

Dispo | Juli/August 2018



Abschied von der alten Welt

Logistik-Immobilien waren in Österreich lange Zeit ein Feld mit ausgesprochen wenig Dynamik. Altbestand dominierte, moderne Lösungen blieben die Ausnahme. Unter dem Druck des E-Commerce setzt nun ein Umbruch ein.

Von Piotr Dobrowolski





Die ersten zwei Hallen auf dem 30 Hektar großen Gelände sind bereits vermietet, drei weitere fertiggestellt. Bis zum Jahr 2019 sollen noch fünf weitere folgen. Dann wird das Areal im Südosten von Wien Logistikern Hallenflächen im Ausmaß von rund 160.000 Quadratmeter bieten können, konzipiert als Mietobjekte, ab 5.000 Quadratmeter aufwärts. Für österreichische Verhältnisse ist das Projekt in Enzersdorf an der Fischa, es nennt sich Industrial Campus Vienna East, nicht nur rekordverdächtig groß, es ist auch beinahe das Erste seiner Art. Denn bis jetzt lautete das österreichische Modell: an das eigene Firmengebäude eine Lagerhalle anbauen, die auch dann noch genutzt wird, wenn sie den Anforderungen eigentlich nicht mehr entsprechen kann.

Moderne Lagerflächen, die spekulativ errichtet werden in der Erwartung, dass sich die entsprechenden Mieter mit der Zeit einfinden werden, sind hingegen nach wie vor selten. Vor einigen Jahren schaffte die kara Group mit dem Logistikpark Nord ein erstes solches Objekt, nach einer Reihe von erfolgreichen Vermietungen plant sie nun auch einen zweiten Bauabschnitt. Zu den bestehenden Flächen von 44.000 Quadratmetern sollen weitere 22.000 hinzukommen.

Abgesehen von diesem Projekt halten sich Entwickler mit Miet-Projekten dieser

Art aber zurück, selbst im Großraum Wien. Unter anderem auch deshalb, weil der Bedarf nicht einfach abzuschätzen ist. „In Wien gibt es bei Logistikimmobilien nach wie vor einen großen Altbestand“, sagt Tina Steidl, Teamleiterin bei Otto-Immobilien und dort für den Logistikimmobilienbericht verantwortlich. Da diese Altobjekte meist von den Eigentümern selbst genutzt werden, seien die tatsächlich verfügbaren bzw. leerstehenden Flächen kaum zu erheben.

Angejahrte Infrastruktur

Österreichs Logistik braucht dringend neue Immobilien.

State of the Art sind die meisten von ihnen allerdings nicht. Insbesondere bei modernen Flächen ab 2.500 Quadratmetern herrscht nach Einschätzung von Steidl beträchtlicher Bedarf, der auch in Zukunft bestehen bleiben wird. Die DLH Real Estate Austria, die den Industrial Campus Vienna East entwickelt, ortet auch im Bereich von 5.000 Quadratmetern aufwärts großes Potenzial. „In den letzten Jahren ist in Wien kaum in moderne Logistikanlagen investiert worden“, stellt DLH-Geschäftsführer Mario Sander fest. Insbesondere bei hochwertigen Gebäu-

den dieser Größenordnung gebe es daher Nachholbedarf.

„Unser Industrial Campus Vienna East trägt auch der Tatsache Rechnung, dass durch den E-Commerce der Wunsch nach einer schnellen Auslieferung gestiegen ist und weiter steigen wird. So gut wie alle Paketdienste und Speditionsterminals im Großraum Wien sind von uns aus unter einer halben Stunde erreichbar. Zum Flughafen ist es nicht einmal eine Viertelstunde. Von hier aus kann man also sehr gut ganz Österreich und auch das angrenzende Ausland bespielen“, ergänzt Wolfgang von Poellnitz, Vertriebsleiter bei DLH Österreich.

Die ersten Erfolge schelmten dem Konzept recht zu geben. Eingemietet haben sich inzwischen unter anderem die Bertelsmann-Tochter Arvato, die von hier aus Dienstleistungen wie Transport oder Retourenmanagement für Kunden aus der Elektronik- und Konsumgüterbranche erbringt. 6.000 Quadratmeter nutzt Arvato bereits, eine Erweiterung auf 12.000 Quadratmeter hält man sich offen. Ebenfalls vor Ort ist Hornbach. Das Unternehmen hat am Industrial Campus Vienna East sein erstes Logistikcenter außerhalb Deutschlands angesiedelt, um 23 Filialen in Österreich, Rumänien, Tschechien und der Slowakei zu versorgen.

Mietmodelle auf dem Vormarsch

Wie ein neues Prinzip die Logistik verändert.

Doch es sind nicht nur die Flächen selbst, die Logistikzentren, in die Unternehmen sich einmieten können, als ein Modell der Zukunft erscheinen lassen: Der Vorteil von Mietobjekten besteht unter anderem auch in der guten Kalkulierbarkeit, was beim Altbestand häufig nicht der Fall ist. „Da wissen Sie nie, wann die nächste große Sanierung anfällt. Und oft sind das Lagen, die früher einmal gut als Lagerhallen geeignet waren, heute aber entweder zu klein oder zu unflexibel oder falsch gelegen sind“, sagt von Poellnitz.

Bei seit Jahren stabilen Mietpreisen – in außerstädtischen Lagen rund um Wien sind es aktuell 5,40 bis 6 Euro pro Quadratmeter – bieten Centerlösungen um das gleiche Geld auch mehr an Dienstleistung, etwa die Möglichkeit, Mezzaninflächen als Büro oder Sozialräume zu nutzen, einen eigenen Bereich für die ankommenden Lkw-Fahrer, zentrale Tor- und Überwachungsanlagen, Leitsysteme. Dass die Preise dabei trotz der steigenden Grundstückskosten stabil bleiben, das liege unter anderem am Grö-



„In den letzten Jahren ist in Wien kaum in moderne Logistikanlagen investiert worden.“

Mario Sander, DLH



Benvorteil, erklärt von Poellnitz: „In einem großen Logistikterminal braucht es vieles an Infrastruktur nur einmal: vom Schranken über Sprinkleranlagen bis zum Zaun. Wenn sich mehrere Mieter diesen Aufwand teilen, wird es natürlich in Relation günstiger.“

Wobei Österreich ohnehin als relativ günstig gelten kann. Bei Logistikimmobilien hinke Österreich anderen Ländern in der Entwicklung hinterher, sagen so gut wie alle Branchenkenner. Das spiegelt sich auch in den Preisen wider. Selbst der für österreichische Verhältnisse teure Großraum Wien liegt mit Mietpreisen von sechs Euro pro Quadratmeter für topausgestaltete Objekte deutlich unter dem europäischen Schnitt von 7,30 Euro. Direkt am Wiener Flughafen bewegt man sich allerdings mit Preisen von zehn Euro und mehr deutlich darüber.

Immenses West-Ostgefälle

Wo Flächen knapp sind, wird es in Zukunft richtig teuer.

Womit sich einmal mehr zeigt: Auch in Österreich gilt das Immo-Makler-Mantra: „Lage, Lage, Lage“. Und die wird im Logistiksektor im Wesentlichen von zwei Faktoren geprägt: der Anbindung an eine der großen europäischen Nord-Süd- bzw. Ost-West-Verbindungen einerseits und dem Logistikaufkommen andererseits. Aufgrund der Verkehrslage gelten vor allem Flächen im Großraum Wien, Linz, Salzburg und Graz

als attraktiv, hohes Logistikaufkommen weisen außerdem auch Klagenfurt und Bregenz auf.

Im Westen werden die Preise überdies durch immer knapper werdende Flächen angetrieben. Bei den Grundstückpreisen ist, sieht man vom Großraum Wien ab, daher ein gigantisches West-Ost-Preisgefälle zu beobachten. In Innsbruck erreichen die Quadratmeterpreise für aufgeschlossenen Grund inzwischen bis zu 500 Euro pro Quadratmeter, im südburgenländischen Jennersdorf sind 35 Euro bereits der höchste erreichbare Betrag. Im Großraum Wien wird die Preisentwicklung auch durch Aufkäufe von Wohnimmobilien-Entwicklern beeinflusst, die für Gewerbe gewidmete Flächen ankaufen, weil sie mit einer zukünftigen Umwidmung in Bauland rechnen.

Eine eigene Dynamik entwickeln derzeit aber auch Standorte an der Donau. Für sie spricht die Möglichkeit der Trimodalität durch Bahn, Straße und Schifffahrt. Gerade letztere hat in Österreich noch ein weitgehend unausgeschöpftes Potenzial: Nur fünfzehn Prozent des theoretisch vorhandenen Transportvolumens werden tatsächlich genutzt, die Tendenz ist aber steigend und macht Lagerflächen entlang dieser Route attraktiv. Der Hafen Wien hat im vergangenen Jahr sein Areal daher um weitere sechs Hektar vergrößert. „Wir haben heute mehr Lager- und Stellflächen denn je“, sagt Doris Rechberg-Missbichler, interimistische Geschäftsführerin der Wien Holding. Auf den neu entwickelten sechs Hektar beträgt die

Auslastung inzwischen bereits 75 Prozent. Auch hier zeigt sich: die Lage entscheidet.

Multifunktional, modern, flexibel

Was außer der Lage noch zählt.

An einigen Stellen scheint das „Lage, Lage, Lage“-Diktum aber doch ergänzungswürdig, denn auch an grundsätzlich guten Standorten kann es mehr oder weniger funktionale Lösungen geben: „Es gibt viele Kriterien, die eine gute Logistikimmobilie ausmachen. Ein ganz klassisches ist: keine Ortsdurchfahrt bis zur nächsten Autobahnauffahrt. Wo das erfüllt ist, können Unternehmen auf Dauer immens viel Zeit und Kosten sparen“, sagt Tina Steindl von Otto-Immobilien. Nur nahe genug an einer der Hauptverkehrsrueten genügt also nicht.

Auf einen anderen wichtigen Punkt weist Wolfgang von Poellnitz von DI.H hin: „Ein wichtiger Punkt bei der Errichtung neuer Hallen ist Multimodalität. Dass zum Beispiel auch im Nachhinein eine Kühleinheit eingebaut werden kann oder ein Biomodul.“ Und das möglichst in jeder vom Kunden gewünschten Konfiguration.

Für die Betreiber solcher Zentren durchaus eine Herausforderung. Denn einerseits müssen sie dafür eine standardisierte Bauweise verwenden, die Änderungen während der Nutzung und erst recht bei einer Zweit- oder Drittvermietung erlauben. Andererseits ist nicht jeder Wunsch, den Kunden



Nur Lage, Lage, Lage?

Was gute Logistikimmobilien von weniger guten unterscheidet.

1. Ja, der Standort spielt die entscheidende Rolle.

Er ist allerdings ein notwendiger, aber noch kein hinreichender Faktor für eine gute Immobilie. Anbindung an das hochrangige Straßennetz, möglichst nahe an einem Verkehrsknotenpunkt gelegen, mit ungehinderter Zufahrt, nahe an Ballungsräumen – das alles sind Vorausset-

zungen, ohne die eine Logistikimmobilie nicht funktionieren kann. Aber sie sind noch nicht alles.

2. Eine gute Logistikimmobilie muss wachsen können.

Immer noch sind rechteckige oder quadratische Grundstücke für Logistikimmobilien am besten geeignet. Nicht minder wichtig ist aber Erweiterbarkeit. Das Grundstück muss also so bebaubar sein, dass mit steigendem Bedarf weitere Objekte realisiert werden können. Aufschließung und 24-Stunden-Nutzbarkeit sind ein Muss.

3. Multifunktionalität schafft Mehrwert.

Für wechselnde Bedürfnisse, vor allem aber für eine etwaige Zweit- oder Drittvermietung, sollten die Objekte so beschaffen sein, dass sie als Multi-User-Halle flexibel bleiben. Für raschen Umschlag sollte es überdies Tore an zumindest zwei Seiten der Halle geben. Bei Mietobjekten gilt auch Teilbarkeit, um getrennte Vermietung zu ermöglichen, als ein wichtiges Kriterium. In diesem Segment bieten größere Hallen (ab 5.000 Quadratmeter bis 15.000 Quadratmeter), die trennbar sind, auch mehr Flexibilität als kleinere Lösungen.



Otto-Immobilien

„Ein ganz klassisches Kriterium ist: keine Ortsdurchfahrt bis zur nächsten Autobahnauffahrt.“

Tina Steindl, Otto-Immobilien



Flughafen Wien AG

„Für viele Unternehmen ist es reizvoll, in der Nähe des Flughafens Grund zu erwerben.“

Wolfgang Scheibenpflug, Flughafen Wien AG

4. Das Außen ist gleich wichtig wie das Innen.

Ohne die Möglichkeit, auch Schwerlasten zu verladen, ohne ausreichend Manövrierplatz für Lkw und ohne genügend Stellflächen für die Laster kommt selbst die größte Halle sehr schnell an ihre Grenzen. Dementsprechend dimensioniert sollten die Freiflächen sein. Ebenfalls ein wichtiges Freiflächenkriterium ist die Sicherheit. Umzäunung, Alarmanlage und elektronische Zugangskontrolle gelten als Standard.

5. Moderne Technik.

Zumindest folgende technische Ausstattung sind für zeitgemäße Logistikimmobilien als Mindestmaß anzusehen: Heizung, Strom-, Gas- und Wasseranschlüsse; Breitband- oder Glasfasernetzanschluss; die Möglichkeit, Kühlmodule auch nachzurüsten; Staplerstationen; Notstromaggregate; Brandschutz.



äußern, mit Standardmodulen lösbar.
„Das ist ein bisschen die Quadratur des Kreises: Einerseits ist es natürlich aus Vermietersicht günstig, ein möglichst standardisiertes, drittverwendungsfähiges Produkt zu haben, aber andererseits auch spezielle Anforderungen der Mieter zu berücksichtigen“, kommentiert Wolfgang Scheibelpflug, Leiter der Abteilung Immobilien- und Standortmanagement bei der Flughafen Wien AG. Die Frage, ob eher Mietobjekte oder Eigentum nachgefragt würde, will er nicht eindeutig beantworten: „Es ist beides. Für viele Unternehmen ist es reizvoll, in der Nähe des Flughafens Grund und Eigentum zu erwerben.“

Gute Wahl in schlechten Zeiten

Logistik-Immobilien im Visier von Investoren.

Reizvoll sind Logistikimmobilien auch für Anleger. Und das, obwohl die Renditen im Vergleich zu den Vorjahren zurückgegangen sind. Im Großraum Wien kann heute im Schnitt mit 5,75 Prozent gerechnet werden, vor vier Jahren waren es noch acht, ein Wert, der heute nur in wenigen Fällen erreichbar ist. An der Attraktivität dieser Anlageform ändert das allerdings wenig. Denn das niedrige Zinsniveau und die hohen Kosten bei Wohn- und Büroobjekten machen die Logistikimmobilie nach wie vor zu einer interessanten Variante.

„Der Leerstand bei Logistikimmobilien sinkt weiter und befindet sich europaweit unter fünf Prozent, die Mietpreise ziehen an, und die Assetklasse Logistik ist der neue Investorenliebling“, urteilt zum Beispiel Andreas Liebsch, Geschäftsführer des österreichischen Logistik- und Gewerbeimmobilienentwicklers Go Asset.

Und wie alle, die mit dem Thema befasst sind, weist auch er darauf hin, dass der boomende Online-Handel die Nachfrage nach Logistikimmobilien massiv befeuert. Vor allem in der Citylogistik, die das Problem der letzten Meile lösen soll, sind dabei völlig neue Lösungsansätze zu erwarten. „Die Herausforderung besteht darin, einerseits sehr nah am Kunden zu sein und andererseits nicht so weit im Stadtkern, dass es zu teuer wird oder die entsprechenden Flächen und Manövriermöglichkeiten fehlen“, umreißt Tina Steindl die derzeitige Situation. „Der Segro-Park im 23. Wiener Bezirk setzt auf das Konzept, stadtnahe Logistik-Flächen mit Größen um tausend Quadratmeter



„Ein wichtiger Punkt bei der Errichtung neuer Hallen ist Multimodalität.“

Wolfgang von Poellnitz, DLH

anzubieten. Für die Citylogistik kann das ein spannendes Zukunftsmodell sein.“

Herausforderung letzte Meile

Welche Bauten braucht die City-Logistik?

Je näher an die Stadt, desto schwieriger werden auch die rechtlichen Rahmenbedingungen. Umweltauflagen, Fahrverbote, Anrainerinteressen machen die Entwicklung von innerstädtischen Hubs zu einer besonders komplexen Angelegenheit, jedenfalls dann, wenn sie mehr sein sollen als ein besseres Ladenlokal oder ein Darkstore, ein zu einem Logistikstützpunkt umfunktioniertes aufgelassenes ehemaliges Geschäft.

Was die Lage zusätzlich verschärft: In der Wahrnehmung von E-Commerce herrscht derzeit eine recht eigenwillige Ambivalenz. Einerseits hat der Kunde die Next-Day-Delivery durch sein Kaufverhalten längst zum Standard gemacht, die Akzeptanz für die dafür nötige Infrastruktur bleibt indessen aus. „Die Errichtung von größeren Logistikobjekten wird in Österreich auch durch die geringe Akzeptanz in der Öffentlichkeit behindert. Man fürchtet sich vor erhöhtem Verkehrsaufkommen, dass wir auch Arbeitsplätze

schaffen, wird hingegen übersehen“, kommentiert Wolfgang von Poellnitz. Außerdem konkurrieren Logistikobjekte innerhalb der Städte besonders stark mit dem Wohnbau.

Eine mögliche Lösung, meinen Christian Kille und Alexander Nehm von der Hochschule für angewandte Wissenschaften Würzburg-Schweinfurt, die eine umfangreiche Studie zu dem Thema vorgelegt haben, könnte in der Brownfield-Nutzung und der Revitalisierung von Bestandsgebäuden liegen. Zu erwarten sind Modelle, bei denen Gebäude multimodal genutzt werden und in denen Logistik neben Büros, Labors oder Schauräumen ihren Platz findet. Vor allem werden innerstädtische Objekte in die Höhe gebaut werden müssen. Denn die klassische flache Lagerhalle ist in Großstadtlagen nicht realisierbar. Zukunftsreiche Automatisierungslösungen könnten, finden Kille und Nehm, der Schlüssel sein, um eine vertikale Logistik zu etablieren. Einige wenige Pilotprojekte in diese Richtung existieren bereits.

Der letzte Schrei

Logistik-Immobilie as a Service.

In der Breite fehlen allerdings noch Immobilien-Entwickler, die über ein spezielles Know-how für die Lösung des Problems der letzten Meile verfügen. Denn die Stadt ist traditionellerweise das Gebiet von klassischen Wohnbau- und Büro-Developern, die in der Regel keine Logistikkompetenz besitzen. Logistikspezialisten wiederum sind mit innerstädtischen Modellen nicht vertraut.

In den USA ist das ein wenig anders. Dort werden inzwischen auch innerstädtische Modelle im Sinne von Shared Economy angedacht. Der letzte Hype dabei: Was bei Frachten längst selbstverständlicher Teil des Transport-Alltags ist, könnte auch bei Logistik-Immobilien kommen – Plattformen, über die Kapazitäten flexibel gebucht werden können. In Seattle verdient das Unternehmen Flexe schon jetzt sein Geld damit, dass es E-Commerce-Anbietern die Möglichkeit bietet, Lagerkapazitäten kurzfristig bei saisonalen Spitzen zu buchen. Der Nebengedanke dabei ist auch, lokale Online-Shops in ihrem Kampf gegen Amazon zu stärken.

Wenn Plattformen eine wirkliche Alternative zu gängigen Lösungen werden sollen, um in urbanen Räumen eine bessere Nutzung der knappen Flächen zu ermöglichen, werden die zu diesem Zweck gebauten oder adaptierten



Ganz Österreich auf einen Blick

Was Flächen für Logistikimmobilien kosten.

Standort	Preis pro m ² in €
Raum Wien Nord	200-270
Raum Wien Ost	220-350
Raum Wien Süd	240-345
Raum Wien West	220-300
Raum Wien-Umgebung Nord	65-180
Raum Wien-Umgebung Ost	70-185
Raum Wien-Umgebung Süd	110-280
Raum Wien-Umgebung West	200-220
Raum St. Pölten	45-100
Raum Baden	70-110
Raum Wr. Neustadt	70-115
Raum Krems	25-120
Raum Eisenstadt/Parndorf/Neusiedl am See	140-260
Raum Oberwart	35-40
Raum Jennersdorf/Heiligenkreuz	20-35
Raum Graz	40-260
Raum Graz/Umgebung	165-180
Raum Kalsdorf bei Graz	52-110
Raum Leoben	60-70
Raum Linz	150-250
Raum Wels	90-130
Raum Enns	100-140
Raum Voralpenkreuz	70-80
Raum Salzburg-Stadt	270-350
Raum Salzburg-Umgebung (Anif, Elixhausen)	200-350
Raum Salzburg Land (Thalgau)	120-250
Raum Klagenfurt-Umgebung	70-195
Raum Innsbruck	280-500
Raum Innsbruck Land/Schwaz	140-330
Raum Kufstein	100-200
RaumKitzbühel	100-270
Raum Bregenz	180-300
Raum Feldkirch	140-225
Raum Dornbirn	180-290

Quelle: ÖNB-Logistik- und Transport 2017, Anfragen für aufgabenbezogene Daten

Unteres Mittelfeld

Im europäischen Vergleich ist der Großraum Wien bei Mietobjekten für die Logistik immer noch günstig.

Standort	Preis pro m ² in €
Zürich	19,4
Genua	15,6
London	14,8
Oslo	11,1
Helsinki	10,0
Stockholm	9,2
Edinburgh	8,3
Amsterdam	7,1
München	7,1
Frankfurt	6,7
Dublin	6,7
Kopenhagen	6,4
Moskau	6,3
Wien	6,0
Hamburg	6,0
Barcelona	6,0
Berlin	5,8
Madrid	5,5
Mailand	5,5
Warschau	5,0
Paris	4,8
Brüssel	4,6
Prag	4,0
Bukarest	4,0
Lissabon	3,8
Budapest	3,5

Quelle: Knight Frank, European Market Review (2017)

Immobilien allerdings noch stärker als bisher aus Modulen bestehen müssen, die sehr schnell auf sehr unterschiedliche Kundenwünsche angepasst werden können. Und sie werden auch von ihrer Lage her so situiert sein müssen, dass sie gerade in Zeiten von saisonalen Spitzen möglichst späte Cut-off-Zeiten ermöglichen. 5