern Wayss & Freytag und die Investmentfirma Orgler verkauft, den Rest behält das Land Rheinland-Pfalz.

Es würde zu weit führen, die ganzen verschachtelten Kaufverträge und Verkäufe zwischen dem Konzern, der damaligen Hahn Holding und der Flughafen-Hahn-Gesellschaft darzulegen.

Es erinnert aus heutiger Sicht ein wenig an die Nürburgring-Affäre.

Nach 2 Jahren ist das Kapitel „Wayss & Freytag“ am Hahn bereits wieder geschlossen

**1997** Die Fraport übernimmt für 44 Millionen Euro mit 65 % die Mehrheit der Anteile am Flughafen Hahn.

### **2009**

Nach andauernden Verlusten und der Drohung von Ryanair, den Flughafen wegen der geplanten Einführung einer Flughafengebühr zu verlassen, verkauft Fraport seine Anteile für 1 Euro an das Land Rheinland-Pfalz, obwohl der Vertrag mit dem Land noch eine Laufzeit von weiteren 16 Jahren hatte. Das Land mit seinem Flughafenanteil von nun 82,5 % und damit der Steuerzahler muss aber nicht nur die jährlichen Verluste (zwischen 15 und 20 Millionen Euro) allein tragen,

sondern auch die bis dahin aufgehäuften Schulden von ca. 130 Millionen Euro.

Im Februar kündigt Wirtschaftsminister Hering den baldigen Einstieg eines privaten Investors für die Betriebsgesellschaft an.

## **2010**

Der private Investor kommt nicht, dafür kündigt Wirtschaftsminister Hering an, **das Land** werde in den nächsten 10 Jahren 89 Mio. Euro in den Flughafen investieren.

Die letzte Meldung:

Air France-KLM will seine Frachterflotte aufgeben, da die Gesellschaft in den letzten beiden Jahren 660 Millionen Euro im Frachtbereich verloren hat.

Dies wird ein schwerer Verlust für den Hahn, denn dort steht ein Cargoumschlagszentrum von Air-France, in dem bereits eine Anzahl von Mitarbeitern entlassen wurde. Im übrigen wurde die gesamte Air France-Fracht zwar als Luftfracht gezählt, und zwar doppelt, einmal als Eingangsfracht, und einmal als Ausgangsfracht, aber ausschließlich mit LKWs befördert.

Fazit:

Es spielt keine Rolle, ob Verträge bestehen oder nicht: Investoren gehen, wenn sie keine Gewinne erwirtschaften.

Extreme Abhängigkeit von einer Fluggesellschaft ist immer mit genauso extremen Problemen für den Flughafen verbunden.

Obwohl der Hahn der deutsche Flughafen ist, der sowohl im Fracht- als auch im Passagierbereich am stärksten gewachsen ist, kommt er nicht aus der Verlustzone heraus.

## **Zweibrücken**

2950 x 45 m, ILS Cat I

Zweibrücken, eine der ersten Konversionsflugplätze in Rheinland-Pfalz, wird **1992** eröffnet. Vorher war er Air Base der US Luftwaffe.

Der französische Konzern Camar Finance will zusammen mit Land und Zweckverband den Flugplatz entwickeln, steigt aber **1994** - für die übrigen Beteiligten völlig überraschend – aus.

Die Investoren Dommermuth und Pascher steigen ein, aber die vier Säulen des Flugplatz-Nutzung

- Designer-Outlet-Center,
- Flugplatz
- Multi-Media-Komplex
- Erlebnisbereich

schaffen nicht annähernd die angestrebten 4.500 Arbeitsplätze

In den ersten zehn Jahren fließen rund 112 Mio. Euro von Land, Bund und EU in das Projekt.

Im Jahr **2002** erlaubt die Landesregierung Nachtflüge in Zweibrücken, um die Attraktivität des Airports zu erhöhen, aber es tut sich kaum etwas.

In den Jahren 2006 bis 2008 kommen mit Germanwings, Tuifly (zieht von Saarbrücken nach Zweibrücken) und Ryanair Fluggesellschaften nach Zweibrücken. Die Passagierzahlen steigen stark an, trotzdem bleibt der Flugplatz defizitär. Ryanair ist mittlerweile schon wieder weg.

## **2008**

Im Juni schreibt das Land Rheinland-Pfalz 74,9 Prozent der Flughafenanteile europaweit zum Verkauf aus.

Die türkische Gesellschaft TAV Airports Holding, die neben Istanbul mehrere große Flughäfen betreibt, will den Flughafen kaufen.

Im November bricht die Landesregierung die Verkaufsverhandlungen ab weil der Interessent sich nicht in der Lage sehe, die in der Ausschreibung geforderten Investitionen in Höhe von 40 Millionen Euro zu tätigen.

## **2009**

Im Mai schließt die Flughafen Zweibrücken GmbH einen Kooperationsvertrag mit der TAV ab.

Im Januar **2010** Zweibrücken wird formal zum Verkehrsflughafen heraufgestuft.

Fazit:

Zweibrücken hat Saarbrücken Kunden abgeworben und damit die finanziellen Probleme Saarbrückens verschärft.

Ob Zweibrücken in den nächsten Jahren die dort ansässigen Fluggesellschaften halten kann und aus den roten Zahlen kommt, ist sehr fraglich.

## **Schwerin-Parchim**

3000 x 55 m

**Parchim ist der Flughafen, in dem die Bitburger Pläne schon teilweise realisiert sind.**

Bis **1992** wird der Flughafen Schwerin-Parchim von den russischen Streitkräften genutzt und dann privatisiert. Er ist als Verkehrsflughafen klassifiziert, hat eine drei Kilometer lange Startbahn und eine 24-Stunden-Betriebserlaubnis für bis zu 180.000 Flugbewegungen pro Jahr.

**1994** wird das Land Mecklenburg-Vorpommern Hauptgesellschafter. Der Flughafen dümpelt vor sich hin und verursacht stetige Defizite.

**2002** kauft die britische „Wiggins-Group“ den Flughafen und kündigt Gesamtinvestitionen von **120 Millionen Euro** an. Nach einer Umstrukturierung wird „Wiggins“ zu „Plane Station Group“.

Diese ist weder in der Lage, den gesamten Kaufpreis noch fällige Pachtzahlungen in Höhe von 1,5 Millionen Euro zu zahlen und gibt den Flughafen **2005** samt einer Entschädigung von 3 Millionen Euro wieder zurück. Im gleichen Jahr wird der Landkreis Parchim neuer Flughafen-Betreiber, und bietet ihn weltweit zum Kauf an.

Im Jahr **2007** treten neue Akteure auf den Plan, um den Flughafen einer glanzvollen Zukunft zuzuführen und den Kreis Parchim von diesem Klotz am Bein zu befreien:

Die chinesische Firma LinkGlobal Logistics mit Hauptsitz in Peking ist eine große und - wie es aussieht – finanzkräftige Gesellschaft. Sie ist Besitzerin mehrerer Flughäfen in China und eines in Nigeria. An der Spitze steht der Chinese Yuliang Pang, der sich im Ausland Jonathan Pang nennt, und die Firma hat auch einen deutschen Berater.

Dann ist noch im Spiel die australische Bauinvestitionsfirma Goodman mit einem deutschen Geschäftsführer. Sie will auf dem Flughafen die notwendigen Hallen und Gebäude bauen

**2007** kauft LinkGlobal Logistics die Betreibergesellschaft des Flughafens, das Gelände sowie angrenzende Gewerbeflächen, rund **800 Hektar**, für **30 Millionen Euro**. Es ist eine **Bürgschaft von 15 Millionen Euro** zur Sicherung des Flughafenbetriebs bis 2010 nachzuweisen.

Der Investor verpflichtet sich, **70 Millionen Euro zu investieren**. LinkGlobal ist damit das erste chinesische Unternehmen, das eine Betriebserlaubnis für einen europäischen Flughafen erhält.

### **Das Ziel: Logistik und Produktion**

Erklärtes Ziel von LinkGlobal Logistics ist ein Luftfahrt-Drehkreuz zwischen China, Europa und Afrika, Ansiedlung internationaler Logistikfirmen, Endmontage von Teilen aus chinesischer Produktion in Parchim, um so ein „Made in Germany“ zu bekommen.

Am Anfang sollen wöchentlich drei Flugzeuge von Zhengzhou, der Hauptstadt der bevölkerungsreichsten chinesischen Provinz Henan, nach Parchim und weiter nach Afrika fliegen, später bis zu **30**

#### **Maschinen pro Tag.**

Bis zum Jahr 2010 sollen ein neuer Tower und bis zu 5 Cargo-Hallen gebaut werden.

Nach den Plänen der Flughafenbetreiber sollen auf längere Sicht **1.000 Arbeitsplätze** entstehen.

Der SPD Bundestagsabgeordnete Hans-Joachim Hacker erklärt in einer Rede Ende 2008 sogar: „Die Investoren versprechen, dass kurz und mittelfristig bis zu **20.000 Arbeitsplätze** entstehen sollen.“

### **2007**

LinkGlobal Logistics eröffnet Frachtverbindungen nach Zhengzhou und Urumuqi, China.

Die am 15. Dezember fällige erste Rate des Kaufpreises in Höhe von 12 Millionen Euro wird nicht gezahlt.

### **2008**

Im Juni 2008 werden 13 Millionen Euro als erste Kaufpreisrate eingezahlt. Offensichtlich stammt der Betrag von der australischen Goodman-Investorengruppe, denn sie erhält 52 ha Gewerbefläche von LinkGlobal Logistics.

Die Zahlung der zweiten Rate des Kaufpreises in Höhe von 17,5 Millionen Euro wird für Ende 2009 vereinbart.

## 2009

Im Mai wird Kurzarbeit eingeführt, die Frachtflüge sind fast zum Erliegen gekommen.

Im Juli besuchen hochrangige Delegationen aus Nigeria und China den Parchimer Flughafen. Es wird nicht mit hehren Worten gesparrt von einer Kooperationsplattform, von soliden deutsch-chinesischen Beziehungen, vom Vertrauen in die Zukunft usw.

Die Deutsche Flugsicherung stellt nach mehreren Aufforderungen ein Ultimatum, bis Anfang 2011 einen neuen Tower zu errichten, da der derzeitige Behelfstower den Vorschriften nicht entspricht.

Im Oktober kündigt Pang an, bis Jahresende würden 5.000 t transportiert und zwei neue Fluggesellschaften würden ihren Betrieb nach Parchim aufnehmen. Tatsächlich werden im gesamten Jahr **2009** insgesamt 2.000 t Luftfracht in Parchim abgefertigt.

Der Kreistag gewährt einen Zahlungsaufschub bis 15. Dezember.

Da Pang auch im Dezember nicht zahlen kann, erhält er vom Kreistag Parchim einen weiteren Zahlungsaufschub bis Mitte Februar 2010. Stundungszinsen in Höhe von 700.000 Euro werden ihm erlassen.

Pang zahlt nicht, sichert aber zu, binnen zwei Jahren 50 Millionen Euro zu investieren.

**Landrat Iredi erklärt, die Verzögerung sei dadurch zustande gekommen, dass „alle Transfersummen von mehr als 20 Millionen US-Dollar vom chinesischen Handelsministerium genehmigt werden müssten.** Seit dem 25. November sei nun die LinkGlobal-Gruppe im Besitz einer ‚Bescheinigung über die ausländische Investition eines Unternehmens‘. Damit dürfe der Investor den Flughafen Schwerin-Parchim auf unbestimmte Zeit als 100-prozentiger Gesellschafter betreiben.“

## 2010

Aktuell, im März 2010, kommt der Flughafen Parchim auf 4 Frachtflugbewegungen pro Woche. 30 Beschäftigte stehen dafür zur Verfügung.

Auch im Mai kann LinkGlobal die Restsumme zum Kauf des Flughafens Parchim nicht aufbringen. Nun hat der Landkreis der Änderung des Privatisierungsvertrags zugestimmt.

Von den ausstehenden 17,5 Millionen Euro braucht LinkGlobal innerhalb von 5 Jahren nur noch 5 Millionen direkt zu zahlen. 7,7 Millionen müssen in die Infrastruktur fließen. Damit verzichtet die kommunale Seite auf

12,5 Millionen Euro gegenüber dem Kaufvertrag.

Die chinesische Seite hat in Deutschland einen Claim abgesteckt und nutzt die Situation gnadenlos aus.

Durch das Mitwirken der chinesischen Provinzregierung wurden auf der deutschen Seite hohe Erwartungen geweckt.

Für die chinesische Seite sind diese Erwartungen offensichtlich ohne Belang. Sie war äußerst erfolgreich, denn sie hat einen entwickelten Flughafen für 'n Appel und 'n Ei erhalten.

### **Als letztes ein Flugplatz, den Sie erraten sollen**

Es handelt sich um einen ehemaligen Militärflughafen, den eine Investorengruppe aus mittelständischen Betrieben und einem großen Getränkeproduzenten in den 90ern zu einem Airport mit Fracht- und Passagierbetrieb entwickeln und ihn auch betreiben will.

Es kommt zu einem langwierigen Genehmigungsverfahren.

Hinzu kommt ein weiterer Investor, ein deutsch-russisches Joint Venture, der groß in die Produktion und weltweite Vermarktung von Fluggerät einsteigen will. Dieser Investor kündigt an, ebenfalls in die Investorengruppe einsteigen zu wollen. Auf jeden Fall spielen seine Geschäftspläne im Genehmigungsverfahren eine bedeutende Rolle. Es kommt wie in eben gehörten Beispielen:



Die Investorengruppe sieht keine Aussicht auf Gewinne und übergibt zunächst an die Öffentliche Hand, später verkauft sie den Rest ihrer Anteile an einen anderen Investor.

Der Fluggeräteproduzent geht pleite und wird von einer amerikanischen Investmentgesellschaft übernommen, die zwar ankündigt, die sich im gleichen Marktsegment zu engagieren, jahrelang aber keinen Euro investiert.

Auch die Öffentliche Hand sieht schließlich keine Möglichkeit mehr, das Projekt weiterzuführen, doch plötzlich:  
**aus dem Nichts taucht er auf, der Held und Retter aus der europäischen Finanzzentrale, Frank Lamparski.**

**Wenden wir uns nun Herrn Lamparski zu.**

Er hat folgende Pflöcke für den BIT Airport eingeschlagen:

- **400 Mio. Euro Investitionen**
- **2.000 Arbeitsplätze innerhalb 15 Jahren**
- **20 Frachtmaschinen pro Woche**
- **Bis zu 2,5 Mio. Passagiere pro Jahr**

**Aber wer sind eigentlich die Akteure?**

Der Letter of Intent, also die Absichtserklärung, die am 22. Juni zur Abstimmung kommt, bezieht sich allein auf Herrn Lamparski als Person.

Er hat mehrfach erklärt, dass eine Gruppe das Projekt entwickeln will. einige der Herren waren ja bereits im Stadtrat Bitburg zu Besuch.

Dann gibt es aber auch eine Firma **Stintec Shanghai Limited** mit Sitz in Shanghai, die auf ihrer Internet-Seite erklärt, sie wolle den BIT Airport entwickeln.

**Schauen wir uns die Firmen von Herrn Lamparski an:**

**Stintec SA**, Avenue 10. September, Nr. 154, in Luxemburg-Stadt,

Geschäftsführer ist Herr Lamparski

Die Firma hat 10 Mitarbeiter (TV, 28.10.2009)

Die Internetseite der Firma, normalerweise **das** Aushängeschild eines Betriebes, ist seit Oktober 2009 bis heute „en construction“

Der Umsatz der Firma Stintec SA bewegte sich in den letzten Jahren zwischen 250.000 und 440.000 Euro, die Personalkosten waren nicht höher als 290.000 Euro, und das bei 10 Mitarbeitern.

### **Ballini Pitt & Partners, Architekturbüro**

hat die schönen Computergrafiken erstellt, wie das Bitburger Terminal in Zukunft aussehen soll. Die Firma will sich um die Flughafengestaltung kümmern

### **Paragon Project Management and Consulting SA**

ist ein Zusammenschluss von Stintec SA und Ballini Pitt & Partners und soll ebenfalls an der Flughafenplanung beteiligt werden.

Auf den Briefkästen des Hauses Avenue 10. September, Nr. 154 sind folgende Firmen aufgeführt:

- Bureau d'études Frank Lamparski
- Shanghai Investment and Finance SA
- Stintec Ingenieurs Conseils SA
- Fitness Academy and Club SARL
- Association Momentanee Loire Frank Lamparski
- DB Construction SA
- Design Build Promotions SA

Es muss ein ziemliches Gedränge in dem relativ kleinen Gebäude herrschen.

Eine Firma fehlt, nämlich

### **Stintec Shanghai Limited**

die gibt nämlich genau diese Adresse und auch die Telefonnummern von Stintec SA als Büro in Europa an.

### **Auszüge aus dem Internet-Auftritt von Stintec Shanghai Limited, Stand 18.4.2010**

(Die Internet-Seite erschien etwa 2 Wochen in Englisch und Chinesisch, jetzt nur noch in chinesisches. Ob man sie in Europa nicht lesen soll?)

Das Unternehmen:

Stintec Shanghai Limited (STINTEC) ist ein aus dem Ausland investiertes Unternehmen **im gemeinsamen Besitz von Stintec und Daniel Wu und seinem Team in der Volksrepublik China**

Ansprechpartner und email Adresse ist nicht Lamparski, sondern Daniel Wu: daniel@stintec.com.cn

Die Firma besitzt Büros in Luxembourg, Deutschland ??????(unleserlich), Shanghai sowie in den Provinzen Yunnan und Fujian.

Unser aktuelles Projekt: BIT Airport

...“unser langfristiger Plan ist es, einen Flugplatz zu gründen, der Personenverkehr mit Fracht/Güter-Transport verbindet, indem man **uneingeschränkt** die Vorzüge des Transports ...nutzt.

Als Full-Service Handels- und Investmentberater in Europa und in China, hat Stintec die personellen und technischen Ressourcen (Mittel), sowie das Know-how und die große Erfahrung, um Erfolg in jeder Ecke der Welt zu haben.

Wir arbeiten mit Ihnen, um eine bessere Welt aufzubauen, indem wir anstreben, eine Technik über Ihren Erwartungen und jenseits der aktuellen Industrie-Standards auszuführen.

Von industriellen Anlagen in Belgien über Landentwicklung in Frankreich, von Dekontamination in Luxemburg über Abfallentsorgungsanlagen in Österreich, unsere Projekterfahrung und die von uns bedienten Märkten sind so vielfältig wie die Welt selbst. Wir arbeiten mit Ihnen und bringen die Erkenntnisse mit, die wir aus einer großen Anzahl von Projekten in ganz Europa gewonnen haben.

Das Unternehmen Stintec, gegründet im Jahr 1998, basiert auf Ehrlichkeit, Ethik und Moral, unsere Präsenz in regionalen Büros in den wichtigsten Städten Europas und Asiens, sowie unsere finanzielle Stabilität, macht uns zur besten Wahl für Ihre aktuellen und zukünftigen Bedürfnisse in Zivil-Beratung

## **Investoren**

Im „Letzebuenger Journal“ vom 4.11.2009 heißt es über Lamparski: „Das Geld stammt nicht von ihm, doch von wem die Millionen fließen würden,

deutet er nur an: „**Großkunden**, darunter Investmentfonds, Versicherungsgesellschaften und Unternehmen aus der Erdölbranche.“

Im Luxemburger Wort vom 2.11.2009 sagt Lamparski:  
„Das Geld kommt nicht von einigen wenigen Investoren. Vielmehr handelt es sich um Luxemburger Investmentfonds. **Wir verwenden den Flughafen Bitburg als Investitionsobjekt, um eine ordentliche Rendite zu erzielen.**“

Im Trierischen Volksfreund vom 5.11.2009 verweist er auf Abschreibungsmöglichkeiten im Zusammenhang mit Special-Investment-Fonds und versteigt sich dann zu der wörtlichen Behauptung:  
„**Das ist eine Gelddruckmaschine, die hier entsteht.**“

Die folgenden Zitate sind aus dem Artikel  
„Welcome to my backyard“ aus der Zeitung „Letzebuenger Land“ vom 30.10.2009

Lamparski:  
„Die 400 Millionen Euro, die insgesamt über einen Zeitraum von 15 Jahren investiert werden sollen, stammen nicht, wie in verschiedenen Berichten suggeriert, aus seinen eigenen Taschen, sondern aus denen anderer Großinvestoren. Darunter chinesische Investoren, mit denen er schon gemeinsame Projekte, wie Hotel- und Golfanlagen in der Volksrepublik, durchgeführt hat“

Lamparski:  
„Hahn platze aus allen Nähten, sagt Lamparski, und jeder, der dort in den vergangenen Monaten versucht hat, unverletzt in ein Flugzeug zu steigen, wird ihm Recht geben. Rund **6,5 Millionen Passagiere** werden dort jährlich abgefertigt, führt er aus, mehr passten in die Abflughalle nicht mehr rein“

Tatsache  
Die meisten Passagiere hatte der Hahn im Jahr 2007 mit 4,01 Millionen. 2008 waren es 3,9 Millionen, 2009 3,8 Millionen Passagiere, davon 50.000 US-Soldaten.

Lamparski:  
„Es ist kein Geld da, um Hahn auszubauen“

Tatsache

Wirtschaftsminister Hering hat im Mai 2009 angekündigt, dass das Land Rheinland-Pfalz in den nächsten 10 Jahren **89 Millionen Euro** in den Hahn investieren will.

Derzeit wird das **Terminal für 5,5 Millionen Euro** erweitert

Lamparski:

„In einer ersten, 18-monatigen Phase sollen die Instrumententechnik eingebaut und Abschnitte der Landebahn stabilisiert werden, damit sie auf der vollen Länge von 3,056 Kilometern dem Tragfähigkeitsstandard PCN 100 entspricht. Möglichst sofort soll eine Kapitalerhöhung von fünf Millionen vorgenommen werden, um die erste Entwicklungsphase finanziell abzudecken.“

Tatsache

In den Antragsunterlagen für die IFR-Genehmigung aus dem Jahr 2005 ist die Tragfähigkeit mit PCN 64 angegeben. Das entspricht dem Wert, den sie auch bei den US-Streitkräften hatte.

In der IFR-Genehmigung von 2008 wurde sie auf PCN 51 herabgesetzt.

Es ist natürlich technisch möglich, die Landebahn auf PCN 100 zu verstärken. Ein Fachmann, der selber jahrelang Flughäfen im in- und Ausland geplant hat, beziffert die Kosten allein für eine solche Landebahnverstärkung auf einen Betrag um 9 Mio. Euro. Für das ILS und andere Investitionen für den Instrumentenflug ist nach Abzug der Zuschüsse des Landes noch mindestens 1 Million zu investieren, so dass man auf ca. 10 Mio. kommt. Da reicht die Kapitalerhöhung von 5 Mio. Euro wohl nicht ganz.

Lamparski:

„ „Wieso sollten die Leute nicht nach Bitburg fahren, um ins Flugzeug zu steigen, wenn sie den beschwerlichen Weg nach Hahn und die dort gebotenen Bedingungen in Kauf nehmen?“ fragt er. „Es sind 15 Minuten bis nach Trier, 45 Minuten bis nach Koblenz.“ „

Tatsache

Will man vom Bitburger Flugplatz innerhalb dieser Zeiten die beiden Städte erreichen, muss man nach Trier eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 112 km, nach Koblenz von 185 km fahren.

**Ich denke, man kann es riskieren, Herrn Lamparski einen Aufschneider zu nennen, der es mit den Zahlen nicht allzu genau nimmt..**

**Lamparski ist aber auch der Ankündigungsmeister, denn es hat bisher noch kein Investor in Aussicht gestellt, einen Flughafen mit 400 Mio. Euro auszubauen.**

**Würden Sie mit ihm Geschäfte machen wollen???**

Der vorstehende Text ist das Manuskript einer Veranstaltung des Vereins Bürger gegen Nachtflug e.V., Bitburg am 1.6.2010 in Bitburg