

Ausstattungs-Rating für Logistikimmobilien

Ludwig M. Schätzl und Willi Weis

Gleichwohl die Logistikbranche zu den vier umsatzstärksten Wirtschaftszweigen in Deutschland gehört, herrscht hinsichtlich des Marktes für Logistikimmobilien noch weitgehend Intransparenz, kritisieren die Autoren. Ihrer Meinung nach weisen auch die vorhandenen Berichte von Maklern und Wirtschaftsförderungen zu wenig Breite und Tiefe auf. Abhilfe soll eine eigene, deutschlandweite Untersuchung leisten, deren umfassende Datenerhebung ein genaues Bild der aktuellen Marktlage in den Regionen zulasse. Darüber hinaus ist der Report ein höchst nützliches Instrument in der eigenen Kundenberatung. (Red.)

Die Logistikbranche wurde durch die voranschreitende Internationalisierung der Warenströme, die Exporttätigkeit deutscher Unternehmen und die EU-Erweiterung in den letzten Jahren erheblich begünstigt. Aufgrund der zentralen Lage Deutschlands in Europa und durch das sehr gut ausgebaute Verkehrsinfrastrukturnetz wurde die Standortansiedlung vieler Logistikbetriebe gefördert. Dabei sind große Logistikimmobilien, teilweise in Parkstruktur, vorrangig durch nationale und internationale Projektentwicklungsfirmen realisiert worden.

Im Umland von Großstädten sind viele Standorte gewachsen oder neu entstanden, gleichzeitig haben sich auch eine ganze Reihe verkehrsgünstig gelegener Standorte außerhalb der führenden Immobilienmärkte zu attraktiven Logistikstandorten entwickelt. Insgesamt ist Deutschland nach Berechnungen des Fraunhofer Instituts ATL der größte Logistikmarkt in Europa und die Logistikbranche, bezogen auf Umsätze, gleichauf mit dem Maschinenbau die drittgrößte Wirtschaftsbranche nach dem Fahrzeugbau und der Gesundheitswirtschaft.

Mangelnde Markttransparenz

Betrachtet man nicht die Logistikbranche als Wirtschaftszweig, sondern den Logistikimmobilienmarkt, dann wird sofort deutlich, dass verfügbare Marktinformationen über

- Logistikstandorte und Lagen,
- den Logistikflächenbestand nach Baualter und Ausstattungsmerkmalen,

- die Nutzerstruktur (Eigennutzer, Großmieter, viele Kleinmieter),
- die Bautätigkeit, Fertigstellungen, Planungen sowie Abriss,
- Leerstände,
- Umsätze^{*)} aller Größenordnung,
- Mieten und Preise

nur vereinzelt regional, aber nicht deutschlandweit beziehungsweise nicht umfassend vorliegen. Von Immobilienberatungsunternehmen, Banken oder Wirtschaftsförderungen werden zum Teil Logistikmarktberichte herausgebracht. Sie sind jedoch vielfach auf einen Agglomerationsraum, wie zum Beispiel Frankfurt am Main, München oder Bremen begrenzt.

Eine Verbesserung der Markttransparenz haben Logistik-Reports von Jones Lang Lasalle (JLL) herbeigeführt. Flächenbestände im Logistikimmobiliensegment ab 10 000 Quadratmeter von den klassischen fünf Immobilienmärkten München, Hamburg, Frankfurt, Berlin und Düsseldorf (im Folgenden als „Top-5“ bezeichnet) und Umsätze – allerdings nur Abschlüsse über 5 000 Quadratmeter – sowohl innerhalb als auch außerhalb

Die Autoren

Dr. Ludwig M. Schätzl ist Senior Researcher Consulting & Research und **Willi Weis** ist Director und Head of Industrial & Logistics Services bei der DTZ Deutschland GmbH, Frankfurt am Main.

der „Top-5“-Ballungsräume liegen dadurch vor.

Was in allen Marktberichten aber fehlt, ist eine Betrachtung von Bestandsqualitäten oder Angaben zu Leerständen sowie zur Nutzerstruktur. Ansonsten ist es jedoch üblich, bei Gewerbe- oder Wohnimmobilienberichten, eine Differenzierung zwischen hochwertigen Neubauten und Altbeständen durchzuführen. Dies fehlt für Logistikimmobilien bisher gänzlich.

Gestiegene Anforderungen

Bestandsqualitäten spielen aber auch für Logistiker eine ganz entscheidende Rolle. Vor allem folgende Kriterien sind grundsätzlich wichtig:

- Hallenhöhe für moderne Objekte zwischen acht bis zwölf Metern;
- hohe Anzahl der Rampen (eine Rampe pro 800 Quadratmeter);
- Unterteilbarkeit der Hallenfläche;
- geringer Büroanteil;
- ausreichend Platz vor den Rampen größer als 35 Meter, Expansionsflächen, keine Altlasten.

Aus einem Bericht von DTZ Frankreich geht hervor, dass neben den genannten Anforderungen an Logistik-Objekte weitere Kriterien an Bedeutung gewonnen haben. Dies deckt sich auch mit den Erfahrungen in Deutschland: Erforderliche Hallen werden größer. Waren vor zehn Jahren noch 10 000 Quadratmeter die Regel, sind es in Deutschland heute 20 000 bis 40 000 Quadratmeter; die größten Bauvorhaben gehen bis zu 100 000 Quadratmeter.

Die Ansprüche an Brandschutz und Arbeitssicherheit sind gestiegen. Ökologische Standards werden wichtiger; neben der reinen Kalt-Miete gewinnen Energiekonzepte mit CO₂-Einsparung an Bedeutung.

DTZ-Logistikerhebung mit Ausstattungs-Rating

Die von DTZ Deutschland durchgeführte Logistikflächenenerhebung basierend auf Einzelobjektangaben setzt hier an, indem sie Bestandsqualitäten für Logistikobjekte nach Ausstattung und Baujahr ausweist. Für diesen Zweck hat DTZ als erster deutscher Immobilien-Consultant

Abbildung 1: Kriterien der Ratingklassen

	Rating A	Rating B	Rating C
Lichte Hallenhöhe	mindestens acht Meter	mindestens sechs Meter	mindestens vier Meter
Anzahl Rampentore	Hoch (mindestens ein Tor pro 800 Quadratmeter)	Mittel (mindestens ein Tor pro 1 500 Quadratmeter)	mindestens 1 bis 2 Rampentore
Andienungszonen	Groß	Mittel	–
Modernisierungsbedarf	Keiner	Geringer	Hoher
Drittverwendungsfähigkeit	Hoch	Eingeschränkt	Eingeschränkt

Quelle: DTZ

ein eigenes Rating entwickelt. Die Baujahre wurden in die Baualterklassen vor 1985, 1985 bis 2000 und seit 2001 unterteilt. Jedes erfasste Logistikobjekt wurde nach seiner Qualität beurteilt. Unterschieden werden die drei Klassen gut (Ausstattung A), mittel (Ausstattung B) und ungünstig (Ausstattung C).

Demnach geben die Deckenhöhe, Rampenanzahl, Drittverwendungsfähigkeit, der Gebäudezustand (Modernisierungsbedarf) und die Andienungszonen den Ausschlag für die Ausstattungseinteilung. Über den Gebäudezustand hat somit auch das Baujahr einen Einfluss

auf die Ausstattungsklassifizierung. Sicherlich gibt es viele weitere Kriterien, jedoch war es bereits sehr aufwendig, diese Angaben zu ermitteln, und diese Klassifizierung ist, wie bereits angeführt, neuartig. Neben Bestandsmerkmalen sind die Nutzerstruktur, die Bautätigkeit, Leerstände und Umsätze Gegenstand der DTZ Untersuchung.

Die hier vorgestellten Ergebnisse basieren auf einer DTZ Logistikdatenbank, die schrittweise aufgebaut wurde, durch Desk-Research (Auswertung eigener Immobiliendatenbanken, Luftbilddauswertungen); Nutzung des Know-hows

der DTZ Logistik-Consultants an den jeweiligen Standorten; Feldphase mit Besichtigungen vor Ort; Abgleich der Angaben mit Eigentümern/Entwicklern und Großmietern.

Angesichts der Streuung der Hallen über ganz Deutschland war es notwendig, Schwerpunkte zu setzen. So hat die Erhebung auf folgendes Immobiliensegment und Regionen abgestellt: Regionen Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg und München; Logistikimmobilien mit einer Hallenfläche von mindestens 10 000 Quadratmeter; Lagerhallen, Distributionshallen, Umschlaghallen und Speziallager.

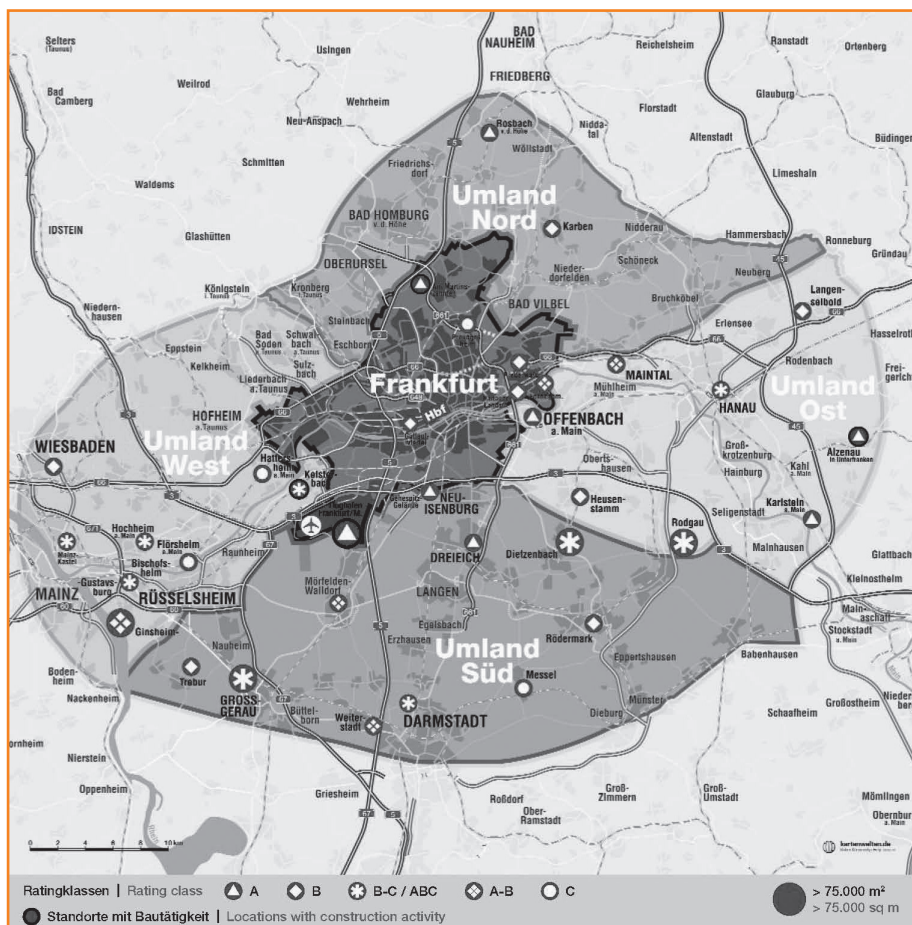
Ausgewählte Ergebnisse im Überblick

In den fünf untersuchten Regionen hat DTZ im Sommer 2008 zusammen 350 Logistikhallen von jeweils mindestens 10 000 Quadratmeter identifiziert. Insgesamt repräsentieren diese Objekte eine Hallenfläche von rund 7,48 Millionen Quadratmeter. Im Schnitt sind die Objekte 21 500 Quadratmeter groß. Rund 38 Prozent der erhobenen Hallen sind in den letzten acht Jahren entstanden. Weitere rund 36 Prozent entfallen auf die Baualterklasse 1985 bis 2000. Damit sind Dreiviertel der Hallenflächen höchstens 23 Jahre alt. Im Hinblick auf die Nutzerstrukturen sind die Ergebnisse eindeutig: Große Hallen haben in der Regel nur einen Nutzer. Sowohl Eigennutzer als auch Großmieter nutzen jeweils 34 Prozent der Hallenflächen. Nur knapp ein Viertel der erfassten Logistikflächen wurden von mehreren Mietern gemeinsam genutzt. Der Anteil dürfte so gering ausfallen, weil Logistiknutzer häufig im Wettbewerb zueinander stehen.

Die Leerstandsquote der fünf Logistikimmobilienmärkte lag durchschnittlich bei rund 5,5 Prozent. Zum Vergleich: In den entsprechenden Büroimmobilienmärkten fällt sie mit rund zehn Prozent deutlich höher aus. Regional ist die Situation sehr unterschiedlich. Unterdurchschnittliche Leerstände verzeichnen Düsseldorf und Hamburg.

So liegen die Leerstände in Düsseldorf nur bei drei Prozent. Besonders markant ist die Situation in Hamburg. Hier tendiert das Flächenangebot zum kurzfristigen Bezug in Hallen ab 10 000 Quadratmeter gegen Null. In Frankfurt ist die Leerstandsquote bei rund 7,5 Prozent; in München liegt sie auf ähnlichem Niveau. Berlin weist mit 9,5 Prozent eine etwas

Abbildung 2: Lage, Größe und Ausstattung der Logistikstandorte in der Region Frankfurt



Quelle: DTZ

höhere Leerstandsquote auf. Das Nachfragepotenzial wird nach wie vor dadurch begrenzt, dass es in Berlin nur wenige Produktionsschwerpunkte gibt.

Region Frankfurt: Bestandsqualitäten nach Standorten

Ergebnisse zur Größe, Struktur und Lage des Logistikbestandes beziehungsweise zu den Bestandsqualitäten werden hier am Beispiel von Frankfurt vorgestellt. Einleitend ist festzustellen, dass die Region Frankfurt von dem guten nationalen und internationalen Verkehrsinfrastruktur-Mix zwischen Flug-, Straßen- und Schienenverkehr profitiert. Der Großteil des gesamten Flächenbestandes für Hallen ab 10 000 Quadratmeter von 1,70 Millionen Quadratmetern befindet sich außerhalb der Stadtgrenzen (77 Prozent) und entfällt vor allem auf das Marktgebiet Umland Süd.

Rund 23 Prozent der Logistikflächen befinden sich in Frankfurt selbst. Hier ist das Sondergebiet Cargo City Süd am Frankfurter Flughafen und im Norden das Areal „Am Martinszehnten“ hervorzuheben. Die Cargo City Süd gehört unter Zoll-Gesichtspunkten zum Flughafen, sodass die Abfertigung des Warenverkehrs deutlich erleichtert wird. Außerhalb der Stadt konzentrieren sich die großen Flächen an den Standorten Ginsheim-Gustavsburg, Groß-Gerau, Dietzenbach und Rodgau. Hier liegt der Flächenbestand jeweils bei mehr als 75 000 Quadratmeter. Das Umland Nord bildet das kleinste Marktgebiet, weil der Norden am wenigsten vom Verkehrsinfrastruktur-Mix der Region und insbesondere der Nähe des Flughafens profitiert.

85 Prozent des Bestands mit günstiger Ausstattung

Zu den modernen Standorten mit Logistikobjekten, die vorrangig eine Ausstattung A aufweisen, gehören vor allem Dreieich, Alzenau, Ginsheim-Gustavsburg, Darmstadt-Weiterstadt, Mörfelden-Walldorf und im Stadtgebiet die Cargo City Süd und das Areal „Am Martinszehnten“. An diesen beiden Standorten in Frankfurt sowie in Alzenau und Kelsterbach (Mönchhof-Gelände) im Umland wurden Hallen mit mindestens 10 000 Quadratmeter in der ersten Jahreshälfte 2008 gebaut beziehungsweise werden nun schrittweise fertiggestellt.

In der Region Frankfurt gibt es auch mehrere historisch gewachsene Stand-

orte, mit vielen C-Immobilien, wie Flörsheim am Main, Bischofsheim und Hanau. Insgesamt erhielten in der Region Frankfurt rund 85 Prozent der Objektflächen ein Rating der Kategorie A oder B. Der Anteil der ungünstig ausgestatteten Logistikflächen liegt bei 14 Prozent (Rating C). In München und Hamburg ist dieser Anteil noch geringer.

Etablierung von Standards

Die von DTZ durchgeführte Logistikflächenbestandserhebung ermöglicht nicht nur Aussagen über die Größe der Logistikmärkte Hamburg, Berlin, München, Frankfurt und Düsseldorf beziehungsweise die Umsatztätigkeit. Vielmehr konnten erstmals auch Angaben über Leerstände und die Ausstattung der Logistikobjekte gemacht werden. Damit lässt sich auch die Lage und Struktur von Logistikstandorten in Regionen angeben. Die Untersuchung ist ein Schritt zur Professionalisierung des Marktes und soll weiterentwickelt werden.

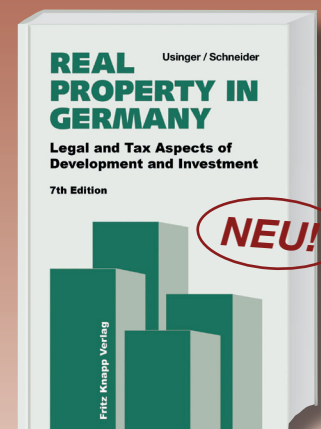
Damit hebt sich der DTZ-Ansatz für den Logistikimmobilienmarkt von bestehenden Marktberichten von Maklerhäusern, Wirtschaftsförderungen oder Banken ab. In der letzten Zeit nimmt jedoch die Anzahl der Expertisen über Logistikimmobilien zu. Auch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung hat in seinem Experten-Panel zum „Monitoring gewerblicher Immobilienmärkte“ Fragen über die aktuelle Marktsituation und Marktchancen für Logistik mit aufgenommen. Derzeit arbeitet auch das Fraunhofer Institut ATL in Nürnberg an einer umfangreichen Logistikimmobilienmarktstudie.

Insgesamt hängt das Markt-Research für Logistikimmobilien nach wie vor dem des Büroimmobilienmarktes um rund zehn Jahre hinterher. Zukünftig besteht die Aufgabe für Immobilien-Researcher von Beratungsfirmen oder wissenschaftlichen Einrichtungen darin, die verschiedenen Untersuchungsansätze zu vereinheitlichen, um in der Branche akzeptierte Standards über Marktinformationen zu etablieren.

Fußnote

*) Unter einem Umsatz wird hier die Vermietung von Logistikimmobilien oder der Verkauf an einen Eigennutzer verstanden. Investments sind wiederum Käufe von einzelnen Logistikimmobilien oder Paketen durch Kapitalanleger. Der hier verwendete Investmentbegriff ist daher zu unterscheiden von Investitionen zur Modernisierung oder Instandhaltung.

Deutsches Immobilienrecht für ausländische Investoren



Wolfgang Usinger/
Hans-Josef Schneider
**Real Property in Germany /
Legal and Tax Aspects of
Development and Investment**
7., überarbeitete Auflage 2008.
512 Seiten, gebunden, € 56,00.
ISBN 978-3-8314-0820-7.

Der praxisorientierte Ratgeber vermittelt dem englischsprachigen Fachmann der internationalen Immobilienbranche alle wesentlichen zivilrechtlichen, öffentlichrechtlichen und steuerlichen Aspekte eines Immobilieninvestments in Deutschland.

Ein umfangreicher Anhangteil enthält Vertragsbeispiele wie Grundstückskaufvertrag, Generalunternehmervertrag und Mietvertrag (zweisprachig) sowie einen deutsch-englischen und englisch-deutschen Index, der das sprachliche Verständnis erleichtert.

Fritz Knapp Verlag

60046 Frankfurt am Main
Postfach 11 11 51
Telefon (069) 97 08 33-21
Telefax (069) 707 84 00
vertrieb@kreditwesen.de
www.kreditwesen.de