



Unternehmen

20.07.2011, 10:53

**Warteschleife****Wie ein Chinese Mecklenburg mit einem Flughafen narrt**

**Vor Jahren versprach der Millionär mit dem Kauf des Airports Parchim einer ganzen Region Wachstum. Die Geschichte ist ein krasses Beispiel für die Hoffnungen, die chinesische Investoren bei klammen Gemeinden wecken - und oft enttäuschen.** von Ruth Fend, Parchim

Drei Flaggen schlägt der Wind gegen ihre Masten vom Parchim International Airport. Eine deutsche, eine europäische, eine chinesische. Sonst ist es still. Auf der Landebahn stehen drei Propellermaschinen, dahinter beginnt der Kiefernwald. Der schwarze Mercedes, S-Klasse, mit dem Werner Knan sich zu seinem provisorischen Büro fahren lässt, will nicht recht passen in die Mecklenburger Einöde. Ebenso wenig wie Knan selbst - schwarz glänzende Lederschuhe, umschwebt von einer Rasierwasserwolke -, der mit dichtem Haarschopf und Münchner Akzent etwas daherkommt wie eine bayerische Version des US-Immobilientycoons Donald Trump.



Werner Knan

Hinter Knan steht eine Vision, die mit dem Schicksal des Landkreises nahe Schwerin aufs Engste verwoben ist. Es ist die Vision des chinesischen Millionärs Jonathan Pang, der aus dem einstigen Militärflughafen ein internationales Drehkreuz für Luftfracht machen will. Knan ist sein engster Berater. Einen Kaufpreis von 30 Mio. Euro hatte Pang dem Landkreis versprochen, eine florierende Freihandelszone sollte um den Flughafen herum entstehen, mit Businesspark, Messen, Villen.

Das einzige Problem: Dieser Traum ist vier Jahre alt - und noch immer hört man am Flughafen vor allem Vögel zwitschern. Das letzte Frachtflugzeug kam hier Ende vergangenen Jahres an. Und von den vereinbarten 30 Mio. Euro hat der Landkreis Pang schon 12 Mio. Euro komplett erlassen.



Lage des Flughafens Parchim

Die Geschichte vom Parchim International Airport ist deshalb ein besonders krasses Beispiel für die Hoffnungen, die finanzklamme deutsche Gemeinden oder Unternehmen chinesischen Investoren entgegenbringen - und dafür, wie herb diese enttäuscht werden können.

Pang betreibt in der ostchinesischen Provinz Henan einen anderen Flughafen und ist mit seiner Firma Link Global im Speditionsgeschäft. Er würde über Parchim nicht nur chinesische Fracht nach Europa bringen, hieß es, sondern auch chinesische Unternehmen zur Endfertigung in der Region ansiedeln. Die würden sich um den Stempel "made in Germany" reißen. Und was würde auch nur ein Hauch vom Boom bedeuten für die

strukturschwache Gegend, der die Leute davonlaufen!

Werner Knan zufolge gilt das freilich immer noch. Immerhin, nach vier Jahren hat die chinesische Exim-Bank endlich Kredite für den Ausbau der Infrastruktur des Flughafens freigegeben, erste Bauverträge seien unterzeichnet. "Ich habe immer an die Vision von Herrn Pang geglaubt", erklärt er im Brustton der Überzeugung. Was sicher stimmt.

Er war es schließlich, der Pang 2007 Grundstücke für mindestens 13 Mio. Euro abkaufte, um den Industriepark zu bauen, von dem nichts zu sehen ist. Auf einer Messe hatte er Pang getroffen. Knan war damals Deutschland-Manager des Immobilienentwicklers Goodman. Warum er sich von der Goodman-Gruppe trennte, sich Anfang 2009 selbstständig machte und unter anderem inzwischen Pangs Berater geworden ist, dazu will er nichts sagen. Jedenfalls stotterte Pang, der schon vor Zahlung auch nur eines Cents im Grundbuch stand, mit dem Geld, das er von Goodman bekommen hatte, seine erste Kaufrate von 13 Mio. Euro für den Flughafen ab.

Dann kam die Finanzkrise - und plötzlich war auch der reiche Onkel aus Fernost klamm. Pang bat um Zahlungsaufschub, und im Mai 2010 sickerte durch: Der Landkreis hatte Pang 12 Mio. Euro vom Kaufpreis komplett erlassen, über fünf Jahre würde er nur noch 1 Mio. Euro pro Jahr zahlen. Dafür habe der sich bereit erklärt, 7,7 Mio. Euro in die Infrastruktur des Flugplatzes zu investieren - 2008 war einmal vom Zehnfachen die Rede. Die Begründung: Wenn Pang Schulden habe, würden die chinesischen Banken ihm keine Kredite für den Ausbau des Flughafens geben.

"Ach, das mit den Banken ist Quatsch!", sagt Knan heute. Er sitzt jetzt bei offenem Fenster in der Verwaltung, ein frisches Sommerlüftchen weht von der Landebahn herein. An der Wand hängen Fotos, die dem Besucher beste Beziehungen nach ganz oben suggerieren: Angela Merkel mit einer chinesischen Delegation, Pang, wie er seinem Premier Wen Jiabao die Hand schüttelt. Und immer wieder kämen Chinesen vorbei, Geschäftsleute, sogar der Gouverneur von Pangs Heimatprovinz Henan war da. "Die Parchimer wissen noch gar nicht, was da auf sie zurollt", orakelt Knan.

### **Pangs große Werbetour**

Einen Einblick gibt Pangs neue Broschüre aus diesem Jahr, mit der er in China auf Werbetour geht. Derzeit können höchstens zwei Flieger gleichzeitig verladen werden. Bis April 2012 soll das Vorfeld so groß sein, dass sieben Flugzeuge Platz haben. "In der Endausbaustufe sind wir vielleicht bei 40 bis 50", sagt Knan. Alles wird "State of the Art" sein, Parchim "im internationalen Frachtluftverkehr die Nummer eins in Europa", das ist schon der Anspruch. Mehr noch: Forschung und Entwicklung soll stattfinden, Parchim zum "wissenschaftlich-wirtschaftlichen Kommunikationszentrum" aufsteigen. Pang wolle das im Übrigen nun selbst aufziehen und dafür die Grundstücke von Goodman zurückkaufen.

Doch ist denn die Nachfrage für all das da? Hier, wo nichts ist außer Wäldern und Seen? Wo 2011 keine einzige Ladung angekommen ist? Ganz andere Gründe hatte das, beteuert Knan: Pang habe die Finanzkrise genutzt, um seine Investitionen zu überdenken, Warenströme zu analysieren. Und sich derweil mit ungenügenden Standards nicht die Reputation verderben wollen. "Wenn wir die Infrastruktur haben, pendelt sich das schon ein", ist sich der Berater sicher.

Dirk Steiger hat da Zweifel. Für den Geschäftsführer der Beratung Aviainform kann Pangs Konzept nicht aufgehen. Nicht, weil das Konzept schlecht sei. Aber weil Pang der Falsche sei, um es umzusetzen. Der Investor will chinesische Waren per Bahn bis zur Westprovinz Xinjiang bringen und dort in Flugzeuge verfrachten. Das geht schneller als auf dem Seeweg und ist günstiger, als die ganze Strecke zu fliegen.

Aber ob man wirklich billiger anbieten kann, hinge von den Umsätzen ab. "Es ist alles eine Frage, wie gut Sie im Einkauf sind, was für Drähte zu Spediteuren und Fluglinien Sie haben", sagt Steiger. Und da urteilt er über Pang: keine Präsenz. Link Globals Speditions-geschäft bezeichnet er als "Garagenbetrieb".

Der Angeschmierte bei der Sache, sagt Steiger, sei der Landkreis, der den leidigen Flughafen mit 300.000 Euro Betriebskosten im Monat nur noch schnell loswerden wollte.

Landrat Klaus-Jürgen Iredi steuert auf die Pensionierung zu, er schnaubt, wenn man ihn nach der Geschichte des Flughafens fragt, die er seit 1992 begleitet. Eine "gewaltige Aufgabe" sei das gewesen. Sicher, die entgangenen Millionen sind bitter. Aber auf Pang lässt er nichts kommen, der Kontakt sei nach wie vor sehr gut. Und was hätte er schon tun sollen? "Es war kein großer Andrang da", sagt Iredi über die Ausschreibung. Eine Alternative, die laut Steiger sogar Sinn ergeben hätte, stammte allerdings von ihm: Parchim mit dem Hamburger Flughafen zusammenzulegen, der ein Nachtflugverbot hat - Parchim ist 24 Stunden offen. Doch dann kam Pang daher, mit 30 Mio. Euro und einer Vision.

Auch Iredi sagt, dass er weiter an Pangs Vision glaube. Dass der Chinese 5000 Arbeitsplätze schaffen würde, wie es einst hieß, glaubt er nicht mehr. Keine 30 Menschen beschäftigt der Flughafen derzeit. Aber auch über die ist Iredi froh. Als er Pangs neueste Werbebroschüre aus einer Schublade holt, bittet Iredi, nicht zu lachen.

---

[+ Zum Thema](#)

[+ weitere Nachrichten aus Unternehmen](#)

---

[Artikel weiterempfehlen](#)

---

**alle Rubriken >>**

[Unternehmen](#) | [Finanzen](#) | [Börse](#) | [Politik](#) | [Management+Karriere](#) | [IT+Medien](#) | [Wissen](#) | [Sport](#) | [Auto](#) | [Lifestyle](#) | [Wetter](#)

[Latest News](#) | [meistgelesen](#) | [Bilderserien](#) | [Video](#) | [Wissenstest](#)

[Home](#) | [nach oben](#)

---