

08.09.2016

Überflieger FRA

api



60% der Fracht, die in Frankfurt umgeschlagen wird, transportieren Cargoflugzeuge. Der Rest startet und landet in den Laderäumen von Passagierfliegern.

Bild: Fraport AG Fototeam Stefan Rebscher

Der Frankfurter Flughafen ist ein Ort der Superlative in der bundesweiten Logistikbranche. An keinem anderen deutschen und europäischen Flughafen wird so viel Ware umgeschlagen wie hier. Das strahlt auch auf die Logistikflächen im Umfeld aus. Grundstückspreise, Mieten und Renditen haben Top-Level erreicht.

Im Miniaturformat wuseln Autos und Busse zwischen Flugzeugen und großen Hallen umher. Aus dem Fenster eines Flugzeugs im Landeanflug sieht der Frankfurter Airport aus wie ein Ameisenhaufen. Alles muss koordiniert werden: Passagiere wollen zu ihren Traumzielen aufbrechen, Geschäftsreisende den nächsten Termin einhalten. Das ist aber nur ein Teil des emsigen Treibens. Abseits von Fluggästen und Reisekoffern ist der Frankfurter Flughafen zudem ein riesiger Warenumsschlagplatz. Durchschnittlich 5.800 t Fracht durchlaufen jeden Tag den Flughafen. Das ist umgerechnet eine Herde von 1.000 Elefanten (oder 4.500 VW Golfs). So viel Ware wird an keinem anderen Airport in Europa bewegt, in der Welt rangiert Frankfurt mit einem Jahresaufkommen 2015 von 2,1 Mio. t Fracht und Post unter den Top Ten der Frachtflughäfen und spielt in einer Liga mit Paris, Tokio und Dubai.

Elefanten sind zwar selten Teil der kostbaren Sendung, aber zumindest theoretisch nicht ausgeschlossen. 110 Mio. Tiere, unter anderem 2.000 Pferde, 14.000 Hunde und Katzen, 80 Mio. Zierfische, 300 t Angelwürmer, 8.000 Schweine und 150 Zootiere, kommen pro Jahr in der Animal Lounge in Frankfurt an oder werden dort auf die Reise geschickt. Im 9.000 m² großen Perishable Center wartet verderbliche Ware wie Blumen, Obst und Gemüse auf den Transport - genauso wie der Fisch. Der Frankfurter Flughafen schlägt mit 24.000 t (2015) mehr Frischfisch um als der Hamburger Hafen. Und auf 7.000 m² Pharma-Handlingsfläche wird in Frankfurt außerdem Europas führender Pharma-Hub betrieben. Zum Alltagsgeschäft gehören darüber hinaus die klassischen Luftfahrtgüter wie Textilien, Industrieprodukte, Ersatzteile und Terminalsendungen. Den Überblick über das Cargoaufkommen behält der Flughafenbetreiber Fraport, an dem das Land Hessen zu 31% und die Stadtwerke von Frankfurt zu 20% beteiligt sind.

Die starke Stellung des Frankfurter Flughafens im Cargo-Segment hängt auch von denjenigen ab, die in das Geschäft involviert sind: Spediteure, Logistiker, Sales-Manager. Wer aus der Branche etwas auf sich hält, ist in Frankfurt am Start. Den Unternehmen stehen gleich mehrere Gewerbegebiete und Logistikflächen in der nächsten Umgebung zur Verfügung, darunter die Cargo City mit einer Fläche von 149 ha sowie das 110 ha große Mönchhofgelände. Zusätzliche Areale und Erweiterungen sind in Planung (siehe Karte auf dieser Seite).

Die großen Namen der Logistikbranche wie Lufthansa Cargo, DHL und Schenker haben ihre Hallen und Büros in unmittelbarer Nähe zu den Flugzeugen. Ihr direkter Bezug zum Cargo-Geschäft erlaubt es ihnen, in der Cargo City und damit auf dem Betriebsgelände des Flughafens ansässig zu sein. Andere Firmen kommen hier nicht hinein.

Der 51 ha große nördliche Teil der Cargo City an den Terminals 1 und 2 ist seit langem komplett bebaut. "Mit der Realisierung der Animal Lounge 2008 waren alle Flächenreserven in diesem Bereich ausgeschöpft", erklärt Fraport. Heute haben dort u.a. das Lufthansa Cargo Center und das Perishable Center ihren Sitz. Eine direkte Erweiterung dieses Areals ist nicht möglich.

Die mit 98 ha fast doppelt so große Cargo City Süd unweit des künftigen Terminals 3 ist derweil die Adresse von mehr als 250 Unternehmen. Dazu gehören u.a. DHL, Dachser, Kühne & Nagel, Panalpina, Frankfurt Cargo Services und Schenker Eurohub. Inzwischen haben sich Logistiker auch in zweiter Reihe angesiedelt, künftig kommen weitere Ringe hinzu. Denn Fraport vermarktet gerade die 27 ha große Erweiterungsfläche für 100.000 m² große Hallen. 18,5 ha sind baureif und der erste, 7.000 m² große Teil ist 2015 an UTi (jetzt DSV) übergeben worden.

Immer dichter wird die Bebauung ebenso auf dem etwas weiter vom Flughafen entfernten Mönchhofgelände, das Grundstückseigentümer Fraport vermarktet. Seit 2007 laufen die Verkäufe. Inzwischen haben sich solche Unternehmen wie Rewe mit einem Frischelager auf gut 11 ha, der Logistiker Simon Hegele auf 8 ha sowie die MP Holding und OFB Projektentwicklung mit einem Multipark angesiedelt. Nur noch 13% der Flächen sind frei, die aktuell größte zusammenhängende Freifläche misst 4,5 ha und liegt mittendrin an der Seinestraße.

Im vergangenen Jahr hat Fraport auf dem Mönchhof insgesamt 7 ha auf drei Grundstücken, 2016 ein weiteres, 2,74 ha großes Areal vermarktet, darunter auch an exotisch anmutende Abnehmer (siehe "Türkische Hochzeit neben Lagerhallen" auf dieser Seite).

Fraport hat sich das Ziel gesetzt, bis 2019 mit der Vermarktung des Mönchhofareals fertig zu sein.

Bereits für das nächste Jahr erwartet Fraport - so denn die Bauleitplanung der in der Einflugschneise liegenden Kommune Kelsterbach (etwa 16.000 Einwohner) zeitgerecht vorankommt - das Baurecht für das ehemalige Ticona-Areal. Es ist nach dem Hersteller von Spezialkunststoffen benannt, der 2011 wegen des Baus einer weiteren Landebahn weichen musste. Das 47,8 ha große Gebiet liegt vis-à-vis zum Mönchhofgelände, allein die B 43 trennt die Areale, die beide an der A 3 liegen. Dort werden Logistiker, Spediteure und Unternehmen voraussichtlich ähnliche baurechtliche Bedingungen vorfinden wie auf dem Nachbargebiet. "Wir erwarten ein höheres Interesse flughafenaffiner Unternehmen", sagt Christian Balletshofer, Leiter des Fraport-Bereichs Immobilien und Grundstücke. Die Nähe zum Flughafen bedingt voraussichtlich auch etwas höhere Quadratmeterpreise fürs Bauland als auf dem Areal jenseits der B 43.



Fraport vermarktet die Gewerbeflächen in direkter Flughafennähe. Sie verteilen sich vor allem auf fünf Areale.

Bild: IZ-Montage/Fraport

Erst in etwa drei Jahren relevant werden dürfte die Entwicklung des Gebiets Im Taubengrund südlich von Kelsterbach. Sie gliedert sich an den Bestand an und dürfte vor allem für Unternehmen interessant sein, die den schnellen Weg zu den Terminals 1 und 2 brauchen. Ein Großteil der Flächen gehört bereits Fraport. Nach Angaben des Konzerns läuft ein Umlegungsverfahren, sodass Fraport kompletten Zugriff auf die Bruttofläche von 7 ha erhält. Voraussichtlich könnten dort 23.000 m² Hallenflächen sowie Gewerbebauten und Büros möglich werden.

Bevor sich nun Entwickler und Logistiker angesichts dieser Menge an Freiflächen an die Planung künftiger Immobilien machen, sollten sie eines wissen: Fraport ist längst nicht mehr nur Verkäufer von Grundstücken, sondern macht ihnen jetzt auch Konkurrenz. Der Flughafenbetreiber und damit auch teils das Land Hessen tritt verstärkt selbst als Immobilienentwickler, Investor und Vermieter auf. Zum Beispiel in der Cargo City Süd. Anders als in dem bestehenden Teil, als Fraport noch die Grundstücke mit Erbbaurechten vergeben hatte, will sie nun auf den frisch hergerichteten Arealen selbst die Projektentwicklung für die Luftfrachthallen samt Büros übernehmen.

Das gleiche Phänomen ist mancherorts am Mönchhofgelände erkennbar: Aktuell arbeitet der Konzern in einem 50:50-Joint-Venture zusammen mit der MP Holding an dem Projekt M-Port3. Auf einem 10 ha großen Grundstück im östlichen Teil des Mönchhofareals sind zwei Mal 25.000 m² Hallenfläche geplant. "Der erste Bauabschnitt wird gerade in Genehmigung gebracht", erklärt Balletshofer. Über diesen Strategiewechsel vom reinen Verkäufer hin zum Verkäufer, der auch noch entwickelt, wolle man schlicht die Wertschöpfungskette aus der Vermarktung der Grundstücke vertiefen. Oder mit anderen Worten: Fraport will selbst an der Nachfrage nach Logistikflächen teilhaben und stärker Kasse machen.

Mit welchen Preisen Fraport die frei verfügbaren Flächen am Frankfurter Flughafen ansetzt, hält der Konzern im Unklaren. Die Grundstücks- und Mietpreise in der Cargo City dürften wegen der Nähe zum Flughafenvorfeld deutlich über dem Niveau jenseits des Zauns liegen. Dirk Schusdziara, Senior Vice President Cargo bei Fraport, erklärt lediglich, dass das Mietpreisniveau dort für einen Otto-Normal-Logistiker nicht wirtschaftlich darstellbar sei. Da müsse die Luftfracht als Gewinnbringer gut laufen, um sich einen solchen Standort leisten zu können.

Bei der Vermarktung des Mönchhofgeländes gebe es "eine große Spanne", betont Balletshofer. Der Preis fürs Bauland hänge zu sehr von der Lage und dem Zuschnitt des Grundstücks sowie der Ausnutzung und Nutzerstruktur ab, als dass man konkrete Zahlen nennen könne, heißt es. Balletshofer verrät zumindest den Spitzenpreis von 250 Euro/m² Bauland. Damit sei ein stabiles Preisniveau in den vergangenen Jahren erreicht worden. Nach Meinung von Michael Weyrauch, Leiter des Bereichs Logistikimmobilien beim Maklerhaus NAI apollo, habe der Preis eine Schwelle erreicht, bei der es für die Entwickler später schwieriger wird, Nutzer zu finden, die den entsprechend höheren Mietpreis zahlen können. "Das muss auch für den Nutzer noch wirtschaftlich darstellbar bleiben", sagt er. Für einen Quadratmeter Logistikfläche werden aktuell am Premium-Standort Mönchhof über 6 Euro Miete gezahlt. "Das ist ein stabiles Niveau auf einem bundesweiten Top-Level", sagt Weyrauch.

Die Miete wird offenbar dennoch bereitwillig bezahlt. MP Holding und OFB setzen für ihre flexibel gestaltbaren und kleinteiligeren Hallenflächen im Logistik- und Gewerbepark namens Multipark sogar Mieten ab 6,95 Euro/m² an, fürs Büro ab 10,95 Euro/m². Inzwischen wird am sechsten von derzeit acht geplanten Bauabschnitten gearbeitet. "Im M-Port3 werden die Mieten aber etwas günstiger", kündigt Ralph Gumb, Geschäftsführer von MP Holding, in Bezug auf das Gemeinschaftsprojekt mit Fraport an. Es handele sich um eine reine Logistikprojektentwicklung mit einer Hallenhöhe von mindestens 10 m. "Das ist ein anderes Konzept und es werden größere Flächen angeboten", erklärt Gumb.

Der MP Holding und Fraport sei es wichtig gewesen, dafür eine Miete von weniger als 6 Euro/m² verlangen zu können. "Wegen der aktuellen Marktlage sehen wir uns im Stande, die Immobilie spekulativ zu bauen", sagt der Geschäftsführer. Bis zur geplanten Fertigstellung des ersten Bauabschnitts im dritten Quartal 2017 mit 31.000 m² Logistik- und entsprechender Bürofläche rechnet er mit der Vollvermietung.

Nicht nur Mieten und Baulandpreise bewegen sich am Frankfurter Flughafen auf einem hohen Level. Auch die Renditen für Logistikinvestments haben "Dimensionen erreicht, die wir noch nicht hatten", sagt Marcel Crommen, COO und Gesellschafter der NAI apollo group. Die Spitzenrendite sei auf nunmehr 5,25% zurückgegangen, weil die Nachfrage nach dieser Assetklasse in der jüngsten Vergangenheit stark zugenommen habe. Dennoch achten Fraport und andere Logistiker darauf, den Frankfurter Markt nicht mit Logistikimmobilien und -flächen zu fluten. "Nachfrage und Angebot balancieren sich derzeit aus", stellt Marc Snehotta, Leiter des Geschäftsbereichs Logistics and Industrial Rhein-Main bei JLL, für das Mönchhofgelände und kommunale Gewerbegebiete fest. Der Standort an sich wachse kontinuierlich und gesund. Fraport selbst müsse zudem mit seinen Flächen haushalten. "Die Kapazitäten sind begrenzt", mahnt Snehotta und der Standort sei nicht reproduzierbar.

Umliegende Gemeinden wie Neu-Isenburg, Kelsterbach, Mörfelden-Walldorf und Raunheim profitieren ebenfalls von der Flughafennähe. Schon zehn oder 15 km vom Flughafen entfernt sei die Miete um 1 Euro/m² günstiger, erklärt Weyrauch. Eine freie Fläche zu einem Mietpreis unter 5 Euro/m² zu finden werde aber auch dort schwierig, sagt Nina Ewald, Director Industrial & Logistics bei Colliers International. Die Lage am Autobahnnetz und die immer noch große Flughafennähe halten die Preise selbst für Bestandsbauten mit großen Flächen weiterhin oben.

Das sind Konditionen, die auch die Nachfrage nach Logistikflächen im Flughafenumfeld nicht abbrechen lassen. Die Gemeinden sind daher laut Weyrauch gut beraten, neue Gewerbegebiete auszuweisen. Wo, wenn nicht dort: mitten in Europa, mitten in Deutschland, direkt am Autobahnnetz und im Umfeld des größten Fracht-Hub Europas.

Sonderseiten Logistikimmobilien auf den Seiten 11 bis 22 der IZ-Ausgabe 36/2016 und auch als E-Paper.

Türkische Hochzeit neben Logistikhallen

Im vergangenen Jahr hat Fraport drei Grundstücke auf dem Mönchhofareal verkauft. Zu den für diesen Standort ungewöhnlichsten Projekten zählt das des Investors Altintop. Auf einer Erweiterungsfläche des Congresiums wird eine Veranstaltungshalle für türkische Hochzeiten entstehen.

Typischer für dieses Gewerbegebiet geht es dann schon an der Seinstaße zu. Dort haben sich die MP Holding und die OFB Projektentwicklung in einem Joint Venture ein 3,5 ha großes Grundstück gesichert. Sie arbeiten gerade bereits am sechsten von aktuell acht Abschnitten des Multiparks.

Außerdem hat Greiwing Logistics ein 3,1 ha großes Areal gekauft und baut dort Fraport zufolge eine Lagerhalle zur Eigennutzung, um von dort aus Logistikdienstleistungen für ein im Industriepark Höchst ansässiges und nicht flughafenaffines Unternehmen zu erbringen.

2016 folgte dann der Verkauf von 2,74 ha an Kolb Red Logistik. Gebaut wird derzeit auch auf dem Grundstücksstreifen am Main. Dort realisiert der bayerische Investor Weichinger Projektentwicklung zurzeit den ersten Bauabschnitt des Vorhabens Riverbay. Geplant sind ein Hotel mit öffentlichem Biergarten und eigener Brauerei, Büroflächen und ein Parkhaus. api