

EU-Osterweiterung steigert Bedarf an Logistikimmobilien

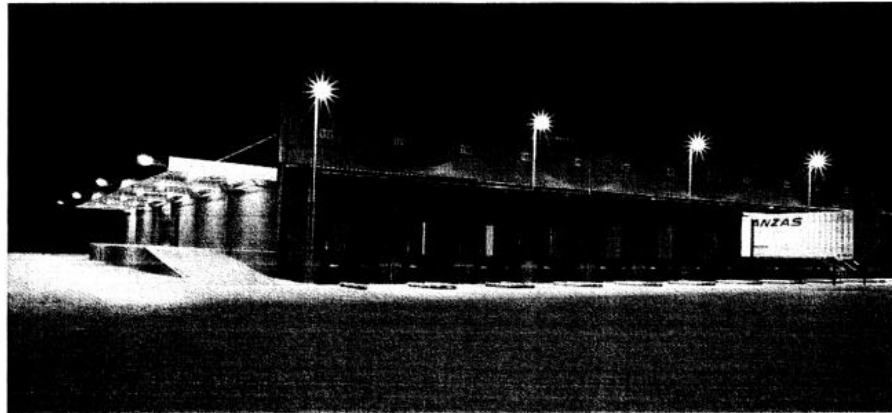
Moderne Standorte sind mit Blick auf die neuen Absatzmärkte zentraler Erfolgsfaktor – Deutschland aufgrund der Lage nach wie vor attraktiv – Studie der TU Berlin

Hamburg, 13. Mai. Mit der EU-Osterweiterung ist die größte Freihandelszone der Welt mit 450 Millionen Menschen entstanden. Rückgrat für den reibungslosen Warenfluss ist die Logistikbranche, deren jährliches Umsatzvolumen in Europa 414 Mrd. Euro beträgt. Vor diesem Hintergrund hat die TU Berlin in Zusammenarbeit mit der Unternehmensberatung Visality erstmals den Markt für flächenrelevante Logistikdienstleistungen untersucht sowie die Stärken und Schwächen der Logistikstandorte in Deutschland und Europa analysiert.

Bei der Wahl des Logistikstandortes geht der Blick der Unternehmen zunächst unweigerlich nach Osteuropa. Während hier 70 Millionen Menschen leben, deren Wohlstand langsam zunimmt, sind die Personalkosten vergleichsweise gering. Bereits vor der EU-Erweiterung hatten zahlreiche Firmen ihre Produktionsstätten in die günstigeren Beitrittsländer verlagert, was zu einer Zunahme von Logistikdienstleistungen vor allem in Polen, Tschechien und Ungarn geführt hat.

Die Logistikmärkte der Beitrittsländer bergen allerdings noch erhebliche Risiken. Trotz der Modernisierungspolitik bleibt die Transportinfrastruktur vor allem im Bereich der Straßen- und Eisenbahnnetze überholungsbedürftig. Zudem bestehen zwischen den logistischen Hauptzentren und den Randregionen erhebliche Diskrepanzen. In Polen floriert die Wirtschaft lediglich im Raum Warschau und in den Sonderwirtschaftszonen Westpolens sowie an der deutsch-polnischen Grenze. In Tschechien und der Slowakei besteht ein enormes Produktivitätsgefälle zwischen den Hauptstädten und dem Umland. In Ungarn sind weite Teile des Eisenbahnnetzes nach wie vor so marode, dass sie sich nur bedingt für den Güterverkehr eignen.

Die klassischen Logistikstandorte im



Gefragt: Umschlags-, Lager-, Distributions- und Kommissionierzentren in erstklassigen – also verkehrsgünstigen – Lagen.

Foto: Garbe

alten Europa bleiben also hoch attraktiv. Im Blickfeld vor allem Deutschland, einst am Rande der EU gelegen und nach der Osterweiterung in den geografischen Mittelpunkt der Union gerückt. 2003 erwirtschaftete die Transport- und Logistikbranche in Deutschland nach Berechnungen der TU Berlin ein Volumen von 156 Mrd. Euro und ist damit der viertgrößte Wirtschaftszweig. Einzelnen Segmenten wie der Kontraktlogistik, die vom anhaltenden Trend zum Outsourcing profitiert, prognostiziert die Studie bis zum Jahr 2005 ein Wachstum von 30 Prozent. Vor diesem Hintergrund sind Logistikanbieter gezwungen, ihre Logistikflächen durch zeitgemäße Immobilien zu erweitern, um dem Wachstum der Branche und den steigenden Anforderungen ihrer Kunden gerecht zu werden.

Gefragt sind vor allem Umschlags-, Distributions- und Kommissionierzentren in erstklassigen, sprich: verkehrsgünstigen Lagen. Als zukunftsweisend gelten Logistikstandorte, deren Lage und Infrastruktur auf den Handel mit Osteuropa ausgerichtet ist. Allein beim grenzüberschreitenden Verkehr mit den EU-Beitrittsländern prognostiziert das Bun-

desverkehrsministerium für Deutschland ein Wachstum von 350 Prozent. Wachstumsimpulse werden zudem vom ungebrochenen Trend zum Outsourcing logistischer Leistungen ausgehen.

Aus dem Wandel der Logistikbranche ergeben sich auch für die Immobiliendienstleister immer neue Anforderungen. „Es genügt längst nicht mehr, eine Lagerhalle zu bauen, diese mit einem 10- oder 15-Jahresvertrag zu vermieten und die Miete zu kassieren“, sagt Jens-Uwe Wittern, Vorstand der Garbe Logistic AG in Hamburg. Vielmehr müsse „in der Partnerschaft mit dem Mieter schnell auf geänderte Anforderungen des Kunden reagiert werden“. Das Unternehmen entwickelt ganzheitliche Konzepte, die vom Erwerb über die Entwicklung und den Bau bis zur Vermarktung von Logistikzentren reichen, und besitzt zurzeit 14 Logistikzentren an Verkehrsknoten deutscher Ballungsräume.

Mit Blick auf die EU-Osterweiterung analysierte die TU Berlin vor allem die Logistikstandorte. Erstmals identifizierten die Wissenschaftler mittels eines sozioökonomischen Kriterienkatalogs zukunftsweisende Logistikregionen. Da-

nach gelten Halle/Leipzig, Kassel/Bad Hersfeld und Nürnberg vor allem wegen ihrer geografischen Lage als aufstrebende Regionen. Berlin, Düsseldorf, Frankfurt/Main, Hamburg und München bleiben hingegen die Standorte mit den höchsten Flächenumsätzen. In Österreich gelten Wien und Linz als aufstrebende Gebiete. Erst dann folgen Standorte in Belgien, Frankreich, Italien und den Niederlanden.

Neben der Lage sind vor allem die Funktionalität und Nutzungsmöglichkeit der Logistikimmobilie entscheidend. Bei Miet- und Leasingobjekten zählen für Wittern insbesondere die Variabilität der Lagerhallen sowie uneingeschränkter Tag- und Nachtbetrieb zu den wichtigsten Kriterien. Weitere Entscheidungsmerkmale sind eine möglichst stützenfreie Bauweise, großzügige Rangierflächen, Erweiterungskapazitäten, kurze Wege zwischen Lager und Büro, die Zahl der Stellplätze und die optimale Grundstücksverwertung. Gestiegen sind zudem die Ansprüche an die Flexibilität der Immobilie, die nicht zuletzt bei der Drittverwertung eine bedeutende Rolle spielt.

Die Auswahl der Logistikimmobilie

sollte daher nach Auffassung der TU Berlin nicht nur eindimensional erfolgen, sondern auch finanzwirtschaftliche und logistische Kriterien in verschiedenen Bewertungsklassen berücksichtigen. Hierbei haben die Wissenschaftler auch einen Trend zu immer kürzeren Nutzungszeiträumen erkannt: Die potenziellen Mieter wollen auf Grund der Dienstleistungsverträge mit ihren Kunden keine langfristige Bindung an den Standorten eingehen. Demgegenüber steht eine durchschnittliche Amortisierungsdauer von deutlich mehr als 30 Jahren.

Die schwierigen wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen verstärken nach Erkenntnissen der TU Berlin den Trend, zeitgemäße Logistikimmobilien zu mieten. Außerdem führen veränderte Kreditbedingungen im Zuge von Basel II dazu, dass insbesondere mittelständische Logistik-Dienstleister vom Eigentumsmodell Abstand nehmen und neuartige Finanzierungskonzepte favorisieren. Dieser Sachverhalt spiegelt sich auch in den Entscheidungen von Nutzern und Investoren wider, die zunehmend professionelle Full-Service-Logistik-Immobilien-Dienstleister einsetzen.

Für die Identifizierung eines solchen Full-Service-Providers (FSP) sollten Logistikunternehmen laut TU-Berlin einen Leistungs- und Performance-Check hinsichtlich Projektentwicklung, Finanzierung, Immobilienmanagement, Vermietung und Vermarktung sowie Wiederverwertungsmanagement vornehmen.

Fazit: Mit Blick auf die Märkte in Osteuropa sind für Handel und Industrie vor allem die Lage des Logistikzentrums sowie die Beschaffenheit der Logistikimmobilie entscheidend. Trotz der günstigeren Personalkosten in den neuen Beitrittsländern gilt Deutschland wegen seiner geografischen Lage und Verkehrsinfrastruktur als der zukunftsweisende Logistikstandort in Europa. *Maik Posch*