

Die Zukunft der Logistikflächen

Flexibler, kleinteiliger und zentraler

Die meisten Stadträte bewilligen lieber Kitas und Konzerthäuser als neue Logistikhallen. Die Verteilstationen fressen viel Bauland und schaffen kaum Arbeitsplätze. Andererseits steht die Branche vor einem Umbruch. Nachgefragt werden künftig citynahe und teils innerstädtische Flächen. Dies eröffnet Maklern Chancen, Flächen zu vermitteln, um die andere Branchen einen Bogen machen.

Von Susanne Trösser

Der wachsende Onlinehandel und insbesondere Pläne für Same-Day-Delivery- und Lebensmittel-Versand stellen an Logistikflächen neue Anforderungen.

Lieferwege werden kürzer, Distributionseinheiten kleiner und die Ware prompter zugestellt. Hierfür müssen die Verteilstationen näher an und in die Stadt rücken. Die guten Nachrichten: Künftig könnten erstens weniger Sprinter von DHL, DPD, Hermes und UPS durch die Innenstädte kurven und stattdessen mehr Lastfahräder. Zweitens fragen Logistiker zunehmend Bestandsflächen nach, die bislang teils schwer vermittelbar waren, so etwa Areale aus den 1980er Jahren in Gewerbeparks.

So testet Versandriese Amazon in München und Berlin die Lieferung bestimmter Artikel innerhalb einer Stunde. Da sind klassische Verteilzentren auf der Grünen Wiese, 50 Kilometer außerhalb der Stadt, ungeeignet. Stattdessen werden in der Hauptstadt Schnelligkeiten vom Stadtteil Reinickendorf aus abgesetzt. Die Verteilstation misst 6.000 Quadratmeter. Die bislang vorrangig nachgefragten Amazon-Logistikflächen sind teils über 100.000 Quadratmeter groß.

Ziel ist es, von diesen Mikro-Stationen aus die letzten Kilometer zum Endkunden möglichst kurz und effizient zu gestalten. Besonders in Ballungsregionen und Großstädten wie im Rhein-Main-Gebiet, entlang der Rheinschiene, im Großraum Hamburg, Berlin oder München entstehen solche zentralen Verteilpunkte.

Für die Nutzung eignen sich sowohl Bestandsgebäude als auch neu errichtete Hallen. Sie brauchen möglichst viele Verladetore und eine stützfreie Architektur. Ebenso wie ihre großen

Schwestern am Autobahnkreuz benötigen sie große Außenflächen zum Parken, Liefern und Rangieren der Lastwagen.

Stadtnahen Auslieferstationen stehen jedoch vielfach gesetzlichen Hürden im Weg. In Deutschland gibt es starre Gebietskategorien, die zwischen Gewerbe- und Industriegebiet unterscheiden. In ersterem sind Lkw-Anlieferungen und 24-Stunden-Betrieb verboten. Dies ist aber für den unter Zeitdruck arbeitenden E-Commerce ein Muss. Die geplante Änderung der Baunutzungsverordnung, die mit den „Urbanen Gebieten“ diese Trennung etwas lockern will, ist ein Anfang.

„Es ist damit zu rechnen, dass die Logistikkette noch weiter in die Innenstädte vordringt.“

Auch sollten Grenzwerte der TA Lärm an die Realität angepasst werden. Heutzutage werden bei Neubauten fast ausschließlich dreifach verglaste Fenster verbaut. Die sollten den Geräuschpegel, der beim Rangieren der Lkw in der Nachbarschaft entsteht, draußen halten.

Daher kommen neben Gewerbeparks auch nicht genutzte Flächen auf Industriearealen für diese Nutzung in Frage. In Leverkusen könnten solche abgetrennt und in Nahversorger-Hallen umgebaut werden. Der Vorteil: oft fallen die Areale unter die Industriegebiet-Kategorie.

Künftig sind zudem mehrgeschossige Logistikimmobilien denkbar. Das Fraunho-

fer-Institut arbeitet an Drohen, die sich innerhalb der Logistikhalle frei bewegen und Ware aus den Regalen ziehen können sowie an „RackRacern“, die horizontal und diagonal an Regalen langklettern. Daher müssen sich Hallen künftig weniger an menschlichen Maßstäben orientieren was Höhen und Sicherheitsvorkehrungen angeht. Fahrschienen und Lifte wären nur noch in geringem Umfang nötig.

Es ist damit zu rechnen, dass die Logistikkette noch weiter in die Innenstädte vordringt. So experimentieren Einzelhändler damit, dass Kunden online gelieferte Ware in ihren stationären Geschäften zurückgeben können. Für solche Flächen eignen sich beispielsweise die in Fußgängerzonen oft ungenutzten Obergeschosse von Geschäftshäusern.

Ein Problem bei der Nutzung dieser Flächen ist der Preis. Egal ob Mieten oder Grundstückspreise, sie sind in Zentren weitaus höher als in Außenbereichen. Die Frage stellt sich, ob DHL & Co. ihre Prozesse weiterhin dermaßen verschlanken können, um diese Mehrkosten zu kompensieren. Oder ob Verbraucher bereit sind, für eine promptere Lieferung tiefer in die Tasche zu greifen. ■



Susanne Trösser

Geschäftsführerin der RIS Rheinischer Immobilienservice GmbH in Leverkusen und Vorstandsmitglied beim IVD-West.