

Frankfurter Allgemeine

30.08.2019 print

Wenn es in den Städten immer enger wird

Das Parkhaus als Logistikkimmobilie? Was absurd klingt, wird in Stuttgart ganz konkret ausprobiert. In der Parkgarage Zeppelin-Carrée dient ein Teil des Parkraums in den frühen Morgenstunden als Umschlagplatz, wo Pakete auf Lastenfahräder verteilt werden. Das vom Bundesverkehrsministerium geförderte Projekt trägt nach Worten des Parlamentarischen Staatssekretärs Steffen Bilger nicht nur dazu bei, Parkhäuser optimal auszulasten, sondern ist auch "ein beeindruckendes Beispiel moderner City-Logistik".

Solche Beispiele wünschen sich die Kommunen dringend. Denn wer im Zentrum einer größeren deutschen Stadt wohnt, kennt zur Genüge die Probleme, die mit dem boomenden Online-Handel verbunden sind: Zustellfahrzeuge parken in zweiter Reihe und behindern so den Verkehr; überforderte Zusteller hasten mit Bergen von Paketen durch die Straßen; und viele Empfänger warten vergeblich auf die angekündigte Sendung. In Zukunft wird sich das Problem der sogenannten letzten Meile sogar noch verschärfen: Laut einer Analyse der Unternehmensberatungsgesellschaft Oliver Wyman wird sich die Zahl der ausgelieferten Pakete bis zum Jahr 2028 bundesweit fast verdreifachen.

Gefordert durch diese Entwicklung ist auch die Immobilienwirtschaft. Durch den zunehmenden E-Commerce ergebe sich ein "Bedarf an zusätzlichen Räumlichkeiten für die Distribution, die bei dem ohnehin bestehenden Flächenmangel in den urbanen Zentren nicht ohne weiteres bereitgestellt werden können", stellt Sabine Barthauer fest, Mitglied des Vorstands des Immobilienfinanzierers Deutsche Hypo. "Hier sind innovative Lösungen gefragt."

Eine dieser innovativen Lösungen ist das eingangs erwähnte Projekt Park up in Stuttgart, das vom Parkhausanbieter Apcoa, dem Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO sowie weiteren Partnern getragen wird. "Als Apcoa beschäftigen wir uns mit innerstädtischer Logistik, weil wir uns nicht mehr nur als Parkraumbewirtschafter verstehen, sondern auch als Mobilitätsanbieter", begründet Niels Christ, Director Digital Sales & Alliances, das Engagement seines Unternehmens. Ziel ist es nach seinen Worten, das Projekt auf andere Großstädte in Deutschland und dem übrigen Europa - zunächst auf Berlin - zu übertragen. Ganz einfach dürfte das allerdings nicht sein. Für Lastenfahräder mit ihrem engen Wendekreis reiche der Platz in den Parkhäusern zwar aus, sagt Christ. "Falls aber zukünftig elektrifizierte Lastkraftwagen zur Anlieferung in die Parkhäuser einfahren sollten, müssten gemeinsam mit unseren Logistikpartnern neue Lösungen gesucht werden."

Bei einem weiteren vom Bund geförderten Modellvorhaben in Berlin haben die Verantwortlichen großer Zustelldienste auf dem Areal einer Straßenbahn-Wendeschleife im Stadtteil Prenzlauer Berg mehrere Container aufgestellt. Diese dienen ebenfalls als Mikrodepots, von denen aus Lastenfahräder die letzte Meile bedienen. Das Besondere daran ist, dass dafür gleich fünf konkurrierende Anbieter (darunter DHL, Hermes und DPD) kooperieren. Genau daran ranke es ansonsten, kritisiert Kuno Neumeier, Geschäftsführer des auf Logistikkimmobilien spezialisierten Beratungsunternehmens Logivest. Er wünscht sich innerstädtische Mikrodepots, in denen Endkunden die bestellten Waren abholen können. "Dafür", stellt Neumeier fest, "müssten aber die konkurrierenden Paketdienstleister zusammenarbeiten, was bislang leider nicht der Fall ist."

Trotz der seit Jahren laufenden Diskussion über die Bedeutung der letzten Meile für die Immobilienwirtschaft kann Neumeier nach eigenen Worten nicht erkennen, "dass sich inner-

städtische Logistikimmobilien als eigene Assetklasse etabliert haben". Einen wichtigen Grund dafür sieht der Fachmann darin, dass in den Innenstädten kaum Flächen für Logistik zur Verfügung stehen, da für die wenigen freien Grundstücke andere Nutzungen eine höhere Rendite versprechen. "Die Topmieten, die für innerstädtische Logistikflächen aktuell gezahlt werden, liegen oft unter dem, was Nutzungsalternativen wie Büro oder Wohnen an Mieterträgen erzielen können", erläutert Neumeier.

Konsequenterweise richtet sich der Blick verstärkt auf schlecht ausgelastete Bestandsimmobilien. Das können neben Parkhäusern auch Einkaufszentren und Kaufhäuser sein, die wegen des Online-Handels unter wachsendem Leerstand leiden. Ihre Nutzung für Logistikzwecke nennt Neumeier einen "sehr interessanten Ansatz". Konkrete Beispiele dafür haben allerdings noch Seltenheitswert. Mit Spannung verfolgen Branchenkreise deshalb das 2018 vereinbarte Gemeinschaftsunternehmen zwischen der Kaufhauskette Karstadt und dem Logistikanbieter Fiege, bei dessen Bekanntgabe Karstadt-Chef Stephan Fanderl die Karstadt-Filialen als "Logistikstandorte" bezeichnete.

Etwas häufiger finden sich innovative Projekte an Standorten, die sich zwar nicht in der Innenstadt, aber auch nicht auf der grünen Wiese befinden. "In stadtnahen Gewerbegebieten gibt es vermehrt Ansätze, zweistöckige, befahrbare Logistikimmobilien zu bauen", konstatiert Loginvest-Chef Neumeier. Ein Beispiel dafür ist eine Lagerhalle, die der Projektentwickler Segro in München-Daglfing für Amazon errichtet hat. Auch andernorts prüfe Segro diese Möglichkeit, sagt Tim Rosenbohm, Director of Light Industrial des britischen Industrieimmobilien-Konzerns. "Weil damit allerdings extreme bauliche Anforderungen und entsprechend hohe Baukosten verbunden sind, kommt eine solche Lösung nur für besondere Standorte in Frage."

Ähnlich sieht das der Entwickler P3 Logistic Parks. "Vertikale Lösungen werden vor allem in dichtbesiedelten Räumen wie München oder dem Rhein-Ruhr-Gebiet künftig eine immer größere Rolle spielen", lässt sich Sönke Kewitz, Geschäftsführer von P3 Deutschland, zitieren. Tatsächlich nimmt die entsprechende Entwicklung allmählich Fahrt auf: Garbe Industrial Real Estate beispielsweise sucht passende Standorte für ein Produkt, das auf zwei Ebenen Logistik- mit Gewerbenutzungen kombiniert. Und Four Parx, ein anderer Entwickler von Logistikimmobilien, hat angekündigt, an drei Standorten in deutschen Ballungszentren zweistöckige Lagerhallen bauen zu wollen. In Hamburg steht nach Unternehmensangaben die Erteilung der Baugenehmigung kurz bevor. Für das Objekt gebe es bereits eine Vielzahl von Mietinteressenten, sagt Marcus Jungheim, Geschäftsführender Gesellschafter der Four Parx GmbH. Für die Flächen kalkuliere das Unternehmen "mit Mieten wie auf dem Büromarkt" - und der Markt nehme das an.

Allerdings können Logistik- und Immobilienbranche allein nach Überzeugung von Loginvest-Chef Neumeier das Problem der letzten Meile nicht lösen. In der Pflicht seien vielmehr auch die Online-Käufer. Jedenfalls hofft Neumeier, "dass die Endkunden endlich akzeptieren, dass der Erstversand und die Retouren nicht mehr umsonst sein können. Das würde die Retourenquote und damit den Warentourismus deutlich verringern und so dazu beitragen, die Verkehrsprobleme in den Innenstädten zu lösen."

Herausforderung für die Immobilienbranche: Schlechte Logistik sorgt für Verkehrshindernisse.

Foto Stefanie Silber