

CL 160 – Aufstieg und Absturz

Chronik der CargoLifter AG von der Idee im Jahre 1994 bis zur Insolvenz am 7. Juni 2002

September 1994: Ein Team von Experten aus Industrie, Transportgewerbe, Technik und Finanzen beginnt auf Initiative des Anlagenbaus, Lösungen für die gravierenden Transportprobleme von großvolumigen und schweren Anlagenteilen zu suchen. Es analysiert den Markt, wählt die geeignete Technologie aus, untersucht die technische Machbarkeit und die wirtschaftliche Realisierbarkeit.

1. September 1996: Mehr als 90 Unternehmen und Privatpersonen aus der Industrie, dem Transportwesen, der Wissenschaft und Technik gründen in Wiesbaden die CargoLifter AG.

27. Juni 1997: Die CargoLifter AG stellt in Briesen ihr Luftschiff-Projekt den Einwohnern der umliegenden Gemeinden vor.

02. Mai 1998: 1. Spatenstich (*Foto*) für die Montagehalle in Brand/Dahme-Spreewald.



01. August 1998: Das Land Brandenburg unterstützt die geplante Luftschiffwerft in Brand mit 77 Millionen DM. Das entspricht einem Försatz von 50 Prozent.

18. Oktober 1999: Erstflug des Experimental-Luftschiffes "Joey".

Februar/März 2000: Die Tore an der Ostseite der Halle werden hochgezogen (Foto).



19. April 2000: Manfred Stolpe, Ministerpräsident von Brandenburg, und der Gouverneur von North-Carolina (USA) besuchen die Werft.

30. Mai 2000: Die CargoLifter-Aktie wird im Amtlichen Handel, Frankfurt/Main, erstmals notiert, Emissionspreis 15 Euro. Vor dem Börsengang war die CL-Aktie die größte Privatplatzierung Deutschlands mit ca. 16.000 Aktionären.

01. September 2000: Bundeskanzler Schröder besucht CargoLifter.

**25. November
2000:** Einweihung
der Luftschiff-Werft-
halle.

17. März 2001:
Erste Probleme bei
CargoLifter: Auf
der Aktionärs-
hauptversamm-
lung wird erklärt,



dass das Projekt CL 160 teurer wird und länger dauert. Statt der erst geschätzten 1 Milliarde Mark bis zur Serienreife des CL 160 werden nun 1,15 Milliarden Mark gebraucht. Zudem wird der Start der Serienproduktion um einige Monate bis Ende 2004 oder sogar bis in die beiden ersten Quartale 2005 verschoben.

27. September 2001: Produktionsstart des 262 Meter langen Schneidetisches für die Hülle des Luftschiffes.

16. Januar 2002: Schwarzer Tag für die CargoLifter-Aktie - innerhalb weniger Minuten bricht am Nachmittag das Wertpapier um über 50 Prozent ein und fällt zeitweise bis auf 2,70 Euro. Grund ist die Bestätigung eines Berichts in der „Financial Times Deutschland“ durch eine Firmensprecherin, nach dem das Projekt ohne staatliche Hilfe gefährdet sei. Vorstandsvorsitzender Carl von Gablenz wird in der Zeitung mit den Worten zitiert: „Das CargoLifter-Projekt (ist) im veränderten Umfeld ohne Staatshilfe nicht mehr zu machen.“ Das Geld reicht nur noch bis Ende März 2002.

16. März 2002: Aktionärshauptversammlung bei CargoLifter. Die Nachrichten sind schlecht, denn die Entwicklung des geplanten Transportluftschiffes wird länger dauern und erheblich teurer werden. Bis zum Beginn der Serienfertigung braucht die AG frisches Geld. Die Aktionäre stimmen dem vorgeschlagenen Finanzierungskonzept aus Kapitalerhöhung, Wandelanleihen und Fördergeldern zu. Das Projekt ist derzeit mit mindestens 4,5 Jahren in Verzug und wird fast fünfmal so teuer wie geplant.

17. Mai 2002: CargoLifter zieht die Notbremse. Nachdem es in den letzten Tagen Gerüchte um die bevorstehende Insolvenz des Unternehmens gab, tritt Carl von Gablenz vor die Presse und erklärt, mit der Konzentration auf den Bau und die Vermarktung des Transportballons CL 75 die drohende Pleite abwenden zu wollen. Der Bau des Luftschiffs CL 160 wird auf unbestimmte Zeit verschoben.

28. Mai 2002: CargoLifter erklärt sich offiziell als zahlungsunfähig, die Mai-Gehälter können nicht bezahlt werden.

31. Mai 2002: Die CargoLifter AG stirbt in Raten. An diesem Tag meldet die Entwicklungs- und Produktionsabteilung CargoLifter Development Insolvenz an. Damit ist die größte Tochter der AG mit 495 Beschäftigten pleite. Das Unternehmen setzt seine Gespräche mit Bund und Land zur Rettung von CargoLifter fort.

07. Juni 2002: Sechs Jahre nach ihrer Gründung und zwei Jahre nach dem Börsengang ist die CargoLifter AG endgültig pleite. Heute meldet das Unternehmen auch für die Muttergesellschaft die Insolvenz an.

10. Juli 2002: Ein heftiger Sturm zerstört gegen 20 Uhr den Transportballon CL 75 und damit die letzte Hoffnung für den Standort Brand. Der Ballon war zu einem Dauertest außerhalb der Halle verankert. Der Ballon hatte einen Sachwert von 10,12 Millionen Euro.

19. Juni 2003: Die Märkische Allgemeine Zeitung vermeldet auf Seite 8: „CargoLifter-Werft wird Regenwald“. Damit wird der Standort Brand und die Halle für die Leichter-als-Luft-Technologie wohl für immer verloren gehen.

Das war in Brand geplant: Zahlen und Fakten

CargoLifter CL 160

Technik:	halbstarres Kiel-Luftschiiff
Maße:	260 m Länge, 65 m Durchmesser
Volumen:	550.000 m ³ , Traggas Helium
Nutzlast:	max. 160 Tonnen (50 m x 8 m x 8 m)
Transportgeschw.:	durchschnittlich 90 km/h
Flughöhe:	max. 2.000 m
Reichweite:	bis zu 10.000 km, Haupteinsatz Vor- und Nachlauf Kontinentaltransporte, „Mid Range“ bis zu 3.000 km

CargoLifter Werft

Standort:	Briesen-Brand (Land Brandenburg, Landkreis Dahme-Spreewald), 60 km südlich von Berlin, ehemaliger Militärflughafen
Gesamtfläche:	ca. 500 Hektar
Baubeginn:	März 1999
Werfthalle:	360 m lang, 210 m breit, 107 m hoch
Fertigstellung:	Halleneinweihung am 25.11.2000