

Völlig losgelöst

Ein Ägypter tauchte ab, ein Chinese auf. So einfach wurde der Flughafen Lübeck vor einem Jahr aus Sicht der Stadt gerettet. Doch der Flughafen ist weiter hoch defizitär. Über einen mysteriösen Investor und eine Stadt, die es lieber nicht so genau wissen will

Von Oliver Hollenstein, Sha Hua und Djamila Benkhelouf, Die ZEIT Hamburg,
25.06.2015

Und dann war er plötzlich da, der Retter. Aus dem Nichts war dieser Chen Yongqiang aufgetaucht, wollte den insolventen Lübecker Flughafen übernehmen, sogar die Gehälter der Angestellten weiterzahlen. Sein Angebot schien weit besser als das der Konkurrenz. Und so verkaufte die Stadt den maladen Flughafen an den Mann aus Peking. Das war vor einem Jahr. Alles sollte gut werden.

Heute sieht es am Lübecker Flughafen noch trister aus als damals. Die Billigfluglinie Ryanair hat sich verabschiedet, von den versprochenen chinesischen Fluggästen und Flugschülern ist nichts zu sehen, und auch die vielen Wartungsaufträge lassen auf sich warten.

Alles nur Anfangshürden chinesisch-deutscher Zusammenarbeit? Was als harmlose Recherche über Lübecks Traum vom Weltstadt-Dasein beginnt, wird schnell zu einer Geschichte über Größenwahn, wundersame Geldvermehrung und einen dubiosen chinesischen Flughafenretter, dem sich die Stadt Lübeck wie einem Helden andient. Einem Mann, der immer mysteriöser wird, je genauer man hinblickt. Aber das möchte in Lübeck kaum einer.

1. Kapitel: Zwischen Ödnis und weiter Welt

Ein erster Besuch am Flughafen. Es ist ein Montagnachmittag im März 2015, das graue Wellblech-Terminal des Flughafens Blankensee ist menschenleer, die Schalter sind unbesetzt, das Deckenlicht ist ausgeschaltet. Kaum mehr als 100 000

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Passagiere werden Blankensee in diesem Jahr voraussichtlich nutzen. Vor einigen Jahren waren es noch sieben Mal so viele. Früher flog Ryanair von hier aus nach London, Pisa, Palma de Mallorca und Mailand. Heute steuert nur noch die ungarische Fluggesellschaft Wizz Air im Linienverkehr Lübeck an. Ein knappes Dutzend Flüge pro Woche gibt es – nach Riga, Danzig, Kiew, bald nach Skopje. Eine halbe Million Euro Verlust macht der Flughafen jeden Monat, sagen Insider.

Markus Matthießen, zu diesem Zeitpunkt noch Geschäftsführer des Flughafens, empfängt in seinem Büro. »Wir wollen eine Million Passagiere pro Jahr schaffen«, sagt Matthießen. Er war CDU-Landtagsabgeordneter, Sprecher der Fraktion für Feuerwehr und Katastrophenschutz. Eine Expertise für Flughäfen oder China war nicht bekannt, als Investor Chen ihn 2014 zum Flughafenchef und Geschäftsführer seiner Firma PuRen Germany machte.

Matthießen sagt, er glaube fest daran, dass Blankensee profitabel werden könne. Dann ist er überrascht von der Information, dass nicht einmal der Flughafen in Hamburg ausgelastet ist. Konkreteres über die Pläne für den Flughafen will er nicht sagen. Mehr Informationen über Chen sind ihm auch nicht zu entlocken. Er sagt nur: »Er tritt selbstbewusst auf.«

Wie manifestiert sich das?

»Na, er wirkt selbstbewusst.«

Ist er freundlich? Lächelt er viel?

»Es geht so. Er ist freundlich.«

Am Ende des Gesprächs sagt Matthießen, dass Chen im April nach Deutschland kommen werde und bestimmt gern alle Fragen beantworte.

Chen Yongqiang, der angeblich erfolgreiche chinesische Geschäftsmann, hat im Internet bisher kaum Spuren hinterlassen. Aber auf der PuRenFirmenhomepage finden sich mehrere Videos über Lübeck. In einem Werbefilm stehen lange Reihen von Passagieren an den Schaltern, die Flughafenfeuerwehr rast mit Blaulicht über das Rollfeld, Piloten lächeln aus einem Cockpit, Towerlotsen funken, Männer in gelben Westen und orangefarbenen Hosen weisen ein Flugzeug ein. Lübeck wirkt in dem

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Film wie ein erfolgreicher Flughafen. Nur: So sieht es in Blankensee derzeit selten aus.

PuRen hat den Film »Extasy Flughafen Lübeck« genannt. Extasy, eine Schreibweise für die Droge. Nicht Ecstasy, Englisch für Ekstase. In Lübeck haben sich einige darüber gewundert, dann aber doch darüber hinweggesehen. Vielleicht hilft ein bisschen Eskapismus, um an das zu glauben, was Chen plant.

Große, weite Welt statt Provinzflughafen. Das haben sich viele in Lübeck von dem Investor erhofft. Und der versteht es, die Hoffnungen zu bedienen. Im Februar reiste eine Delegation der Stadt nach Peking. Knapp drei Tage waren die Männer in der Metropole, die hundert Mal mehr Einwohner hat als Lübeck. Sie staunten, erzählen sie später, über endlose Hochhausfassaden und zehnspurige Straßen. Und dann kam der Höhepunkt: der offizielle Startschuss für die neue Flugschule in Lübeck mit einer Präsentation, die man sonst nur von Veranstaltungen der Fifa kennt. Ein riesiger Saal in einem Luxushotel, eine Leinwand, zwanzig Meter breit, fünf Meter hoch. Darauf: »Extasy Flughafen Lübeck«.

In einem Interview mit einem Fernsehsender kündigt Chen auf Chinesisch an, dass noch in diesem Jahr 2000 Flugschüler nach Lübeck kommen sollen. Mittelfristig sollen es 5000 Schüler pro Jahr werden. Neben ihm steht Markus Matthießen. Er lächelt freundlich, seine Augen wandern unsicher im Raum umher. Offensichtlich versteht er kein Wort. Auf Nachfrage wird er später sagen, von den Zahlen noch nie gehört zu haben.

Zur Einordnung: In Deutschland machen derzeit pro Jahr etwa 2000 Menschen einen privaten Flugschein. Vom Luftfahrtverband heißt es: Um die vorgeschriebenen Flugstunden für 2000 Schüler zu schaffen, brauchte eine Flugschule mehr als 80 Maschinen (etwa zehn Prozent der Weltjahresproduktion von Schulflugzeugen), mehr als 100 Lehrer – und Wetterbedingungen wie in Südafrika, Florida oder Arizona, wo die großen Flugschulen ausbilden.

2. Kapitel: Eine Stadt will es nicht genau wissen

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Zur Delegation, die im Februar nach Peking reiste, gehörte auch Lübeck's Wirtschaftssenator Sven Schindler, SPD, ein hagerer Mann mit bedächtiger Stimme und trockenem Humor. Die Pressekonferenz sei ihm wie die Bambi-Verleihung vorgekommen, sagt er. »Ich hatte das Gefühl, dass man in China vor allem Wert auf die Verpackung und die Show legt, und der Inhalt kommt später.«

Für die Lübecker Delegation war die Reise eine Möglichkeit zum freundschaftlichen Vertrauensaufbau. Vor lauter repräsentativen Terminen sei man nicht dazu gekommen, über konkrete Pläne zu sprechen, berichten Mitreisende. Chen informell kennenzulernen oder ihn etwas zu fragen sei nicht möglich gewesen. »Ich musste immer neben ihm sitzen«, erzählt Schindler. »Das war nicht besonders leicht, weil er noch nicht einmal Englisch spricht.«

Zu den Plänen für den Flughafen kann der Wirtschaftssenator wenig sagen. »Wir überprüfen da nicht im Detail, ob der Plan eines Investors kurz-, mittel- oder langfristig Erfolg hat. Das ist Sache des Investors. Der wird sich das schon durchgerechnet haben.« Und auf Nachfrage ergänzt er: »Ich gebe Ihnen recht, auf den ersten Blick erschließt sich das nicht.«

Für die Stadt war Chen vor einem Jahr solch ein großer Glücksfall, dass man nicht lange nachfragte. »Der Ägypter ist abgetaucht, der Chinese ist aufgetaucht«, formuliert es Schindler. Der Ägypter, das war der vorläufige Tiefpunkt einer langen Misere am Flughafen Blankensee. Der Deutsch-Ägypter Mohammed Radi Amar kaufte den Flughafen 2012. Während zwei andere Bieter damals mehr als fünf Millionen Euro Startzuschuss von der Stadt verlangten, um den Betrieb zu erhalten, bot Amar einen Euro für den Flughafen – und versprach, jeden Monat Pacht zu überweisen und 15 Millionen Euro zu investieren. Man hätte zwar lieber einen lokalen Bieter genommen, begründete die Stadt den Verkauf damals, aber das Angebot sei einfach das Beste.

Dann blieben die Pachtzahlungen aus, schließlich tauchte Amar ab, schickte die Firma in die Pleite. Das war im April 2014. Es galt für die Stadt daher, schnell einen neuen Investor zu finden. »Zu einer Weltstadt gehört ein Hafen und ein Flughafen«,

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

hatte Lübecks SPD-Bürgermeister Bernd Saxe vor ein paar Jahren gesagt. Das bringt den Anspruch der Stadt auf den Punkt. Ob der Flughafen ökonomisch überlebensfähig ist, bleibt da zweitrangig. Dass immer wieder Investoren mit ihren Plänen scheiterten, scheint egal zu sein.

Zunächst bekundeten die 2012 unterlegenen Bieter erneut ihr Interesse. Doch dann kam Chen – und bot an, den Flughafen zu den gleichen Konditionen wie der Ägypter zu übernehmen.

Für Schindler ist die Angelegenheit daher auch heute noch einfach: »Es war Sache des Insolvenzverwalters, zu schauen, wie viel Substanz dahintersteckt. Die Bürgerschaft hat zugestimmt, weil die Voraussetzungen für die Hansestadt günstiger sind, als sie es vorher waren.« Die Stadt hätte nicht nur die 93 Mitarbeiter des Flughafens übernehmen müssen. Die Abwicklung des insolventen Flughafens hätte bis zu 40 Millionen Euro gekostet: Wenn der Flugbetrieb in Blankensee eingestellt würde, müssten Fördergelder zurückgezahlt und Teile des Flughafens aus Naturschutzgründen abgerissen werden.

Und das mögliche Risiko?

Eine due diligence, eine Risikoprüfung, liege nicht in seiner Verantwortung, sagt Insolvenzverwalter Klaus Pannen. Er bestätigt, dass Chen damals ankündigte, drei Millionen Passagiere pro Jahr am Flughafen Lübeck abfertigen zu wollen. Was er persönlich über diese Zahlen gedacht habe, damit möchte Pannen nicht zitiert werden. Warum es trotzdem zum Geschäft kam? »Die Stadt hatte nicht viel Verhandlungsspielraum.«

So wenig Raum, dass man großzügig war. Am 10. Juli 2014 wurde die Bürgerschaft zu einer Sondersitzung einberufen, um dem Verkauf zuzustimmen. Chen sollte via Skype zugeschaltet werden. Doch das klappte nicht. Der NDR berichtete später, man habe offenbar vergessen, dass in China tiefe Nacht gewesen sei. Anstelle von Chen erklärte kurzerhand der erst wenige Tage zuvor berufene PuRen-Deutschland-Chef Mattheßen, dass die Firma über das Mindestkapital von zwei Millionen Euro verfüge. Mehr Infos und Unternehmenskennzahlen bekommt die

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Opposition auf Nachfrage nicht. Einige Abgeordnete wundern sich darüber, dass PuRen bisher kein Auslandsgeschäft hat. Am Ende beschließt die Bürgerschaft mit den Stimmen von SPD und CDU den Verkauf. Erst fünf Tage später erreicht die Stadt laut Bürgerschaftsprotokollen ein Kontoauszug, der die Liquidität der Firma bestätigt.

Die Stadt Lübeck besitzt weiterhin das Gelände und die technischen Einrichtungen der Landebahn. Außerdem behält sie die Planungshoheit, um zu verhindern, dass der Flughafen zweckentfremdet wird. Chen überweist 400 000 Euro Pacht und Miete im Jahr an die Stadt und zahlt mindestens bis zum 31. Juli 2015 die Gehälter aller Flughafenmitarbeiter.

3. Kapitel: Plötzlich will keiner mehr reden

Nach den ersten freundlichen Gesprächen im März ändert sich die Atmosphäre plötzlich. Auf Nachfrage beim Flughafen, wann Chen in Deutschland sei und ob man ihn interviewen dürfe, schreibt die Pressesprecherin, es gebe keinen Gesprächsbedarf mehr. Dabei hatte wenige Tage zuvor Flughafenchef Matthießen selbst auf Chen verwiesen.

In der Lokalpresse kursiert die Geschichte darüber, wie Chen als Last-Minute-Bieter auf Lübeck gekommen ist. Demnach war Chen im Mai 2014 bei Andreas Thiede zu Gast, dem CDU-Bürgermeister von Lauenburg. Ebenjenem Lauenburg, in dem Flughafenchef Matthießen Fraktionsvorsitzender der CDU im Stadtrat ist. Die Geschichte geht so: Chen fragte damals, ob Thiede denn keinen Flughafen kenne, den er kaufen könne. Und Thiede wusste natürlich, dass Lübeck einen Investor suchte. Thiede selbst erzählt später erneut die Geschichte vom Flughafenkauf. Bei weitergehenden Fragen will er aber nichts sagen, nicht einmal, wie er den Investor kennengelernt hat. »Damit verletzte ich das Persönlichkeitsrecht von Chen.«

Aber man könne die Fragen Chen bestimmt selbst stellen, er werde sich persönlich bei ihm für ein Interview einsetzen, sagt Thiede. Eine Woche später dann die Auskunft vom Flughafen: Chen lehnt ein Interview ab. Wenig später tickern die Nachrichtenagenturen, Chen will 100 Millionen Euro in der Region investieren, im

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Schlossgarten in Lauenburg will die Firma ein Fünf-Sterne-Hotel bauen, zudem soll eine Fabrik für medizinische Hefe im Herzogtum Lauenburg entstehen.

4. Kapitel: Ein merkwürdiger Plan

Es ist April, und im Internet können sich nun interessierte Schüler für die Flugschule in Lübeck anmelden. Für 50 000 bis 110 000 Euro sollen junge Chinesen ab 16 Jahren mit Mittelschulabschluss einen Flugschein machen dürfen. In der Gebühr enthalten: eine Verpflegungspauschale, ein Einbettzimmer mit Waschbecken, Hin- und Rückflug. Die Kosten und die Länge des Kurses richten sich danach, wie viel Englischunterricht die Schüler vor Kursbeginn brauchen.

Zum Vergleich: Der private Flugschein kostet in Deutschland maximal 20 000 Euro. Bei einem fünfmonatigen Kurs bleiben also etwa 6000 Euro Miete pro Monat für das versprochene zwölf Quadratmeter große Einzelzimmer.

Es ist gut möglich, dass es in China genügend reiche Menschen gibt, die fliegen lernen wollen und solche Summen gern bezahlen. Erst seit Kurzem dürfen Chinesen überhaupt Privatflugzeuge besitzen. Nur: In Deutschland ist es nicht so einfach, eine Flugschule zu eröffnen – schon gar nicht mit ausländischen Schülern.

Sowohl das Auswärtige Amt als auch die Ausländerbehörde teilen mit, dass kein chinesischer Staatsbürger ein deutsches Visum erhalten kann, das länger als drei Monate gültig ist, wenn er nur eine private Pilotenlizenz erwerben möchte.

Der für private Ausbildungslizenzen zuständige Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein erklärt, dass man PuRen Anfang Januar die Antragformulare geschickt habe. Seitdem gebe es keine neuen Entwicklungen. Man sei verwundert. Das Luftfahrtbundesamt, zuständig für die Vergabe von gewerblichen Pilotenlizenzen, schreibt, PuRen habe bisher keinen Antrag zur Errichtung einer Flugschule gestellt. Auch die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) kennt PuRen nicht. Fluglehrer berichten, solche Antragsverfahren dauerten in der Regel viele Monate.

Was sagt PuRen dazu? Auf Anfragen über das Kontaktformular auf der Webseite antwortet niemand. Eine kurze Recherche eines Kollegen vor Ort hilft weiter. Das

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Büro von PuRen in Peking gibt es: eine edle Adresse im sechsten Stock des International Finance Centre, eines modernen Wolkenkratzers. Allerdings ist das Büro deutlich kleiner, als man es für eine Firma dieser Größe erwarten würde. In dem Büro findet sich ein Ansprechpartner für die Flugschule: Zhou Yijiang, der sich Ricky nennt und laut Visitenkarte Vertriebsleiter ist.

Am Telefon brüstet sich Ricky zunächst mit Deutschkenntnissen, kann aber das Gespräch nicht auf Deutsch führen. Er erinnert sich auch an keinen Ortsnamen in Dortmund, obwohl er dort angeblich jahrelang studiert hat. »Wir haben zwanzig bis dreißig Schüler, die sich für Juni angemeldet haben. Im Juli wird eine weitere Gruppe folgen. Und das Gleiche im August und September«, sagt Ricky.

Und mit welchem Visum werden sie einreisen? »Darum kümmern wir uns.« Nach mehrmaligem Nachhaken sagt er, er sei nicht für die Visa verantwortlich. Er wisse nur, dass die Schüler irgendwann zur Ausländerbehörde gehen müssten. Das kläre die Visastelle in Shanghai. Das Auswärtige Amt erklärt auf Nachfrage, dass in Peking für so etwas regulär die Botschaft in Peking zuständig sei, nicht das Konsulat im 1000 Kilometer entfernten Shanghai.

Und was ist mit der fehlenden Ausbildungsgenehmigung? »Wir haben unseren Schülern schon gesagt, dass es vielleicht nicht im Juni losgeht, sondern erst ein bisschen später«, sagt Ricky im April. Auf weitere Rückfragen reagiert er ungehalten. Zwei Monate nach dem Gespräch hat das Unternehmen immer noch keinen Antrag gestellt.

5. Kapitel: Ein Phantom fühlt sich verfolgt

Mitte Juni ist Chen erneut in Deutschland, er präsentiert neue Projekte, Fragen möchte er immer noch nicht beantworten. Seine guten Nachrichten: Das Luftfahrtbundesamt hat einen Wartungsbetrieb am Flughafen genehmigt, drei Mitarbeiter wurden eingestellt. In Chens Delegation ist auch ein Vertreter des chinesischen Flugzeugherstellers Comac. PuRen will 14 Flugzeuge von Comac kaufen, berichten chinesische Medien. Allerdings sind die für den europäischen Markt noch nicht zugelassen. Zudem heißt es: Im Herbst sollen die ersten 500 Flugschüler

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

kommen. Wo bis dahin Visa, Genehmigungen, Flugzeuge und Fluglehrer herkommen sollen, erfährt man nicht.

PuRen und Chen Yongqiang sind Meister der Show, aber darüber hinaus bleiben sie Phantome. Niemand der Gesprächspartner kennt Chen und die Firma genauer. Alle, die mehr wissen könnten, lehnen Interviews ab. Auf kritische Nachfragen reagieren die Beteiligten gereizt.

Wer intensiver recherchiert, stößt auf weitere Fragen. Die Mutterfirma von PuRen heißt China PR Group, auf der Website wird nur ein Projekt genannt, das bereits im Betrieb ist: ein Lokalfernsehsender. In den chinesischen Auskunftsportalen findet sich nichts über PuRen oder Chen Yongqiang. PuRen hat ein verifiziertes Weibo-Konto, das chinesische Pendant zu Twitter, mit gerade einmal 14 Followern. Die PuRen-Werbevideos auf Youku, dem chinesischen YouTube, haben nur wenige Hundert Klicks.

Im zuständigen Hongkonger Handelsregister ist als Firmenadresse eine Wohnung in einem Hongkonger Hochhaus angegeben, in der auch Dutzende andere Firmen registriert sind. Chen ist Direktor und einziger Aktionär des Unternehmens. Als seine Wohnadresse ist ein simples Innenstadthaus in Dalian in der nordchinesischen Provinz Liaoning verzeichnet.

Was dann aber überrascht: Die Mutterfirma hieß laut Handelsregister in Hongkong bis 2012 HK HR International Group, hatte ein ausgewiesenes Kapital von fünf Millionen Hongkong-Dollar, zum damaligen Umrechnungskurs waren das etwa 500 000 Euro. 2012 wurde das Unternehmen in China PR umbenannt, seither sind als Kapital sieben Milliarden Hongkong-Dollar eingetragen. Nach heutigem Kurs etwa 800 Millionen Euro.

Woher stammt das Geld? Wie kommt jemand innerhalb eines Jahres zu 800 Millionen Euro? Fragt man chinesische Wirtschaftsexperten, sind sie sprachlos. Die Autoren des Hurun-Reports, der Liste der reichsten Chinesen, erklären, den Namen Chen Yongqiang nie gehört zu haben.

Die Frage ist: Ist Chen ein wohlhabender Mann, der sich mit seinen großen Plänen an die Dimensionen der deutschen Provinz und Bürokratie gewöhnen muss?

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Oder ist er, wie manche Investmentexperten mutmaßen, jemand, der sich in Deutschland günstige Prestigeprojekte besorgt, um mit dem Schein der Internationalität in China Geld einzusammeln?

Seit Mai findet sich auf chinesischen Internetseiten, die neue Anlagemöglichkeiten vorstellen, ein Fonds mit dem Namen »PuRen Fluggesellschaft Nummer 7«, der 12 bis 14 Prozent Rendite im Jahr verspricht. Als Zahlungsgarantie werden die Gebühren der Flugschüler in Lübeck angegeben.

Chen möchte Fragen weiterhin nicht beantworten. Man habe dafür keine Zeit, das Management sei zu beschäftigt, schreibt er. Zudem gelte: »Über ungelegte Eier (wie man wohl in Deutschland sagt) sprechen wir jetzt und in Zukunft nicht.«

Während der Recherche taucht ein Video auf Youku auf. Mit einem Handy wurde eine 42-minütige Ansprache von Chen vor Angestellten gefilmt, aufgenommen kurz nach den ersten Fragen der ZEIT. Zunächst entschuldigt sich der Firmenchef dafür, dass er auf der Hauptversammlung fehlte. Er sei in der Türkei gewesen und könne nun verkünden, dass Turkish Airlines in Lübeck eine Linienverbindung eröffnen wird. Auf Nachfrage erklärt Turkish Airlines, dass die Firmen PuRen und China PR unbekannt seien und man so etwas nicht vorhabe.

Dann erzählt Chen, dass seine Pläne in Deutschland viel Beachtung gefunden hätten. »Aber die deutschen Medien sind sehr frei, und ihr Verständnis über unseren Flughafen ist sehr oberflächlich. Ganz viele Journalisten sind heimlich zu uns gekommen, um Informationen über unseren Flughafen zu sammeln. Sie haben ganz viel über mich und meinen Background recherchiert. Einige behaupteten sogar, ich sei Chinas größter Mafioso.« Eine Datenbankrecherche zeigt: Bisher gab es solche Behauptungen in der deutschen Presse nicht.

Und dann erwähnt Chen, dass er in Hannoveraner investiert habe. 270 Pferde habe er gekauft für umgerechnet etwa 2,8 Millionen Euro pro Tier. Nun wolle er sie zu Rennen schicken. Eine Nachfrage beim Hannoveraner-Verband ergibt, so viele Hannoveraner Pferde habe noch nie jemand auf einmal gekauft. Für Rennen seien normale Hannoveraner im Übrigen nicht geeignet.

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Am Ende des verwackelten Handyvideos sagt Chen: »Habt keine Angst vor Chaos. Je chaotischer es ist, desto weniger Angst haben wir. Heißt Chaos willkommen. Daraus entstehen Chancen.«

Der Flughafen als Chance, so sieht das auch die Stadt Lübeck weiterhin. Bürgermeister Bernd Saxe möchte nicht darüber sprechen – die Rechercheergebnisse will er sich nicht einmal anschauen. Wirtschaftssenator Schindler hält den Verkauf immer noch für die richtige Entscheidung. Das kann man so sehen: Noch bezahlt Chen die Pacht – und auch die Gehälter der Flughafenmitarbeiter.