

CargoLifter: Montage, Demontage und Remontage eines deutschen Hochtechnologie-Unternehmens

Montage

1994: Auf einer Konferenz des Verbands der Maschinen- und Anlagenbauer (VDMA) wird das CargoLifter-Projekt initiiert.

1.9.1996: Die CargoLifter AG wird in Wiesbaden mit 93 Aktionären gegründet.

2.5.1998: Aktionäre treffen sich zum ersten Spatenstich für die Werfthalle.

18.10.1999: Erstflug des von CargoLifter-Ingenieuren gebauten Versuchsluftschiffs „Joey“.

Mai 2000: Nach der größten vorbörslichen Aktienplatzierung der deutschen Wirtschaftsgeschichte (16000 Aktionäre) geht CargoLifter an die Börse.

30.11.2000: Einweihung der fertiggestellten Werfthalle mit 7000 Besuchern und Musikkünstlern aus vier Kontinenten. Über 30 Lead User Kontrakte wurden abgeschlossen (darunter Linde, Hochtief, die UNO), weltweit Repräsentanzen eröffnet.

September 2001: Inbetriebnahme der Produktionsanlagen unter großer Teilnahme von Politikern.

September 2001: Erster Lastaustausch; Aushallung des CL 75 AirCrane

November 2001: Zahl der Aktionäre bei 70 000. Sie haben nach erfolgreicher Kapitalerhöhung 307 Mio. Euro investiert.

Februar 2002: Preliminary Design Review für CL 160 V4 erfolgreich. „Keine Showstopper mehr“. Kooperationsverträge mit namhaften Komponenten-Zulieferern (BAE Systems, Hamilton, GKN Engage)

März 2002: erster Kaufvertrag und 25 Optionen für den Arctic AirCrane durch HeavyLift Inc. Kanada

Mai 2002: Unterzeichnung von Letters of Intent zuerst mit Boeing, danach mit russischem Metall-Konsortium

Demontage

Im Gegensatz zu Boeing hegt das Bundeswirtschaftsministerium „Zweifel an der technischen Machbarkeit“ und am Markt für die Großluftschiffe von CargoLifter.

Juni 2002: Das Kapital geht zur Neige, Insolvenzantrag wegen Zahlungsunfähigkeit.

Hauptursachen:

Börsenflaute, Verzögerungen und Kostenmehrunen beim CL 160. **Konzernverbindlichkeiten: ca. 20 Mio. Euro ausschließlich bei Lieferanten, keine Bankschulden.** Verkehrswert des CargoLifter-Geländes mit Werfthalle: 87 Mio. Euro.

Entgegen dem Vorschlag des Managements wird Prof. Mönning als vorläufiger Insolvenzverwalter eingesetzt. Das Land Brandenburg torpediert die Insolvenz in Eigenverwaltung. Ein Massekredit wird nur gewährt, wenn Dr. v. Gablenz abgesetzt und Mönning sog. „starker“ Insolvenzverwalter wird. Die Landesinvestitionsbank verlangt Fördermittel i.H.v. 38 Mio. Euro plus Zinsen zurück.

Juni 2002: Von Mönning veranstaltetes technisches Hearing bestätigt: CL 160 ist technisch gelöst! Die angekündigte Veröffentlichung der Ergebnisse unterbleibt. Teilnehmer werden zum Schweigen verpflichtet.

Wir fragen: Warum wird ein durchaus sanierungsfähiges, international geachtetes Unternehmen deutscher Hochtechnologie der Luftfahrtbranche, dessen Produkte weltweit konkurrenzlos wären, gezielt demontiert und jede Rettungschance vereitelt? Welche Interessen stecken dahinter? Wir Aktionäre werden uns gemeinsam mit Lieferanten-Gläubigern gegen diese gezielte Demontage des von uns geschaffenen Vermögens zur Wehr setzen und die Remontage weiter vorantreiben. Unterstützen Sie uns durch Ihre Mitgliedschaft oder Spende!

Initiative Zukunft in Brand e.V.

Postfach 280 115

01141 Dresden

www.zukunft-in-brand.de

info@zukunft-in-brand.de

Fax und AB: 0721 - 151 33 55 81

10.7.2002: Mönning ignoriert die Warnungen der Ingenieure, den CL75-Prototypen zum Schutz vor Sturm zu bergen, die AirCrane-Hülle wird beim Jahrhundert-sturm zerstört.

1.8.2002: Insolvenzeröffnung wegen Zahlungsunfähigkeit und Überschuldung (obwohl das Vermögen die Schulden übersteigt).

Im Folgenden: Plötzliche Massenentlassung verhindert Sicherung und Dokumentation der Entwicklungsergebnisse. Lieferantengläubiger werden von Gläubigerausschuss ferngehalten. Nur das Land, die Landesinvestitionsbank und der Anwalt des

Betriebsrats bilden den Ausschuss und geben Mönning völlig freie Hand.

November 2002: Mönning diskreditiert CL in Fernsehdokumentation als „Bauherrenmodell“ und setzt alle Hebel in Bewegung, um das Management wegen Insolvenzverschleppung anzuzeigen. Er überhäuft den vom Gericht eingesetzten Aufsichtsrat und den Vorstand mit unsinnigen Klagen.

Nov. 2002-Mai 2003: Ein Investor nach dem Anderen wird vom Insolvenzverwalter zuerst präsentiert und hochgelobt und dann fallengelassen: Universal Express, Lion Monaco, BrandAir. Trotz eines fast drei mal so hohen Angebots durch Ensis B.V. erhält Tanjong/ Colin Au den Zuschlag für das Gelände plus Werfthalle für nur 17,5 Mio. Euro. Ein Tropen-Freizeitpark soll entstehen.

8.10. bis 11.10.2003: Das gesamte bewegliche Anlagegut der CargoLifter Gruppe kommt unter den Hammer. Große Versteigerung auf dem Werftgelände. Deutsche Hochtechnologie zum Schnäppchenpreis! Höhepunkt der gezielten Demontage eines einst hoch gelobten deutschen Technologieunternehmens durch

Bundeswirtschaftsministerium, Land Brandenburg und einen genehmen Insolvenzverwalter als ausführendes Organ.

Remontage (mit Hindernissen)

Oktober 2002: CL Aufsichtsrat emittiert treuhänderisch abgesicherte Teilschuldverschreibung mit Grundschuldverpfändung. Mönning interveniert, streicht die Grundschuldkomponente, verzögert die Emission: Der Rettungsversuch schlägt fehl.

Nov./Dez. 2002: Prof. Kröplin offeriert Investitionsvorhaben unter Einbeziehung der Aktionäre und des Landes (private-public-partnership). Er leistet Anzahlung für das Luftschiff „Charly“ und bietet sofortige Ablösung des Massekredits. Abgelehnt!

April 2003: CL Vorstand Engelken präsentiert Reorganisationskonzept. Lieferantengläubiger signalisieren Zustimmung. Insolvenzverwalter und Land Brandenburg wincken ab.

Mai 2004: Die Staatsanwaltschaft stellt alle Verfahren gegen den gesamten CL-Vorstand und Geschäftsführer ein.

Juli 2004 bis heute: Mönning verliert sämtliche von ihm begonnenen Prozesse gegen CL-Vorstände, Mitarbeiter sowie Gläubiger und verweigert wegen Masseunzulänglichkeit die Kostenerstattung für die gegnerischen Anwälte.

