



Chinesen angeln große

MARKT Die Neubautwicklung für Lagerflächen liegt unter dem guten Vorjahresniveau. Deutsche Investoren bekommen mehr Konkurrenz aus Asien.

Mit dem Jahr 995 verbinden Historiker die bekannte Schlacht auf dem Lechfeld unweit der Stadt Augsburg. In diesem Zusammenhang kennen sie auch die Ortsbezeichnung „ecclesia Grabon“. Sie steht für das Dorf Graben. Bis 2011 war die Gemeinde dort nicht einmal 3.800 Einwohnern für Logistiker ein weißer Fleck. Heute ist sie einer der großen logistischen Hotspots in Südbayern. Warum?

2011 eröffnete der Onlineriese Amazon im Gewerbegebiet Lechfeld ein neues Lager mit 1.200 Angestellten. Danach gleich DHL – in der Nachbarschaft der Anlagen von Lidl und Aldi Süd. 2012 wurde an der Bahnstrecke Bobingen – Landsberg sogar ein neuer Haltepunkt „Graben“ eröffnet. Täglich steigen dort Hunderte Menschen aus, um in den Distributionszentren zu arbeiten.

Im April 2015 staunten die Grabener wieder: Gegenüber des Amazon-Lagers, auf der anderen Seite der ausgebauten B 17, rollten wieder Bagger. Am 8. Mai war klar: Auf dem – zur Gemeinde Kleinaitingen gehörenden – Grund entsteht für BMW ein Regionallager mit 70.000 Quadratmeter Fläche. Die Münchner Autobauer verkündeten an diesem Tag quasi mit einem Big Bang gleich drei Lagerprojekte für ihre Logistik. Neben dem Regionallager bei Graben lässt BMW auch ein neues Verteilzentrum und Ersatzteillager in Wallersdorf (Landkreis Dingolfing-Landau)

sowie ein Ersatzteillager mit mehr als 100.000 Quadratmetern in Bruckberg-Gündlkofen (Landkreis Landshut) bauen. Bei allen Großprojekten arbeitet BMW mit Investoren zusammen, die insgesamt mehrere Hundert Millionen Euro in die Lagerprojekte pumpen. Über den Auftrag von Bruckberg-Gündlkofen freute sich Prologis, über Kleinaitingen Goodman und über Wallersdorf Dibag Industriebau.

Unterdurchschnittliche Bilanz

Diese drei Einzelinvestitionen, die auf einen einzigen Auftraggeber zurückgingen, waren im zweiten Quartal dieses Jahres für die Südbayern ein Höhepunkt im Marktgeschehen. Betrachtet man jedoch ganz Deutschland, so zeigt sich, dass die Halbjahresbilanz 2015 unterdurchschnittlich war.

In den ersten sechs Monaten des Vorjahres schlugen die Neubauten mit rund 1.993.000 Quadratmetern zu Buche. In diesem Jahr waren es „nur“ 1.230.000 Quadratmeter. Das entspricht lediglich 64 Prozent des Vorjahresniveaus. Und vom Gesamtwert für 2014 (3.474.000 Quadratmeter) wurden lediglich 35 Prozent erreicht. Das geht aus dem Logistikkonimmobilien-Seismographen hervor, der quartalsweise von Logivest und der Nürnberger Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services herausgegeben wird. „Um das Gesamtvolumen von 2014 zu erreichen, ist nun eine

durchschnittliche Neubaufäche von rund 1,1 Millionen Quadratmetern pro Quartal nötig“, rechnet Kuno Neumeier, Geschäftsführer von Logivest, vor. Der Logistikkonimmobilienspezialist hält das für durchaus möglich. Ihm seien noch „große Projekte“ mit Realisierungsbeginn im zweiten Halbjahr 2015 bekannt.

Auffallend an der Auswertung: Die meisten neuen Lager wurden mit einem Anteil von mehr als 70 Prozent in den Top-Logistikregionen hierzulande entwickelt. Im deutschlandweiten Ranking lag im ersten Quartal die Region Duisburg/Niederrhein mit rund 94.500 Quadratmetern Neubaufäche ganz vorne. Dabei entfielen dem Seismographen zufolge allein 60.000 Quadratmeter auf ein Multi-User-Objekt, das im Duisburger Hafen im Logport 1 entsteht. Weitere 22.500 Quadratmeter wurden in Mönchengladbach realisiert.

Auf Platz zwei der neubauaktivsten Logistikregionen in den ersten drei Monaten dieses Jahres folgt Berlin/Brandenburg. So entsteht etwa im GVZ Großbeeren ein Logistikzentrum für einen Lebensmittel-discounter, das bereits 41.000 Quadratmeter umfasst und ab Dezember 2015 als Lager- und Umschlagplatz für Lebensmittel dienen soll. Platz drei sicherte sich die Logistikregion Östliches Ruhrgebiet mit 48.300 Quadratmetern.

Die Analyse zeigt auch: Im zweiten Quartal war der Süden Deutschlands, allen voran die Region München, der



Dieser Lager-Entwurf erhielt den „Prologis 2030 Design Award“.

resschnitt weise aber auf eine nachhaltig gute Entwicklung: Plus 65 Prozent könnten sich durchaus sehen lassen, heißt es in einer Presseaussendung. „Wir sehen extrem viel Bewegung im Markt, getragen von einer guten Konjunktur, hoher Liquidität, dem Bedürfnis der Anleger, die Portfolios durchzumischen. Es kann gut sein, dass der Rekordwert von 2014 nach zwölf Monaten schon wieder Makulatur ist“, prognostiziert Willi Weis, Head of Industrial Investment Germany bei dem Frankfurter Makler. 3,7 Milliarden Euro müssten es dann schon sein.

Und wo kommt das Geld her? Das meiste Kapital kam von Asset/Fondsmanagern, die laut Weis für 900 Millionen Euro in Logistikobjekte investierten und damit mehr als die Hälfte abdeckten. Auf Verkäuferseite überrascht es Weis wenig, „dass Entwickler mit einem Anteil von 49 Prozent die Spitzenposition einnehmen“. Goodman, Prologis und Co. entwickeln bekanntlich seit einigen Jahren hauptsächlich für ihre eigenen Fonds.

Jones Lang LaSalle betont zudem: 42 Prozent des Transaktionsvolumens im Logistikbereich entfallen auf Paketverkäufe. Das sei mehr als im Durchschnitt über alle Assetklassen hinweg (36 Prozent). Die fünf größten Transaktionen, darunter vier Portfoliodeals im dreistelligen Millionenbereich, summierten sich laut dem Frankfurter Makler auf 620 Millionen Euro. Bei 90 Transaktionen insgesamt gab es auffal-

lend viele Transaktionen im kleineren und mittleren Segment.

Von noch einem Trend berichten die Makler in ihren Analysen: Der Markt wird immer internationaler. Jones Lang LaSalle hat dazu eine Grafik erstellt. Ergebnis: Schon 2012 lag der Anteil ausländischer Investoren bei 44 Prozent, in den Folgejahren legte der Anteil stetig zu: 2013 waren es 51 Prozent, 2014 schon 65 Prozent. Ein weiterer Höhepunkt ist nun zum Halbjahr 2015 erreicht: Mehr als 1,2 Milliarden Euro durch ausländische Investoren investiertes Kapital bedeuten einen Anteil von 75 Prozent.

Blick auf Laufzeit

Das ist laut dem Frankfurter Maklerhaus nicht nur deutlich mehr als im Gesamtmarkt der gewerblich genutzten Immobilien (59 Prozent im ersten Halbjahr 2015), sondern auch ein höherer Anteil als in jeder anderen Immobilien-Assetklasse. „Neben den klassischen angelsächsischen Investoren drängen immer mehr asiatische und Investoren aus dem Mittleren Osten in den Logistikinvestmentmarkt. Interessant ist hierbei, dass der Standort nicht zwingend im Vordergrund steht, sondern Sicherheit über Bonität und Laufzeit gesucht wird“, betont Willi Weis.

Wie stark vor allem asiatische Investoren nach Lagern in Deutschland suchen, merkt unter anderem Dr. Malte-Maria Münchow, Leiter An- und Verkauf – Einzelhandel, Hotel, Logistik bei Deka Immobilien. Er beobachtet sehr genau, zu welchen Preisen welche Objekte über den Tisch

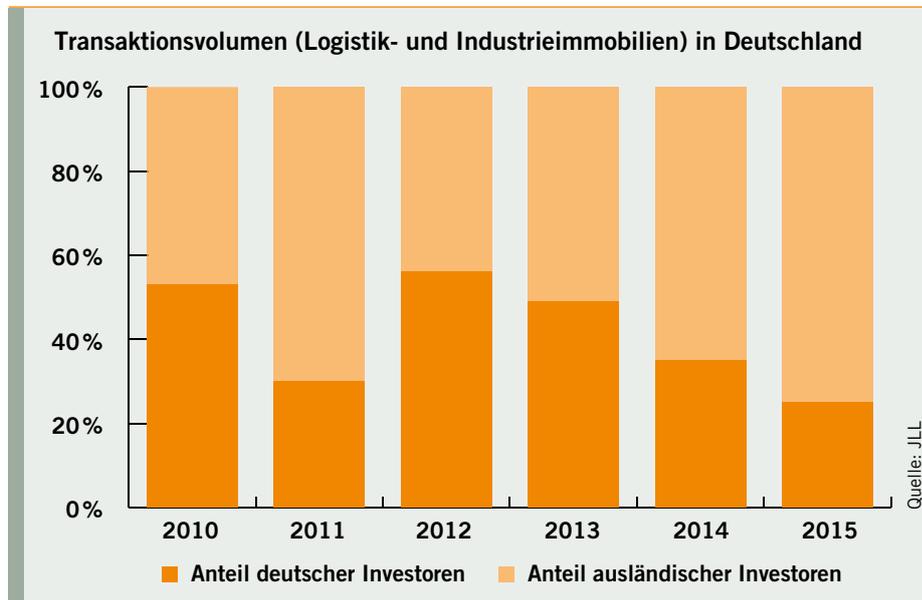
größte Nutznießer: Aufgrund des BMW-Lagers in Bruckberg-Gündlkofen konnte die Logistikregion München jetzt schon ihren Vorjahreswert nahezu erreichen und sich an die Spitze des Rankings setzen. Erstaunlich ruhig war es jedoch erneut in den Gebieten Donau, Mitte Deutschland, Saarland und Erfurt. In diesen vier der 20 Top-Logistikregionen konnte bereits das zweite Quartal in Folge keine Neubauaktivität verzeichnet werden.

Im Vergleich zum Neubaumarkt im ersten Halbjahr dieses Jahres sieht der Logistikinvestmentmarkt deutlich besser aus: Die Immobilienspezialisten von CBRE berechneten ein Volumen von 1,4 Milliarden Euro in der Sparte deutsche Logistikkimmobilien. „Dank des zweitbesten Quartalsergebnisses seit Aufzeichnungsbeginn mit knapp 990 Millionen Euro liegt der Transaktionsumsatz nach einem verhaltenen Jahresauftakt nur ein Fünftel unter dem außergewöhnlichen Vorjahresbeginn“, verkündete CBRE Anfang Juli in einer Mitteilung. Damit steige der relative Anteil der Assetklasse am gesamten gewerblichen Transaktionsvolumen um 1,3 Prozentpunkte auf aktuell sechs Prozent, heißt es darin weiter.

Markt in Bewegung

Wettbewerber Jones Lang LaSalle berechnete ein noch höheres Volumen. Der Frankfurter Immobilienmakler geht von 1,65 Milliarden Euro für die ersten sechs Monate aus. Zwar werde das Volumen des Vorjahres nicht ganz erreicht (minus zehn Prozent). Der Vergleich mit dem Fünfjah-

Transaktionsvolumen nach Käufernationalität



gehen. Das H+M-Lager in Hamburg sei nur eines von vielen Beispielen gewesen, bei denen Münchow mit Deka Immobilien einen Rückzieher beim Bieten machte, als er sah, wohin die Preisspirale ging. „Viele Asiaten zahlen extrem hohe Preise“, so

Münchow. Sie hätten dabei vor allem Toplager in besten Lagen im Visier und böten dann gerne in Dimensionen von 80 bis 100 Millionen Euro mit. Oft mit Erfolg. „Die Ausländer profitierten bisher stark von Währungsvorteilen, weil der Euro relativ

schwach war“, berichtet Münchow, der zudem im Vorstand der Logix Initiative Logistikimmobilien sitzt. Da die „dicken Bertas“ immer mehr an Asiaten gehen, konzentriert er sich nun vor allem auf kleinere Objekte im Bereich zwischen 20

Neue Studie zu Logistik-Gewerbegebieten schafft Vergleichbarkeit der Standorte

Vorurteile entkräften

Die zunehmende Flächenknappheit in den Topregionen in Verbindung mit unzureichender Flächenplanung ist eine Herausforderung für Nutzer, Entwickler und Investoren gleichermaßen. Die Bereitstellung von logistisch nutzbaren Flächen und die Realisierung von Logistikimmobilienprojekten erfolgen heute dort, wo sie machbar sind.

Betrachtet man die logistischen Ansiedlungen der vergangenen Jahre, dann ist zu erkennen, dass sich signifikante Verschiebungen ergeben. Die für die Versorgung der Ballungszentren benötigten Lager- und Umschlaganlagen werden als Einzelstandorte in immer größerer Entfernung zum Zentrum errichtet. Das hat weitreichende negative Folgen, vom Verkehrsaufkommen und der Umweltbelastung bis hin zum erhöhten Flächenverbrauch und zu ungenutzten Synergien durch gemeinsame Infrastruktur- und Dienstleistungsnutzung.

Hier kann aber durch gezielte überregionale Planung entgegengewirkt werden. Unter anderem auch dazu liefert die von Logivest und Fraunhofer SCS vor Kurzem durchgeführte Studie „LoGe 2015: Die erfolgreichsten Logistik-Gewerbegebiete in Deutschland“ eine Datenbasis. Sie analysiert erstmals Logistik-Gewerbegebiete deutschlandweit.

Die Ergebnisse dienen als katalogartiger Überblick über die wichtigsten Logistik-Gewerbegebiete und ihre Eigenschaften.

Die Analyse gibt einen Überblick über die erfolgreichsten 154 Logistik-Gewerbegebiete in Deutschland anhand bestimmter objektiver Bewertungskriterien. Daraus resultiert ein Ranking, das eine objektive Einschätzung und einen Benchmark der Logistik-Gewerbegebiete ermöglicht. Gleichzeitig stellt sie eine objektive Grundlage für alle Beteiligten bereit, wenn es darum geht, strukturpolitische Entscheidungen zu treffen und einzuschätzen und übergreifende Infrastrukturmaßnahmen für Logistik zu planen.

Um das Ranking zu erstellen, wurden die logistischen Ansiedlungserfolge aller Gewerbegebiete in Deutschland in puncto bebauter Quadratmeter, Anzahl

der Logistikobjekte und der Ansiedlungsdynamik der vergangenen zehn Jahre geprüft. Anschließend wurden die 154 erfolgreichsten Logistik-Gewerbegebiete hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet.

Unter den Top Ten befinden sich ganz unterschiedliche Standorte. Die Güterverkehrszentren (GVZ) in Bremen (1. Platz) und Nürnberg (3. Platz) sowie das Logistik-Gewerbegebiet Logport I in Duisburg (2. Platz) sind die erfolgreichsten logistischen Gewerbegebiete in Deutschland.

Auf den Rängen vier bis zehn finden sich weitere GVZ (Berlin Süd, 5.; Erfurt, 8.; Kassel, 10.) sowie die Logistik-Gewerbegebiete Hamburg Altenwerder (4.), Hamburg Billbrook (6.), Baunatal Linnfeld (7.) und



Sieger des Gewerbestandort-Rankings: das GVZ Bremen.

Hamburg Allermöhe (9.). Die Untersuchung auf bestimmte Gemeinsamkeiten und Erfolgskriterien hin erlaubt schließlich Rückschlüsse darauf, welche Faktoren einen logistischen Gewerbegebietsstandort auszeichnen sollten.

Große Logistikansiedlungen stoßen häufig auf kritische Reaktionen seitens der Anwohner und der im Planungs- und Genehmigungsverfahren eingebundenen Behörden. Doch die Studie weist anhand von Vergleichen zu bestehenden Untersuchungen nach, dass eine ganze Reihe von häufig anzutreffenden Vorurteilen gegenüber Logistik sehr wohl differenziert zu betrachten sind.

So liefert sie in ökonomischer Hinsicht wichtige Erkenntnisse, etwa über die direkte und indirekte Beschäftigungswirkung von Logistikansiedlungen: Der

Personalbesatz pro Hektar Betriebsfläche fällt in Logistik-Gewerbegebieten nur geringfügig kleiner aus als etwa im Maschinenbau. Zählt man indirekt Beschäftigte, zum Beispiel die Lkw-Fahrer, Service-, Sicherheits- und Reinigungskräfte hinzu, kann man auf die Zahl der direkt Beschäftigten im Durchschnitt 62 Prozent aufschlagen.

Auch die Wertschöpfung liegt höher als gemeinhin angenommen: Bei einem Logistikgewerbegebiet mit 100 Mitarbeitern summiert sie sich nach Schätzung in der Studie auf rund 4,23 Millionen Euro für die Logistikberufe, weiteren 1,48 Millionen Euro in den Transport- und Zustellberufen sowie 1,14 Millionen Euro durch die Logistikzulieferwirtschaft. Hinzu kommt logistikinduzierte Wertschöpfung in fernerer Wirtschaftsbereichen.

Es besteht ein Zusammenhang zwischen großen Logistik-Gewerbegebieten und überproportionalem Gewerbesteueraufkommen. Ein Abgleich zeigt im Durchschnitt der 127 Städte und Gemeinden der untersuchten Logistikgewerbegebiete einen mit 565 Euro pro Einwohner deutlich überproportionalen Wert. Auch die Zusammensetzung der in einem Logistik-Gewerbegebiet angesiedelten Unternehmen ist durchaus vielseitig, nur rund die Hälfte der Betriebe sind Logistikdienstleister.

Nutzer, Entwickler und Politik finden in der LoGe-Studie eine Vielzahl solcher Fakten und Erkenntnisse über die Erfolgsfaktoren von Logistik-Gewerbegebieten, die sie bei der Planung von Logistikansiedlungen heranziehen können. Sie sind nicht nur geeignet, die zum Teil diffusen Vorbehalte gegen Logistik bei den Bürgern zu entschärfen, sondern dienen auch dazu, gemeinsam für die dringend benötigten Logistikflächen zu sorgen und die Ansiedlungen dort zu bündeln, wo es geboten ist. So lassen sich die Ausweichbewegungen und die mehr oder weniger zufälligen Ansiedlungen reduzieren. Das Ergebnis könnte eine effizientere, an die Bedürfnisse der E-Commerce-Gesellschaft angepasste Logistikinfrastruktur sein. jö

Autor: **Dr. Alexander Nehm**, Geschäftsführer der Logistikimmobilienberatung Logivest Concept GmbH, München.