

# IMMOBILIEN FÜR DIE URBANE LOGISTIK

A: Tobias Kassner

## Urbane Logistik bereitet Kopfzerbrechen

Die Logistikbranche boomt wie nie zuvor. Der Bedarf an Logistikimmobilien steigt weiter, auch in diesem Jahr werden wieder Höchstmarken erreicht. Ein Aspekt bereitet den meisten Akteuren allerdings noch Kopfzerbrechen: die urbane Logistik. Denn auf der letzten Meile bestehen noch zahlreiche Baustellen.

**»SEIT MEHREREN JAHREN WÄCHST DER SEKTOR LOGISTIK-IMMOBILIEN JÄHRLICH UM WERTE ZWISCHEN VIER UND FÜNF PROZENT.«**

Seit mehreren Jahren wächst der Sektor Logistikimmobilien jährlich um Werte zwischen 4 und 5 %. Mit knapp 5 Millionen m<sup>2</sup> werden in diesem Jahr ebenfalls rund 5 % mehr Neubaufertigstellungen registriert als noch im letzten Jahr. Zwar wird in diesem Jahr etwas weniger Neubaufläche auf den Markt kommen. Dies liegt an zunehmender Flächenknappheit und langwierigen Genehmigungsverfahren. Mehr und mehr wird auch spekulativ gebaut, also Flächen realisiert, für die noch Nutzer gefunden werden müssen – ein Zeichen für den unbremsten Optimismus in dieser Branche.

Einer der wichtigsten Treiber dieser Entwicklung ist der enorm wachsende E-Commerce-Sektor. Aber: Für die logistischen Anforderungen der immer schnelleren Lieferzeiten im Onlinehandel fehlen noch die entscheidenden Lösungsansätze und vor allem Immobilien für die letzte und allerletzte Meile.

Das Thema urbane Logistik ist komplex: Die Zunahme des E-Commerce in Kombination mit sehr kurzfristigen Lieferzeiten – Stichwort Same Day- oder sogar Same Hour Delivery – fordert von den Logistikern eine räumliche Nähe zu den Kunden. Das ist nicht so einfach, denn der Onlinehändler tritt bei der Suche nach geeigneten Verteilzentren (Hubs) in der Innenstadt zunehmend in Wettbewerb mit dem stationären Einzelhandel. Lösungen für die letzte und allerletzte Meile – sowohl in Bezug auf den zunehmenden Lieferverkehr als auch den Bau von kleineren innerstädtischen Verteilstationen – fordern konstruktive Interaktionen aller Beteiligten und vor allem kommunaler Politiker. Entwickler von Logistikimmobilien wie Garbe Industrial Real Estate etwa arbeiten bei derartigen Projekten längst eng mit der lokalen Verwaltung, dem Handel und KEP-Anbietern zusammen.

Klar ist: Die urbane Logistik befindet sich im Spannungsfeld klassischer Kommunalentwicklung und eines enormen technologischen Wandels – vor allem im Transportbereich und den aus der Big Data-Analyse

resultierenden Möglichkeiten. Immobilien für die urbane Logistik müssen vielseitige anlieferungs- und ablauftechnische sowie baurechtliche Anforderungen erfüllen und diese Kriterien mit der nachbarschaftlichen Integration vereinbaren, insbesondere in zentralen Lagen. Aber: Urbane Logistik ist nicht gleich urbane Logistik, die einzelnen Branchen erfordern eine differenzierte Betrachtung. Für die Segmente Frischeprodukte, Textilien und Technik ergeben sich sehr unterschiedliche Möglichkeiten und Herausforderungen.

## Gebaut werden vor allem große Logistikimmobilien

Geprägt ist die Logistikbranche nach wie vor vom Bau größerer Logistikimmobilien, die sich zumeist am Stadtrand der Metropolen oder an peripheren Orten befinden und gut an Autobahn, Schiene oder Flughafen angebunden sind. Diese Immobilien bedienen gewissermaßen das Brot-und-Butter-Geschäft: In ihnen wird längst nicht mehr nur (zwischen-)gelagert und distribuiert, sondern hier erfolgen Vorfertigungsschritte, Retourenbearbeitung, Reparaturdienstleistungen und vieles mehr. Ein Thema übrigens, dem bislang kaum Aufmerksamkeit gewidmet wird. Die Konsortialstudie ›Logistik und Immobilien 2018‹, die bulwiengesa zusammen mit den Partnern Berlin Hyp, BREMER, GARBE und Savills auf der diesjährigen Expo vorgestellt hat, legt ihren Fokus insbesondere auf dieses Thema ([www.logistik-und-immobilien.de](http://www.logistik-und-immobilien.de)).

## NEUBAUFERTIGSTELLUNGEN VON LOGISTIKIMMOBILIEN AM BEISPIEL HAMBURG, 2012–2016

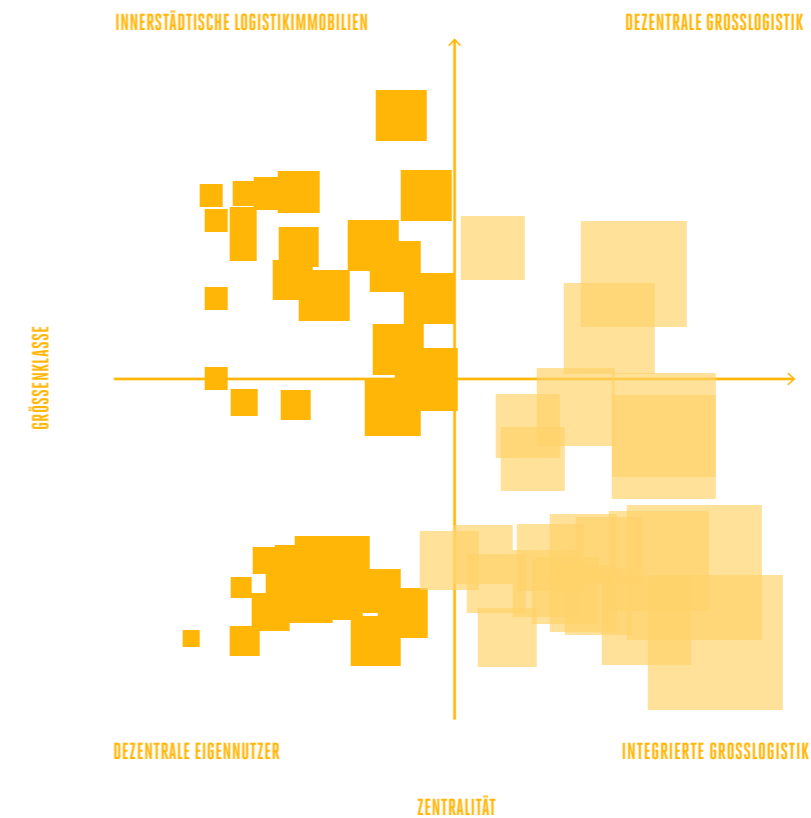


Abb. 1

**»KLASSISCHE UND URBANE LOGISTIK SIND AUF ENG VERFLOCHTENE ZUSAMMENARBEIT ANGEWIESEN. ALLERDINGS GIBT ES UNTERSCHIEDE: SO ERFORDERT URBANE LOGISTIK EINE HÖHERE MANPOWER UND DEUTLICH KLEINERE FLÄCHEN AN MÖGLICHT ZENTRALEN STANDORTEN.«**

Klassische Logistik und urbane Logistik sind auf eine eng verflochtene Zusammenarbeit angewiesen. Allerdings unterscheiden sich beide stark hinsichtlich ihrer Anforderungen und Ausführungen. Die urbane Logistik erfordert eine hohe Manpower, deutlich kleinere Flächen an möglichst zentralen Standorten und stellt höchste Ansprüche an Flexibilität, um den individuellen Bedürfnissen der Konsumenten unter dem vorherrschenden Marktdruck entsprechen zu können. (siehe Abb. 1)

## Hauptproblem: Flächenmangel

Das Thema betrifft gegenwärtig Projektentwickler sämtlicher Immobilienklassen – in attraktiven Lagen sind die Flächen knapp. Dies belegt unter anderem der Flächenumsatz bei Industrie- und Logistikimmobilien, der 2017 zurückging; von einer geringeren Nachfrage kann jedoch keine Rede sein, im Gegenteil: Es fehlen Flächen und Gebäude. Da nur wenige Flächen als neues Bauland ausgewiesen werden und die Genehmigungsverfahren extrem langwierig sind, kann trotz hoher Bautätigkeit der Flächenbedarf nicht gedeckt werden. Auch steigt mit dem Wachstum der Metropolen der Interessenskonflikt um die Baulandnutzung. Die urbane Logistik steht hier im Wettbewerb zu Wohn-, Büro- und Einzelhandelsimmobilien – allzu oft muss der für die Volkswirtschaft wichtige Wirtschaftszweig Logistik zurückstecken. Dabei sind insbesondere Städte mit einem nachfragebedingt hohen Sendungsaufkommen auch die Standorte mit geringer Flächenverfügbarkeit.

Dies hat zur Folge, dass Mieter und Nutzer von Logistikimmobilien verstärkt in das Umland abwandern müssen, obwohl sie prinzipiell unter Druck stehen, näher am Kunden zu agieren und Lagen in den Metropolregionen favorisieren. Zu Beginn dieser Dekade lagen rund 16 % der Logistikflächen in der Peripherie – 2018 werden es knapp 22 % sein, auch dieser Wert dokumentiert den Druck auf den Flächenmarkt.

Der Flächenmangel in den Top-Logistikregionen lässt insbesondere dort die Mieten ansteigen. Einerseits werden hier viele Neubauobjekte in Spitzenqualität mit entsprechenden Preisen angeboten, gleichzeitig ist das Angebot aufgrund der geringen Bautätigkeit bei großer Nachfrage besonders limitiert.

**»DER FLÄCHENMANGEL IN DEN TOP-LOGISTIKREGIONEN LÄSST VOR ALLEM DORT DIE MIETEN ANSTIEGEN.«**

Vor allem schlägt sich in den Top-Regionen der E-Commerce-Boom nieder. Denn wie könnte die Belieferung auf der letzten und allerletzten Meile organisiert sein, wenn die Nähe zu den Kunden fehlt? Wer in der Innenstadt in Kundennähe Logistik betreiben will, muss sich im Flächenwettbewerb durchsetzen. Dies bedeutet, dass man stellenweise auch Mieten zahlen muss, die deutlich höher liegen als in der großflächigen Logistik und die an diejenigen anderer Nutzungsarten, wie Büro und Einzelhandel, heranreichen. In sehr zentralen Lagen sind 10 Euro/m<sup>2</sup> nicht unüblich, bei sehr kleinteiligen Lösungen, z. B. bei Mikropots, werden auch 20 Euro/m<sup>2</sup> aufgerufen.

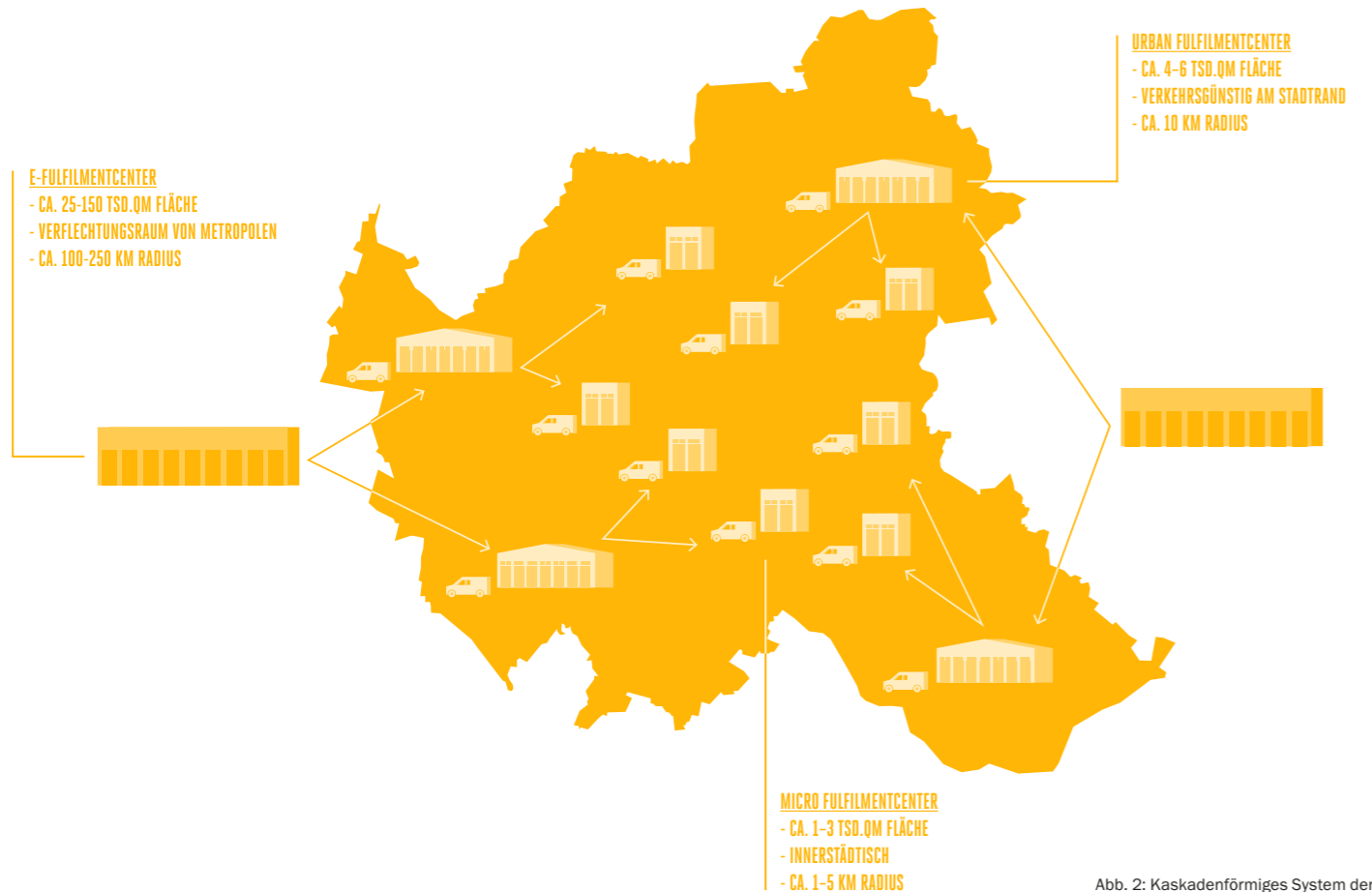


Abb. 2: Kaskadenförmiges System der urbanen Logistik im Überblick

## »DENKBAR WÄREN NEUE NUTZUNGSFORMEN IN ALTEN STRUKTUREN, SO DIE UMNUTZUNG VON PARKHÄUSERN, TIEFGARAGEN, LADENLOKALEN ODER BÜROS.«

### Kreative Lösungsansätze gefragt

Um künftig neue, kleinere Immobilien anbieten zu können, sind für die innerstädtische Logistik Lösungsansätze gefragt. Für passgenaue Neubauten sind Anforderungsprofile zumeist erst in der Entstehung begriffen. Denkbar wären neue Nutzungsformen in alten Strukturen, so die Umnutzung von Parkhäusern, Tiefgaragen, Ladenlokalen oder Büros. Bereits zu erkennen ist auch eine Renaissance innerstädtischer Gewerbestellen. Aktuell werden als Übergangslösungen Pop-up-Storages in Containern und Flex-Hubs genutzt. Ganz so einfach lässt sich eine leerstehende Fläche jedoch nicht in eine kleine Lagerfläche umwandeln: Das Immobilien-Beratungshaus Savills stellte fest, dass die Konkurrenz zwischen den Nutzungen in den Metropolen zunimmt und Kommunen Umnutzungen von Bestandsobjekten in innerstädtischen Lagen genau abwägen;

trotz steigender Nachfrage hat das Logistiksegment oftmals das Nachsehen.

Der Markt für urbane Logistikimmobilien befindet sich noch im Pionierstadium. Zahlreiche Akteure experimentieren mit potenziellen Lösungen und noch ist ungewiss, welche Konzepte sich durchsetzen werden. Studienpartner BREMER errichtet selbst Gewerbe- und Logistikgebäude unterschiedlicher Größen und weiß, dass Lösungen für die letzte Meile ein funktionierendes System an Logistikimmobilien voraussetzen, die aufeinander abgestimmt den Warenfluss optimieren. Nur ein Zusammenspiel der großen Zentrallager und mittleren Nachschubstellen am Stadtrand mit den Mikrodepots in der Innenstadt wird die angestrebten schnelleren Lieferzeiten gewährleisten können. Dieses System weist eine kaskadenförmige Struktur auf, gewissermaßen von groß nach klein und von außen nach innen: Urban Fulfillmentcenter zur Distribution online verkaufter Lebensmittel in Metropolräumen, Micro Fulfillmentcenter als innerstädtische Nahversorgungs-Spokes und über die Innenstadtbereiche verteilte Mikrodepots (siehe Abb. 2).

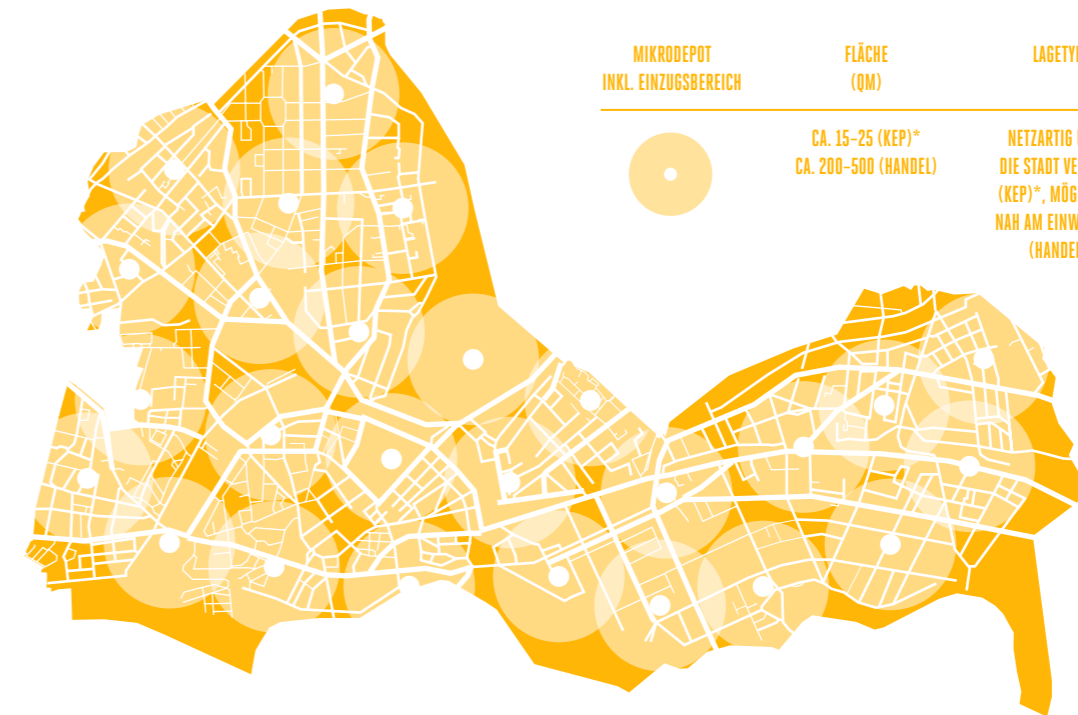
### Gebäudespezifischen Anforderungen noch offen

Welche gebäudespezifischen Anforderungen an diese innerstädtischen Logistikimmobilien gestellt werden, ist derzeit offen; die Flächen-

größen erstrecken sich von 15 bis 25 m<sup>2</sup> für Mikrodepots über Micro Fulfillmentcenter mit maximal 3.000 m<sup>2</sup> bis hin zu den innerhalb oder am Rande eines Stadtteils gelegenen Urban Fulfillmentcentern mit 4.000 bis 6.000 m<sup>2</sup>. Entscheidend ist eine engmaschige und flächendeckende Verteilung in der Nähe der Kunden (siehe Abb. 3).

Das Zukunftsfeld der urbanen Logistik bietet auch viele Chancen, zum Beispiel für Immobilienfinanzierer. Bei der Berlin Hyp, ebenfalls ein Partner der Studie, ist das Interesse an dem Thema groß – auch wenn bislang kein einheitliches Rendite-Risiko-Profil existiert und es noch einer aufwändigen Einzelfallprüfung bedarf. Aber mit zunehmender Etablierung des E-Commerce haben auch Logistikimmobilien einen Imagewandel durchlebt. In Berlin ist man deshalb überzeugt, dass sich die Kreditgeber zunehmend gegenüber der urbanen Logistik öffnen werden, um am Megatrend E-Commerce partizipieren zu können.

## MIKRODEPOTS WERDEN DIE SAME-HOUR-DELIVERY DER ALLERLETZTEN MEILE ERST MÖGLICH MACHEN. DAS SCHACHBRETTMUSTER EINER URBANEN LOGISTIK DER ZUKUNFT.



MIKRODEPOT INKL. EINZUGSBEREICH	FLÄCHE (QM)	LAGE TYP	RADIUS (KM)
	CA. 15-25 (KEP)* CA. 200-500 (HANDEL)	NETZARTIG ÜBER DIE STADT VERTEILT (KEP)*, MÖGLICHST NAH AM EINWOHNER (HANDEL)	CA. 1 (KEP)* CA. 2-4 (HANDEL)

\*KEP = Kurier-, Express- und Paketdienste

Abb. 3: Netz von Mikrodepots verteilt über ein Stadtgebiet (Beispiel)



Tobias Kassner studierte Geografie, Stadtplanung und Geoinformatik an der Westfälischen Wilhelms-Universität in Münster. Er schloss das Studium 2007 als Diplom-Geograf ab. Von 2007 bis 2016 war Kassner in der Berliner Niederlassung der bulwiengesa und seitdem in Hamburg tätig. 2012 hat Tobias Kassner den Fortbildungsstudiengang Immobilienökonomie an der IREBS International Real Estate Business School abgeschlossen. Kassner ist mittlerweile Partner des Unternehmens und als Bereichsleiter für alle industriell-gewerblichen Themen sowie Sondernutzungen zuständig. Insbesondere Schnittstellenfragen zwischen klassischen Assetklassen und Nischenprodukten werden von Kassner übernommen. Neben Markt- und Standortanalysen sowie Machbarkeits- und Ankaufsgutachten ist er darüber hinaus Ansprechpartner für qualitative Erhebungen, Indizes sowie strategische Zielgruppenpanels.