



Gedrange auf dem Autohof an der A45: Auch weil immer mehr im Internet bestellt wird, müssen immer mehr Waren geliefert werden.

## Logistikhallen wachsen in die Breite

In Frankfurt wird immer mehr online eingekauft – das hat gravierende Folgen für die Kommunen im Umland

Von Christoph Manus (Text) und Rolf Oeser (Fotos)



Immer den Überblick behalten – eine logistische Herausforderung.

Riesige Hallen ragen an den Autobahnen rund um Frankfurt empor. Meist mehr als baumhohe Lager, Umschlag- und Verteilzentren, die die stark wachsende Region mit Waren versorgen, sind auf Ackerflächen und Wiesen entstanden. Und es werden noch viel mehr. Noch brummt die Wirtschaft in Frankfurt und dem Rhein-Main-Gebiet. Die Bewohner im Ballungsraum haben eine überdurchschnittliche Kaufkraft. Und gerade sie bestellen immer mehr Schuhe, Bücher,

Pullis, Parfüms, Spielwaren im Internet und lassen sie sich nach Hause liefern.

Frankfurt ist das mit Abstand größte Logistik- und Verkehrsdrehkreuz in Deutschland. In keiner Großstadtregion ist die Nachfrage nach Logistikimmobilien so hoch. Entsprechend kräftig wird gebaut. Riesige Hallen entstehen überall. Immobilien mit 100 000 Quadratmeter Fläche wie in Lich bei Gießen, mit mehr als 80 000 wie im südhessischen Bürstadt, mit 70 000 Quadratmetern wie in Elsenfeld im Landkreis Miltenberg. Nach Zahlen des Maklerhauses Colliers sind derzeit in der Metropolregion um die 670 000 Quadratmeter neue Logistikfläche in Bau oder geplant.

### Noch freie Flächen in und um Frankfurt sind sehr teuer

Überwiegend entstehen die Großprojekte im weiteren Umland Frankfurts. Innerhalb der Großstadt gibt es kaum noch Flächen für große Hallen, auch im engeren Umkreis werden diese rar. Viele einst militärisch oder industriell genutzte Areale sind schon zu Logistikzwecken umgewandelt worden. Was es in und um Frankfurt herum noch gibt an Flächen, ist sehr teuer. Im Stadtgebiet kosten Baugrundstücke für Logistik nach Zahlen von Colliers 180 bis 600 Euro pro Quadratmeter. Auch Offenbach und der Kreis Offenbach, Darmstadt und der Kreis Darmstadt-Dieburg sind mit bis zu 500 Euro pro Quadratmeter nicht eben günstig. Kein Wunder,

dass Projektentwickler sich immer weiter nördlich und östlich von Frankfurt umschauen, wo es teils noch Flächen ab 35 Euro pro Quadratmeter gibt, die an oder in Nähe von A5, A7 oder A66 liegen.

Auch in Gewerbegebieten im Rhein-Main-Gebiet stehen Logistikimmobilien leer. Doch die Nachfrage nach älteren Gebäuden ist, wie Nina Ewald, Logistik- und Industrieexpertin bei Colliers in Frankfurt, sagt, gering. Diese seien oft nicht groß genug. Eine Umwandlung, etwa durch Abriss und Neubau, sei den Entwicklern meist zu langwierig und damit auch zu teuer. Eine Logistikhalle auf dem Acker könne dagegen in acht Monaten stehen, sagt Ewald.

### Gegen Neubauprojekt in der Region gibt es Widerstand

Viele Menschen in der Region sehen die Entwicklung mit großer Sorge, ja mit Wut. Sie wollen nicht hinnehmen, dass immer mehr Flächen im ländlicheren Raum mit riesigen Hallen bebaut werden, dass die Zersiedlung zunimmt, Grün verschwindet, der Lastwagenverkehr wächst und wächst – und sie wehren sich gegen die Neubauprojekte. Heftigen, bisher vergelichen Widerstand gibt es etwa gegen den Bau eines Rewe-Lagers in Wölfersheim.

Zu den schärfsten Kritikern der wachsenden Flächenversiegelung durch Logistikimmobilien zählt der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND). Dessen Landesvorsitzender, Jörg Nitsch, weist etwa auf die Zerstörung wertvoller Böden hin, die der Bau der riesigen Betonklötze mit sich bringt. Auch aus anderen ökologischen Gründen fordert der BUND, dass in Hessen höchstens ein Hektar Land pro Tag versiegelt wird. Langfristig pocht er auf die „Netto-Null“. Das heiße: für jede neu versiegelte Fläche entsprechend große Flächen zu entsiegeln. Umso schärfer kritisiert Nitsch, dass das neue regionale Entwicklungskonzept für Südhessen eine deutliche Ausweitung der Logistikflächen vorsieht. Bisher sind 980 Hektar Fläche logistisch genutzt, künftig sollen es 1250 Hektar sein dürfen. Das Argument, die Logistik schaffe Arbeitsplätze, lässt Nitsch nur zum Teil gelten. Zum größten Teil entstanden schließlich schlecht bezahlte Jobs.

Klar hält es der BUND für nicht eben vernünftig, wenn Menschen in Frankfurt dreimal die Woche etwas im Internet bestellen – und sich das in Last- und Lieferwagen an die Haustür bringen lassen, statt in der Innenstadt einzukaufen. Dass sehr schnell alle umdenken – und der Bedarf an Logistikflächen stagniert oder abnimmt, glaubt Nitsch nicht. Neue Logistikflächen sollten nach seinen Vorstellungen aber nur noch durch Konversion, die Umnutzung versiegelter Flächen entstehen. Dafür müsse die Politik aber den Druck auf Eigentümer erhöhen, damit diese ihre Flächen nicht liegen lassen, sondern neu entwickeln. Eine Möglichkeit sei auch, mehrgeschossige Hallen zu bauen. Technisch gehe das, sagt auch Maklerin Nina Ewald. Konzepte für Hallen, die auf zwei Stockwerken LKW-Rampen bieten, gebe es schon eine ganze Zeit. Auf dem Logistikmarkt spielten diese aber noch keine Rolle.

### DIE SERIE

**Kaum eine Stadt** in Deutschland wächst derart rasant wie Frankfurt. In ein paar Jahren könnte die Metropole am Main 800 000 Einwohner haben. Doch bewältigt Frankfurt diese Entwicklung überhaupt? Wo sollen alle diese Menschen wohnen, wie gelangen sie zur Arbeit, wenn die Straßen immer voller werden, und droht das Umland von Frankfurt aufgefressen zu werden?

**Diesen Fragen** geht die FR bis Mitte Oktober in der Serie „Frankfurt wächst“ nach. Jede Woche beleuchten wir eine provokante und sehr zugespitzte These. Diese Woche etwa: „Frankfurt frisst das Umland auf.“ Heute beschäftigen wir uns mit den Folgen der Flächenversiegelung für neue Lagerhallen, in der nächsten Folge mit dem Sandabbau in der Region. pgh/geo



### FR-STADTGESPRÄCH

**Frankfurt wächst:** Unter diesem Motto steht auch ein FR-Stadtggespräch zu unserer Serie, zu dem die Frankfurter Rundschau für Donnerstag, 12. September, 19 Uhr, in das Haus am Dom, Domplatz 3, einlädt.

**Wie viel Wachstum** verträgt die Stadt noch? Wo können neue Wohnungen entstehen? Wo kann Frankfurt eine Stadt für alle bleiben? Was kann die Politik tun, damit die Mieten nicht noch weiter steigen? Solche Fragen stehen im Mittelpunkt der Diskussion.

**Auf dem Podium** sprechen Planungsdezernent Mike Josef (SPD), Lisa Hahn von der Initiative Mietentscheid, Architekt Stefan Forster und Bauunternehmer Wolfgang Ries. Die FR-Redakteure Claus-Jürgen Göpfert und Georg Leppert moderieren. cm

**600**

EURO

pro Quadratmeter kann Logistik-Bauland in Frankfurt kosten

**1250**

HEKTAR

sollen in Südhessen logistisch genutzt werden können

## Alle wollen nach Erlensee

Ansiedlungen bringen Steuereinnahmen, aber auch Probleme

VON GREGOR HASCHNIK

Der Logistik-Standort Erlensee (Main-Kinzig-Kreis) boomt wie kein zweiter im Rhein-Main-Gebiet: In den vergangenen Jahren hat sich in der 15 000-Einwohner-Stadt eine ganze Reihe großer Firmen aus der Sparte angesiedelt, etwa Dachser, Fentholts, Gebr. Heinemann. Im Gewerpark besetzen Logistiker 15 von 28 Hektar Fläche, auf dem einstigen Militärflugplatz Fliegerhorst, den Erlensee mit der Nachbarkommune Bruchköbel umwandelt, sind es 41 von 100 Hektar.

2018 holten sie die Großmetzgerei Brandenburg aus Frankfurt auf ihr Areal, die hier bis 2025 ihren neuen Hauptsitz mit 1500 Mitarbeitern errichten will. Frankfurt und Maintal bemühten sich vergeblich um die Rewe-Tochter. Brandenburg haben den Kaufpreis bereits bezahlt, sagt der am Wochenende klar wiedergewählte Bürgermeister Erlensees, Stefan Erb (SPD), im Gespräch mit der FR. Die Metzgerei habe ihre Pläne mittlerweile erweitert, werde nicht mehr Fläche verbrauchen, aber mehr investieren, so Erb. Geschätzt könnte die Summe bei gut 300 Millionen Euro liegen.

Es ist nicht der einzige Riese, der kommt: Der Discounter Lidl verlässt Alzenau und baut im ebenfalls zwischen Erlensee und

Langenselbold liegenden Gewerpark II auf mehr als 20 Hektar Fläche ein Zentrallager mit Verwaltung. Weshalb die Firmen Erlensee wählen? Erb, der unter anderem die Wirtschaftsförderung seiner Stadt lobt, hebt die Lage an der A45 und A66 und die Nähe zu Frankfurt hervor. Hinzu kommt etwa die große Konversionsfläche und der relativ niedrige Gewerbesteuerbesatz von 400 Prozent.

Der Sozialdemokrat sieht viele positive Effekte durch die Ansiedlungen: In den vergangenen acht Jahren seien die Gewerbesteuererinnahmen von 1,4 auf 5,1 Millionen Euro gestiegen, habe Erlensee etwa 1000 qualifizierte Arbeitsplätze gewonnen, die zum Großteil nach Tarif bezahlt würden.

Die Strategie ist umstritten. Kritik – etwa an Versiegelung, Umweltschäden und hohem Verkehrsaufkommen – weist Erb zurück. Er argumentiert zum Beispiel damit, dass der regionale Flächennutzungsplan diesen Anteil an Logistik vorsehe, auch auf dem Fliegerhorst-Areal, das ansonsten gar nicht hätte entwickelt werden dürfen und ohnehin weitgehend versiegelt gewesen sei. Zudem würden Ausgleichsflächen geschaffen, Altlasten saniert. Die Laster würden Umgehungsstraßen nutzen und nicht zur Hauptverkehrszeit fahren. Lidl schaffe im Gegenzug ei-

ne Blühwiese und spare durch den Umzug in sein Versorgungsgebiet 300 000 Lastwagenkilometer pro Jahr ein.

Renate Tonecker-Bös (Grüne), die bei der Wahl gute 20 Prozent erzielte, hält dagegen: So habe es beispielsweise schon vor der Lidl-Ansiedlung geheißen, Erlensee hätte sein „Logistik-Soll“ erfüllt. Die Wiese sei wie ein Feigenblatt, sehr klein im Vergleich zu den mehr als 20 Hektar verbrauchter Fläche und zerstörter Natur. Zersiedlung und Versiegelung seien große Probleme, die Verkehrsbelastung auch durch viele Einfeldler enorm. Bei den Arbeitsplätzen wiederum macht Tonecker-Bös darauf aufmerksam, dass die meisten „internen“ Stellen bei den Firmen nach Tarif bezahlt werden mögen – jedoch etwa viele Lieferwagenfahrer, die aus Ost-europa stammen, als Subunternehmer ausgebaut werden.

Spätestens wenn die Mitarbeiter von Brandenburg und Lidl die Gewerbegebiete ansteuern, wird ein Problem drängender: der öffentliche Nahverkehr. Das sieht auch Erb so. Auf dem Fliegerhorst-Areal liegen Gleise, auch deshalb hofft er, dass Erlensee einen Bahnanschluss bekommt. Er räumt ein, dass die Mühlen bei diesen Projekten oft langsam mahlen. Doch die notwendigen Fahrgastzahlen werde Erlensee bald eindeutig erfüllen.



Auf dem Weg zu den Logistik-Lagerhallen nahe dem Gewerpark Erlensee.