



IGZ Lahr: 580 Hektar Fläche für Gewerbe  
rund um den Lahrer Flughafen

## Chancen an der Panzerstraße

Laut Wirtschaftsminister Ernst Pfister ist es die größte verfügbare Logistikfläche Baden-Württembergs: Der Black Forest Business Park in Lahr. Viele Firmen haben sich schon in dem Industrie- und Gewerbepark rund um den Lahrer Flughafen angesiedelt. Nun hofft man auf eine Zolllizenz.

VON KATHARINA WETZEL

**Markus Ibert** wirkt in legerer Kleidung fast jünger als auf den Fotos mit Anzug und Krawatte. Auch eher wie ein Architekt oder Stadtplaner als ein Diplomverwaltungswirt. Es gibt viele Themen zu besprechen. Für einen kurzen Moment weiß der 43-Jährige nicht, womit er beginnen soll. „Hoffentlich haben Sie viel Zeit mitgebracht“, sagt er. Der Vater dreier Kinder ist seit 2005 Geschäftsführer der Gesellschaft mit dem Namen „Industrie- und Gewerbezentrum Raum Lahr“, kurz IGZ. Vor kurzem

wurde sein Vertrag um fünf Jahre verlängert. Die IGZ bewirtschaftet und vermarktet das Areal rund um den Lahrer Flughafen. Von 1969 bis in die 90er Jahre hinein befand sich auf dem Gelände das europäische Hauptquartier der kanadischen NATO-Streitkräfte. Nach dem Abzug der Kanadier gründete die Stadt Lahr die IGZ, um das Areal in eine zivile Nutzung zu führen.

Seither kümmert sich die IGZ, die zu 65 Prozent der Stadt Lahr gehört und zu weiteren Teilen der Gemeinde Friesenheim und dem Ortenaukreis, um die Umwandlung der ehemaligen Militärfäche in einen Industrie- und Gewerbepark. Ibert und seine Mitarbeiter vermarkten also nicht „eine grüne Wiese“, sondern eine 580 Hektar-Fläche. „Das ist eine riesige Fläche und eine große Chance“, sagt Ibert.

Damit verbunden seien aber auch hohe Erwartungen. Diese zu erfüllen, sei nicht immer einfach. „Angesichts der Größe des Areals erscheinen Erfolge im-

mer kleiner“, sagt Ibert. Dabei lässt sich das Ergebnis sehen. 170 Unternehmen haben sich bislang auf dem Areal angesiedelt, die insgesamt 3000 Mitarbeiter beschäftigen. Die Unternehmen schätzen die günstige Lage, die unmittelbare Autobahn- und Gleisanbindung, die Nähe zum Kehler Hafen sowie den Flughafen vor der Tür. Daneben seien auch die monatlichen Mietpreise ab 2,30 Euro vergleichsweise günstig. Fläche ist eben reichlich vorhanden.

Zur Übersicht zeigt Ibert eine Luftaufnahme, die an der Wand seines Büros hängt. Der gesamte Park ist geteilt in ein Ost- und Westareal. Dazwischen liegt nur der Flughafen samt 3000 Meter langer Start- und Landebahn. Das 70 Hektar große Ostareal gehört der Stadt Lahr. Es bietet kleinteilige Grundstücke, viele Büros befinden sich hier, sogar eine Schule.

Das Westareal hingegen bietet bis zu 20 Hektar große Parzellen zu Preisen von 45 Euro pro Quadratmeter. Das ge-

samte Areal erstreckt sich auf fast fünf Kilometern Länge, parallel zur Autobahn A5, von Lahr bis nach Schuttern, einen Ortsteil der Gemeinde Friesenheim. Die Fläche gehört dem Zweckverband Industrie- und Gewerbe Park Raum Lahr (IGP), an dem die Stadt Lahr, die Gemeinde Friesenheim und zwölf weitere Umlandgemeinden beteiligt sind. Die IGZ vermarktet das Areal im Auftrag der IGP.

Für das Westareal fällt die Bilanz von Herrn Ibert, der übrigens auch Verbandsdirektor der IGP ist, zwar bislang nicht so positiv aus wie für das Ostareal. So ist es unterm Strich für die Gemeinden noch ein Zuschussgeschäft. Seit 2006 siedelten sich aber neue Unternehmen an und setzten eine „rasante Entwicklung“ in Gang. Der Logistiker Fiege und der Tunnelbohrmaschinenhersteller HERRENKNECHT quartierten sich etwa auf dem Areal ein. Seit 2010 befindet sich hier auch das Zentrallager der Pennymärkte aus ganz Südbaden. Damit sich auf dem 300 Hektar großen Areal Firmen ansiedeln, die Grundstücke kaufen oder Büroflächen mieten, wurden alte Baracken abgerissen, teils belastete Böden von Teer oder Öl befreit und saniert.

Inzwischen seien die meisten Sanierungsarbeiten abgeschlossen, sagt Ibert. Nun fehle aber noch die nötige Infrastruktur. Diesbezüglich ist bislang erst die südlichste Traube des Westareals erschlossen. Fährt man durch die so genannte Panzerstraße Richtung Norden, sieht man linkerhand die A5 und rechterhand ein Gelände, das zum Großteil noch so aussieht wie vor 20 Jahren, als es die Kanadier verließen.

Das Areal wirkt zunächst wie ausgestorben, mit seinen Shelters und ehemaligen Düsenjethallen. Nur ein paar Rindern halten das Gras kurz. Man wähnt sich eher in der Kulisse eines alten James Bond Films als auf einem modernen Industrie- und Gewerbegebiet, das Black Forest Airport and



IGZ-Geschäftsführer Markus Ibert

Business Park genannt wird. Bei Führungen seien die Besucher beeindruckt, wenn sich die Panzertore der Shelter mit ihrem zehn Meter hohen und Tonnen schweren Gestänge öffnen und darunter der Boden vibriert, erzählt ein Mitarbeiter der IGZ. Derzeit können die Stahlbetongewölbe, in denen die Kanadier früher ihre Kampfflugzeuge unterstellten, nicht besichtigt werden. Denn sie sind an Firmen vermietet und dienen als Lagerfläche.

An neuen Nutzungsmöglichkeiten mangelt es nicht. Sogar Shelter-Partys gab es schon. Doch ist „die größte Logistikbaustelle Südbadens“ wirklich Wirtschaftsmotor für die gesamte Region, wie Politiker gerne behaupten? Markus Ibert sieht es so. Künftig wird weiter in die Infrastruktur investiert.

Im Ostareal, südlich der Dt.-Georg-Schaeffler-Straße, entstehen auf einem

Gelände, auf dem derzeit noch Baracken stehen, Ausstellungsräume für kleinere Handwerksbetriebe. Im März beginnen die Abbrucharbeiten für das Projekt, das „Rheinstraße Süd“ genannt wird. Für das Westareal heißt die Strategie „weiter nach Norden“. Das Gebiet soll für Investoren weiter erschlossen und entwickelt werden.

Besondere Attraktivität, sagt Ibert, könnte das Gelände mit regelmäßigen Flugbetrieb gewinnen. Bislang hat der Sonderflughafen nur eine eingeschränkte Passagierfluglizenz. Im wesentlichen starten und landen hier die Chartermaschinen von Firmen wie HERRENKNECHT und HANSGROHE.

Auch Politiker nutzen den Flughafen. Ein Manko ist jedoch, dass der Flughafen nur über eine Frachtlizenz ohne Zollstatus verfügt. Dazu läuft derzeit noch ein Klageverfahren, dessen Komplexität eine Geschichte für sich ist. Baden-Württembergs Wirtschaftsminister **Ernst Pfister** bat in einem Schreiben vom November 2009 Finanzminister **Wolfgang Schäuble**, sich der Sache anzunehmen. „Ein Zollstatus für den Airport Lahr stärkt den Logistikstandort, weil nur so auf einem Flughafen außereuropäischer Frachtverkehr ohne weitere Genehmigung abgewickelt werden kann“, heißt es im Schreiben. Ibert hofft auf das Bemühen der Politik, damit der Flughafen „im Rahmen seiner Möglichkeiten“ genutzt werden kann.

Der Park sei so vielfältig, dass sowohl ein kleiner Betrieb als auch ein Großunternehmen die geeignete Büro- oder Lagerfläche finden und jederzeit nach Bedarf erweitern könne, sagt Ibert. „Aber man verkauft ja nicht jede Woche ein Zehnhektargrundstück“, wendet Ibert ein. Bis das Potential des 580-Hektar-Areals ausgeschöpft ist, stehen noch große Aufgaben an. Ein prosperierender Flughafen, davon ist Ibert überzeugt, würde dem Ganzen Auftrieb geben. ■



Wo einst Düsenjets standen, sollen sich nun Betriebe ansiedeln.