

Regionale Informationen: Moskau • Logistik

Autoren:

Dieter Langguth, PwC PricewaterhouseCoopers AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft;

Ullrich Werling, BulwienGesa Valuation GmbH

Im traditionell zentralistischen Russland spielt die Hauptstadt Moskau eine sehr dominierende Rolle. Sie ist mit offiziell ca. 10,5 Millionen Einwohnern (Schätzungen der tatsächlichen Einwohnerzahl reichen bis über 12 Millionen) und ca. 1.081 km² die größte Stadt des Landes und zugleich Verwaltungs-, Industrie-, Verkehrs-, Finanz- und Handelszentrum. Gemeinsam mit dem Moskauer Gebiet (Oblast Moskau), das sich rings um die Hauptstadt erstreckt, gilt der Großraum Moskau mit offiziell rd. 17 Millionen Menschen auf ca. 47.000 km² als größte Metropolregion Europas vor London und Paris.

Zentralistische Struktur

Russische Föderation

Hauptstadt: Moskau

Einwohnerzahl: ca. 142.000.000

Fläche: 170.075.400 km²

Währung: Rubel (1 € ≈ 40 RUB)

BIP: rd. 1,7 Mrd. \$

BIP pro Kopf: rd. 12.000 \$ pro Kopf

Landes-Domain: .ru

Russland gliedert sich in acht sog. Föderationskreise (Nordwestrussland, Zentralrussland, Südrussland, Nordkaukasus, Wolga, Ural, Sibirien, Fernost), die ihrerseits aus Republiken, Regionen (Kraj), Gebieten (Oblast), Autonomen Gebieten sowie den zwei „Städten mit Föderationsrang“ (Moskau und St. Petersburg) bestehen.

Föderationskreise

Die Stadtgrenze Moskaus ist in großen Teilen identisch mit dem Autobahnring MKAD (russ.: МКАД; dt.: Moskauer Autobahnring). Moskau wird vom Oblast Moskau (Moskowskaja Oblast) umschlossen; Stadt und Oblast stellen allerdings zwei verschiedene Föderationssubjekte dar.

Bezirke



Karte der Moskauer Verwaltungsbezirke und des Moskauer Autobahnringes MKAD (blau) mit Angabe des Anfangspunkts (Kilometer Null)

(Quelle: Wikipedia; Urheber: „Leshabirukov“)

Die Ringautobahn MKAD ist rd. 109 km lang. (Zum Vergleich: Der Berliner Ring (Autobahn A 10), der ein Gebiet mit rd. 4 Millionen Einwohnern umschließt, ist 196 km lang.) Innerhalb des Stadtgebiets gibt es drei weitere Ringstraßen; von außen nach innen aufgezählt heißen sie: „Dritter Transportring“ (TTK bzw. 3-e Kol'co), „Gartenring“ und „Boulevardring“.

Ringstraßen als Orientierung

Konzentrisch auf die Stadtmitte Moskaus laufen mehrere große Straßen und Autobahnen zu, die häufig nach einer großen Stadt benannt sind, in deren Richtung sie verlaufen. Sie heißen überwiegend Chaussee (in internationaler Umschrift des russischen Wortes: „schosse“ / z.B. Warschauer Chaussee bzw. Warschawskoje Schosse). Die russischen Fernverkehrsstraßen und Autobahnen sind nummeriert und mit den Buchstaben A (Straßen) bzw. M (Autobahnen) gekennzeichnet. Ferner gibt es einige Europastraßen, für die der übliche Buchstabe E verwendet wird.

Makrolagen

Moskau verfügt über 5 Flughäfen, wobei die drei Flughäfen Scheremetjevo, Domodedovo und Vnukovo im internationalen Passagierverkehr von Bedeutung sind. (Die beiden anderen Flughäfen Bykovo und Ostafjevo werden nur für Inlandsflüge genutzt.) In Bezug auf das Frachtaufkommen ist der Flughafen Domodedovo mit einer Kapazität von 600 t Luftfracht täglich führend. In Vnukovo können jährlich bis zu 150.000 t Luftfracht umgeschlagen werden. Alle Flughäfen liegen außerhalb des Autobahnringes MKAD.

Markt bis 2007

Die stärksten Konzentrationen moderner Logistikflächen befinden sich im Norden und im Südosten des Großraums Moskau. Ein relativ großes Potential bietet ferner der Südwesten.

Lagen

In Richtung Norden verlaufen die Chausseen in Richtung Leningrad (M 10), Dmitrov (A 104) und Jaroslawl (M 8). In Richtung Norden, ca. 10 km vom MKAD entfernt, befindet sich auch der Flughafen Scheremetjevo. Unmittelbar südlich der Schnittstelle von MKAD und Leningrader Chaussee befindet sich der Moskauer Hafen. Er liegt am Moskau-Wolga-Kanal, der die Moskwa mit der Wolga verbindet.

Norden

In Richtung Südosten, dem zweiten Ansiedlungsschwerpunkt für Logistikflächen, verlaufen die Autobahnen M 5 und M 4 (Novoryaznskoe und Kashirskoje Schosse). In dieser Richtung befinden sich die Flughäfen Domodedovo und Bykovo.

Südosten

Einen weiteren Schwerpunkt bildet der Südwesten des Moskauer Gebiets, insbesondere die Autobahnen M 2 und M 3 (Warshawskoje/Simferopolskoje und Kievskoje Schossee). In dieser Richtung befinden sich die Flughäfen Vnukovo und Ostafjevo.

Südwesten

In nahezu allen international bedeutsamen Großräumen, in denen ein relativ großes Luftfrachtaufkommen gegeben ist, entstehen Schwerpunkte mit den modernsten Logistikanlagen, den höchsten Mieten und den niedrigsten Renditen im Umfeld des bzw. der Flughäfen mit hohem Frachtaufkommen.

Perspektiven

In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass sich der russische Luftfrachtverkehr noch in den Kinderschuhen steckt: gemäß Angabe des Föderativen Dienstes für Statistik (GKS) lag das gesamte Frachtaufkommen im russischen Luftverkehr bei rd. 1 Mio. Tonnen. (Zum Vergleich: rd. 20 einzelne Flughäfen der Welt haben jeweils ein Aufkommen von mehr als 1 Mio. to. Fracht, darunter auch Frankfurt/M.).

Vor dem Hintergrund dieser Daten und wegen der überwältigenden Bedeutung Moskaus innerhalb Russlands muss man davon ausgehen, dass das Luftfrachtaufkommen im Raum Moskau in der Zukunft signifikant erhöhen wird. Die Verteilung dieses Verkehrs auf die verschiedenen Flughäfen dürfte mitentscheidend sein, welcher regionale Teilmarkt an der Moskauer Peripherie zum Hotspot für Logistikimmobilien entwickelt.

Im Gegensatz zum überwiegenden Rest Russlands kennt der Moskauer Immobilienmarkt im Grunde kein privates Eigentum an Grund und Boden, obwohl die gesetzlichen Voraussetzungen hierfür seit langem bestehen.

**kein
Grundeigentum**

Vielmehr haben Gebäudeeigentümer ein gesetzliches Nutzungsrecht am zugehörigen Grund und Boden, das oft in Form langfristiger Pachtverträge ausgeübt wird. Außerdem gibt es kurzfristige Pachtverträge für Entwicklungsprojekte (mit dem Recht auf Umwandlung in langfristige Verträge nach Fertigstellung und Abnahme), unbefristete Nutzungsrechte für bestimmte Nutzungsarten und oftmals auch noch vertragslose Bodennutzungsrechte, die sich ausschließlich auf das Gebäudeeigentum gründen.

**Gebäudeeigentum
mit Nutzungsrecht**

Der Moskauer Bodenmarkt ist äußerst intransparent. Die Kosten des Erwerbs von Pachtrechten variieren enorm auch für an sich gleichwertige Grundstücke, die Preisbildung ist wenig marktgetrieben. Gleichwohl sind die Erwerbskosten von Pachtverträgen wirtschaftlich Kaufpreisen gleichzusetzen, da die laufenden Pachtzahlungen ungewöhnlich gering sind. Sie bewegen sich meist in der Größenordnung der Grundsteuer, so dass der Eigentumserwerb auch nicht unbedingt wirtschaftlich vorteilhaft erscheint.

Intransparenz

In jüngster Zeit ist die Moskauer Stadtregierung als Eigentümerin praktisch aller Grundstücke der Stadt aber dazu übergegangen, anstatt hoher Einmalzahlungen für die Verpachtung von Grundstücken mit Investitionsgenehmigung, deren gesetzliche Grundlage wohl zweifelhaft ist, höhere laufende Pachtzahlungen zu verlangen. Die weitere Entwicklung ist schwer vorhersehbar, von stabilen Verhältnissen kann aber sicher keine Rede sein.

Verpachtung des Bodens

Ähnlich dem russischen Büromarkt hat sich auch im Logistik-Bereich die Klassifizierung Class A - Class B - Class C eingebürgert, wobei aus internationaler Sicht nur Class-A-Objekte als Investment in Frage kommen. Die Spitzenmieten (Class A) lagen Anfang der 2000er Jahre deutlich über 100 \$/m² p.a. (bis 150 \$/m² p.a.), und sind im Zuge der Finanzkrise auf Werte zwischen 100 und 120 \$/m² p.a. (rd. 5,60 - 6,60 €/m² p.Mon.) gesunken.

Spitzenmieten

Die typische Mietdauer von Logistikimmobilien ist abhängig von der Gebäudequalität. Hochwertige Logistikflächen werden eher längerfristig vermietet (Class A: 3 - 10 Jahre). Minderwertige Lagerflächen haben oftmals Mietverträge von unter einem Jahr Laufzeit, für die keine staatliche Registrierungspflicht besteht. Außerdem dienen kurzfristige Mietverträge auch zur Überbrückung der Zeit bis zur Registrierung von längerfristigen Folgemietverträgen.

Mietvertragslaufzeiten

Bezüglich der Nebenkostenumlage gibt es keine festen Regeln, hier besteht Vertragsfreiheit. Im hochwertigen Logistikbereich finden sich oftmals echte Triple-net-Verträge. Ansonsten sind Teil- und Vollpauschalierungen oder Kappungsgrenzen ebenso anzutreffen wie jahresnachträgliche Abrechnungen. Cushman & Wakefield beziffern die Nebenkosten (Operating Expenses + Utility Charges) in Class-A Logistikimmobilien auf insgesamt 45 - 60 \$/m² p.a.

Nebenkosten

Die Umsatzsteuer ist zusätzlich zu zahlen.

Die Vermögensteuer hat mit einem Satz von regelmäßig 2,2 % des Immobilienbuchwertes eine erhebliche wirtschaftliche Bedeutung und kann zu einem echten Renditekiller werden. Dies ist auch ein wesentlicher Grund dafür, dass zur "Rettung" niedriger Buchwerte bei mittleren und größeren Transaktionen in aller Regel Objektgesellschaften (SPVs) den Eigentümer wechseln, die auch gern einmal extra für eine Transaktion ins Leben gerufen werden. Aus steuerlichen Gründen ist außerdem der Abschluss mehrstufiger Geschäfte (bevorzugt über Zwischengesellschaften auf Zypern) weit verbreitet. Für den Gutachter bedeutet dies, die Grundlagen seiner Wertermittlung sorgfältig zu ermitteln: schon der Abgrenzung des Bewertungsgegenstands kommt eine große Bedeutung zu.

Vermögensteuer und SPV's

In den frühen 2000-er Jahren wurden die Mieten in Moskau nahezu ausschließlich in US-Dollar p. a. vereinbart. In jüngerer Zeit, nicht zuletzt durch Intervention der staatlichen Institutionen, setzt sich nach und nach die Angabe in Rubel pro Monat – jeweils pro m² – durch.

Vertragswährung US-Dollar

Die Mietflächenermittlung ist nicht administrativ geregelt, weit verbreitet ist die Zugrundelegung des Standards der Building Owners and Managers Association (BOMA International). Bei Verkäufen hingegen wird überwiegend auf die Flächen gemäß der russischen technischen Dokumentation (BTI) zurückgegriffen. Diese entsprechen eher der NGF, weisen aber einige Besonderheiten auf, so dass es schon einmal vorkommen kann, dass die Mietfläche größer als die Gebäudefläche ist.

Flächen

Neben Moskau hat bisher im Grunde nur Sankt Petersburg, die "nördliche Hauptstadt", eine Bedeutung als Investitionsstandort von gewissem internationalem Rang erreicht. Vorteilhaft für diesen Standort sind (neben der wirtschaftlichen Bedeutung der Stadt selbst) die Grenzlage zu Finnland, der Seehafen, die weitgehend fertiggestellte Ringautobahn sowie der internationale Flughafen. Die Logistik-Spitzenmiete liegt hier bei ca. 90 \$/m² p.a. (rd. 5,00 €/m² p.Mon.).

Andere Millionenstädte wie Ekaterinburg, Nizhny Novgorod, Novosibirsk, Kazan, Chelyabinsk oder Samara (insgesamt hat Russland derzeit elf Millionenstädte), die 2008 am Beginn der Entwicklung zu interessanten Märkten standen, wurden durch die Krise darin gestoppt und weit zurückgeworfen.

Bedingt durch vielfältige Ursachen sind die Renditen für Investmentimmobilien in Russland traditionell sehr hoch. Nach Cushman & Wakefield schwankten die Spitzenrenditen in den letzten zehn Jahren in einer Spanne von 9,50 bis 22,00 %. Für Dezember 2010 wurden als Spitzenrenditen 11,00 % (Moskau) bzw. 11,50 % (St. Petersburg) angegeben.

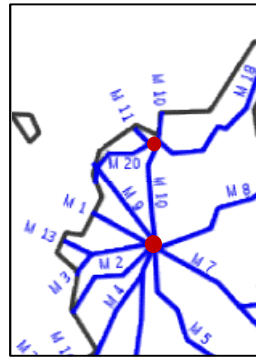


Abb.: Ausschnitt aus dem russ. Autobahnnetz mit den Knotenpunkten Moskau (Bildmitte) und St. Petersburg (oben)

St. Petersburg

Regionen

Renditen