

Flughafen Leipzig/Halle gefragt wie nie: Toyota, Tesla oder Apple im Anflug?

Flächen für Investoren werden knapp / Experten befürchten: Ohne neues Areal scheitert Großansiedlung

VON ANDREAS TAPPERT

LEIPZIG. Der Flughafen Leipzig/Halle startet durch: Am Airport in Schkeuditz werden die Flächen für größere Firmenansiedlungen knapp. Experten fordern deshalb, dass mehr Areale für Gewerbeansiedlung bereit gestellt werden. Denn die gute Infrastruktur und der 24-Stunden-Betrieb mache das Luftfracht-Drehkreuz auch immer mehr für internationale Firmen attraktiv.

Und das wird auch künftig so bleiben: Erst letzte Woche hatte das Bundesverwaltungsgericht Leipzig die Regelungen zum Nachtflug bestätigt und weitgehende Beschränkungen abgelehnt.

„Mit dem DHL Hub hat Leipzig Europas modernsten Umschlagplatz für Luftfracht“, sagt Christian Halpick, Leiter der Niederlassung Leipzig des Immobilien-

maklers Aengevelt, der 2015 in der Region Leipzig 250 000 Quadratmeter Hallenfläche vermittelt hat. Der Airport habe sich zu einem Verteilzentrum „ersten Ranges“ entwickelt.

Die Flughafen-Führung hält aktuell 84 Hektar Gewerbeflächen bereit, die allerdings auf drei Standorte verteilt sind. Dies ist nach Ansicht von Ansiedlungsexperten wie Halpick zu wenig. Für internationale Großinvestoren werde noch eine große zusätzliche Fläche wie das 130 Hektar große Areal zwischen Radeheld und der Bundesstraße 6 benötigt, für das der Flughafen schon zwei Jahre vergeblich versucht, einen Bebauungsplan zu entwickeln. „Europaweit sind mehrere Weltkonzerne auf der Suche nach großen Flächen in Flughafennähe“, begründet Halpick dies. Leipzig habe durchaus Chancen, nach BMW, Porsche und DHL

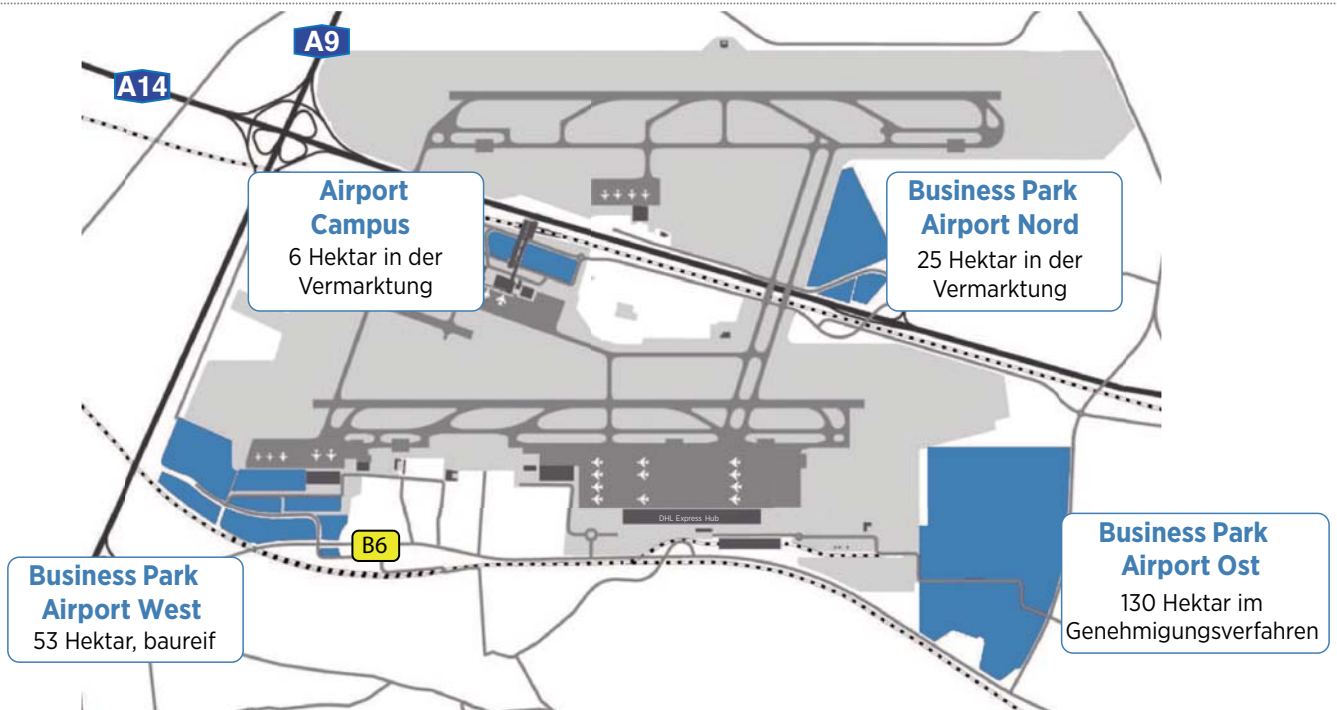
noch einmal einen Großinvestor anzusiedeln. Doch ohne die weitere 130-Hektar-Fläche werde dies nicht gelingen.

Im vergangenen Jahr hatte das mitteldeutsche Drehkreuz mit rund neun Prozent mehr Luftfracht unter den großen deutschen Flughäfen den höchsten Zuwachs erzielt und damit seinen zweiten Platz unter den größten deutschen Frachtflughäfen gefestigt. Europaweit ist Leipzig – gemessen am Frachtaufkommen – unter den Top 5 der Flughäfen angekommen – zusammen mit Frankfurt am Main, Paris (Charles de Gaulle), London (Heathrow) und Amsterdam.

Wie Branchenkenner berichten, sind derzeit europaweit gleich drei große Mega-Konzerne auf Suche nach einem neuen großen Standort, der wie die Flächen rund um den Airport Leipzig/Halle eine exzellente Infrastruktur inklusive

eines Anschlusses an einen 24-Stunden-Flughafen haben sollte. Auf der Suche sein sollen der weltweit größte Autobauer Toyota, der amerikanische Batterie-Autobauer Tesla und der amerikanische High-Tech-Konzern Apple, der ebenfalls in Europa Autos bauen möchte – seinen I-Car. Wenn Leipzig beim großen Poker um Tausende Arbeitsplätzen mithalten wolle, dann müsse die 130-Hektar-Fläche am Airport möglichst bald verfügbar sein, so Experten.

Die Führungsspitze des Flughafens Leipzig/Halle wollte sich auf LVZ-Anfrage zu keinem der drei potenziellen Investoren äußern. „Wir bieten sowohl für Fahrzeugproduzenten als auch für Zulieferer und Logistiker ideale Standortvorteile – ganz unabhängig von der benötigten Flächengröße“, erklärte Sprecher Uwe Schuhart.



Der Flughafen reagiert auf die Nachfrage: Vier Teilflächen (blau) werden für die Ansiedlung neuer Unternehmen vorbereitet – der Airport Ost ist für einen Großinvestor gedacht.

Der Luftfracht-Boom nimmt kein Ende – der Flughafen wächst immer mehr

Wirtschaft fordert zusätzliche Ansiedlungsflächen / Gerangel um 130-Hektar-Areal für potenziellen Großinvestor

VON ANDREAS TAPPERT

Auf dem Flughafen Leipzig/Halle boomt der Frachturnschlag – und nach Ansicht von Experten wie dem deutschlandweit agierenden Immobilienmakler Aengevelt wird der Boom noch lange anhalten. Der Grund: Die Logistik-Region Leipzig hat sich durch den mitteldeutschen Airport zu einem Verteilstandort allerersten Ranges entwickelt. Die Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt sind enorm. BMW und Porsche haben die Anzahl ihrer Beschäftigten in den vergangenen zehn Jahren von 9000 auf rund 14 500 gesteigert; Handelsunternehmen wie Amazon, Rewe, dm und Rossmann sowie Logistikdienstleister wie zum Beispiel DB Schenker, Deutsche Post DHL, Hellmann, Kühn & Nagel sowie TNT haben dafür gesorgt, dass zeitgleich die Anzahl der Logistik-Beschäftigten von 19 000 auf 33 000 angestiegen ist.

Bei den Hallenkapazitäten macht sich deshalb in der Region bereits ein Engpass bemerkbar. „Es ist nur noch lächerlich wenig freie Hallenfläche verfügbar“, sagt Christian Halpick, Leiter der Leipziger Aengevelt-Niederlassung. „Es gibt keine Angebotsreserven.“ Dabei stünden genug Investoren bereit, die den Bau neuer Hallen finanzieren würden. Denn in diesem Marktsegment seien aktuell noch Renditen von sieben Prozent möglich. Denn der Online-Handel verbu-

jährliche Wachstumsraten von zehn Prozent und ein Ende dieser Entwicklung sei nicht in Sicht. „Aber es gibt kaum noch Flächen, auf denen neue Hallen errichtet werden können“, schildert Halpick die Lage. Die aktuell in Flughafennähe verfügbaren Areale seien dafür einfach zu klein. „Zusammenhängende Grundstücke ab 50 000 Quadratmeter sind Mangelware“, so der Aengevelt-Experte.

Die Flughafen-Führung ist dabei, neue Ansiedlungsflächen auszuweisen – aber vorrangig für „luftverkehrsaffine“ Ansiedlungen. „Verfügbar sind rund sechs Hektar baureife Flächen im Zentralbereich des Airports für Büro, Gewerbe, Hotels oder Gastronomie“, listet Sprecher Uwe Schuhart auf. „Daneben gibt es Flächen im Südwesten des Flughafens, wo rund 53 Hektar für produzierendes, luftfahrt- oder frachtaffines Gewerbe zur Verfügung stünden.“ Intern noch als „Entwicklungsfläche“ gilt der künftige Business-Park „Airport Nord“. Seine Grundstücke gingen jetzt in die Vermarktung, heißt es in der Flughafen-Verwaltung.

Experten wie Halpick ist das viel zu wenig. „Solche Ansiedlungsflächen

müssen sofort verfügbar sein“, sagt er. Der Flughafen müsse sie deshalb auf Vorrat bereitstellen, also alle planungsrechtlichen Voraussetzungen schaffen, damit sich Investoren sofort ansiedeln können. „Investoren wollen sofort investieren – nicht noch jahrelang auf die Baureifmachung von Grundstücken warten.“

Gleichzeitig verweist Halpick auf weltweite Großunternehmen, die Standorte für riesige neue Werke mit mehreren Tausend Beschäftigten suchen und in deren Fokus unter Garantie auch Leipzig sei. „Solche Firmen benötigen alleine schon Ansiedlungsflächen von 80 Hektar und mehr“, sagt er. „So etwas kann Leipzig zurzeit nicht bieten.“ Am Flughafen heißt es auf Nachfrage, dass auch dafür eine Fläche angedacht ist. Sie trägt

intern die Bezeichnung Business-Park „Airport Ost“ und ist stattliche 130 Hektar groß. Nach LVZ-Informationen bemüht sich der Flughafen bereits seit zwei Jahren vergeblich, dort den für eine spätere Bebauung erforderlichen B-Plan genehmigt zu bekommen. Denn das Areal liegt auf Leipziger Flur und Leipzig soll fordern, dass sich Investoren vorran-

gig in seinen städtischen Gewerbegebieten niederlassen – ungeachtet dessen, dass dort nur relativ kleinteilige Areale verfügbar sind. Der Flughafen will sich zu der Kontroverse nicht äußern. „Wir befinden uns dazu in Abstimmung mit der Stadt Leipzig“, heißt es nur. Im Leipziger Rathaus war dazu am Freitag keine Information zu erhalten.

Experten wie Halpick dauern diese Abstimmungen viel zu lange. Die 130-Hektar-Fläche werde dringend benötigt, wenn Leipzig noch einmal eine Großansiedlung wie BMW gelingen soll, warnt er. Auch in der Branche heißt es, dass derzeit europaweit drei große Konzerne auf Suche nach einem neuen großen Standort sind – der weltweit größte Autobauer Toyota, der amerikanische Batterie-Autobauer Tesla und der amerikanische High-Tech-Konzern Apple, der in Europa sein Auto iCar bauen möchte. Wenn Leipzig bei diesem großen Poker um Tausende von neuen Arbeitsplätzen mitbieten wolle, müsse die 130-Hektar-Fläche am Airport so schnell wie möglich verfügbar sein, heißt es.

2015 hat sich in Flughafennähe unter anderem die Air-Liquid-Gruppe angesiedelt, die Weltmarktführer bei Gasen, Technologien und Serviceleistungen für Industrie und Gesundheit ist. Auch Thyssen-Krupp ist seit 2015 vor Ort und produziert aus Zuliefern Achsen für Porsche und BMW.

Investoren wollen sofort investieren – nicht noch jahrelang warten.

Christian Halpick, Aengevelt-Niederlassungsleiter

