

Multi-Client-Studie, 2017

Büroimmobilienmarkt am Großflughafen Berlin



 bulwiengesa

AIRTOWN

 aurelis

WIRTSCHAFTS
FÖRDERUNG
DAHME
SPREEWALD

 gatelands
Business-Quartier Airport Berlin

 Berliner
Sparkasse

SEGRO

 ALPINE FINANZ BAU GMBH

 DIE
DEUTSCHE IMMOBILIEN
ENTWICKLUNG AG

Investitionen zwischen scharfem Kalkül und Hybris



Quelle: Günter Wicker/Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Airport-Cities sind global und in den USA schon seit mehreren Jahrzehnten eine Immobilien-Investmentklasse mit besonderen Perspektiven – einerseits mit Ambitionen auf „core“, aber auch mit Risiken. In Deutschland zog die Assetklasse mit Airport Business Parks vor allem in München oder Düsseldorf in die Portfolios institutioneller Investoren ein und wurde spätestens seit Bau von „The Squire“ am Flughafen Rhein-Main ein Zukunftsthema. Das gilt für terminalnahe Gebäude wie auch für Business Parks im Flughafenumfeld, also Büro-, Hotel- und Logistikstandorte in einem Fahrtradius von etwa 15 Minuten um das Terminal eines internationalen Großflughafens herum. Deutsche und vergleichbare europäische Flughäfen haben heute einen Büroflächenbestand zwischen 200.000 und 400.000 Quadratmetern Mietfläche (MF/G) im unmittelbaren Flughafenumfeld mit zumeist spezifischen Nutzergruppen.

Um den Anforderungen an einen global bedeutenden Wirtschafts- und Politik-Knotenpunkt gerecht zu werden, wird – länger als geplant – an der südlichen Stadtgrenze Berlins im brandenburgischen Schönefeld der neue Airport Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (IATA: BER) als eines der größten Verkehrsinfrastrukturprojekte Deutschlands realisiert. Der erste Spatenstich erfolgte am 5. September 2006. Bis heute ist der Flughafen jedoch nicht eröffnet und steht aufgrund der Verzögerungen, Kostensteigerungen und Intransparenz in der Kritik. Absehbar ist nach aktueller technischer und politischer Einschätzung eine Eröffnung – oder zumindest eine nennenswerte Teileröffnung – im Verlauf des Jahres 2018 (Stand Mai 2017).

Für Unternehmen ist dabei der Flughafen nicht nur als infrastruktureller Hub – also als leistungsfähige und viele Verkehrsträger umfassende Drehscheibe und Umschlagplatz – relevant, sondern auch als imageträchtiger Business-Standort für Büros, Logistik, Handel und Hotels.

In logischer Folge des wirtschaftlichen Wachstums in Berlin seit 2005, das auch zu einem sehr dynamischen Büroimmobilienmarkt mit hoher Nachfrage und sinkendem Leerstand geführt hat, bestehen mit den existierenden Planungen für die einzelnen Entwicklungsgebiete im Flughafenumfeld Chancen, dass sich auch am Großflughafen Berlin ein bedeutender Büroteilmarkt etabliert.

Im Spannungsfeld zwischen dem Makrostandort Berlin und dem Investmentprodukt „flughafennahe Büroimmobilie“ geht die vorliegende Studie den Voraussetzungen und damit den Chancen und Risiken auf den Grund, die für die geplanten Entwicklungsgebiete gelten werden.

Hierfür wurden von bulwiengesa wichtige Akteure mit Standortrelevanz identifiziert, welche die vorliegende Studie unterstützen:

- ▶ Alpine Finanz Bau GmbH
- ▶ Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG
- ▶ Berliner Sparkasse
- ▶ DIE Deutsche Immobilien Entwicklungs AG
- ▶ KapHag Immobilien Holding GmbH
- ▶ OFB Projektentwicklung GmbH/Kolb und Partner
- ▶ SEGRO Germany GmbH
- ▶ Wirtschaftsförderung Dahme-Spreewald

Im besten Fall wird der Erfolg der Büroprojektentwicklungen das scharfe Kalkül der Akteure bestätigen und binnen kurzer Zeit einen Miet- und Wertzuwachs zeigen. Im schlechtesten Fall droht – zumindest zeitweise – ein Überangebot im Büroteilmarkt mit Leerstand und geringer Mietdynamik.

Mikrostandortqualitäten des Marktumfeldes



Quelle: Günter Wicker/Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Der Flughafen Schönefeld wird im Zuge des Ausbaus zum BER um eine Fläche von 970 Hektar erweitert. Insgesamt wird der neue Airport 1.470 Hektar (rund 2.000 Fußballfelder) groß sein. Das ist geringfügig weniger als die 1.618 ha des Münchner Flughafens.

Das Marktumfeld für Büroimmobilien endet auch in Schönefeld nicht mit den Grenzen des Airports. So umfasst das Flughafenumfeld Entwicklungsgebiete, die sowohl auf dem Areal des Flughafens als auch außerhalb liegen. Aufgrund der Ausdehnung und der unterschiedlichen Verkehrsanbindung differieren die Mikrostandortqualitäten im Detail teils erheblich.

Für nahezu alle Nutzungssegmente werden dabei in Flughafennähe Grundstücke angeboten. Aus reiner Büromarktsicht wird im Rahmen der vorliegenden Studie ein besonderes Augenmerk auf folgende Entwicklungsgebiete gelegt:

- ▶ Airport City
- ▶ Airport Park an der Hans-Grade-Allee
- ▶ AirTown
- ▶ Business Park Berlin inkl. SEGRO Airport Park Berlin
- ▶ Business Park Waßmannsdorf und Umgebung
- ▶ Büro- und Gewerbepark Schönefelder Kreuz
- ▶ Gatelands
- ▶ Midfield Expo Gardens/Airgate

Eine Eigenheit des Gesamtareals ist die Grenzlage auf den Gemeindegebieten von Berlin und Schönefeld. Die hier untersuchten Standorte befinden sich überwiegend in der Gemeinde Schönefeld. Mit dem Business Park Berlin/Airport Park Berlin weist das größte Entwicklungsgebiet jedoch Flächenpotenziale sowohl in Berlin (70 % der Fläche) als auch in Brandenburg (30 % der Fläche) auf.

Lage- und Standortqualitäten

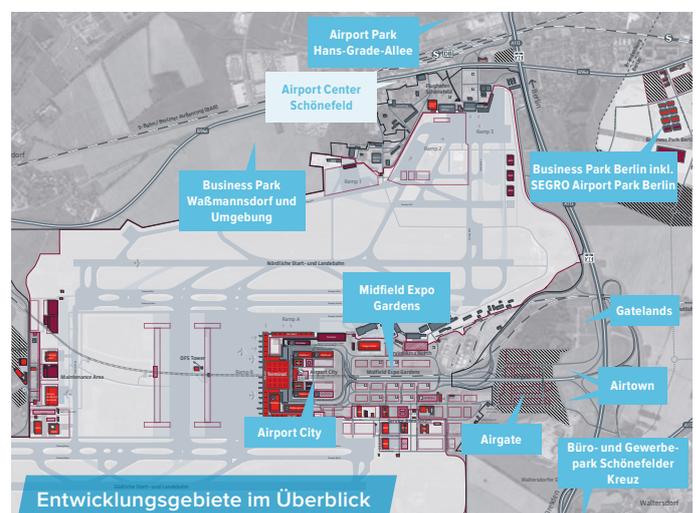
Die Heterogenität der derzeitigen und perspektivischen Standorteigenschaften resultieren in großem Maße aus der Entfernung zum Terminal des Großflughafens Berlin.

So weist das direkte Umfeld des Zentralbereiches des Flughafens höhere Qualitäten hinsichtlich Anbindung, Wahrnehmung, Urbanität und Dichte auf, die bereits jetzt spürbar werden.

Hiervon profitieren Lagen wie die Airport City und die Erweiterungsflächen in Richtung Autobahn sowie die an der Autobahnabfahrt befindlichen Areale Gatelands und Airtown.

Trotz entsprechender Entfernung bieten auch die anderen Lagen zum Teil Qualitäten an, wie sie im Berliner Stadtgebiet kaum duplizierbar sind.

Eine wesentliche Rolle spielen hierbei die Sichtbeziehungen zum Flughafen, die sowohl vom Business Park Berlin als



Quelle: bulwiengesa nach Flughafen Berlin Brandenburg

auch aus Waßmannsdorf gegeben sind. Der Airport Park an der Hans-Grade-Allee profitiert hingegen von der höheren Urbanität bedingt durch die Wohnentwicklungen am Standort. Hier entstehen ca. 2.000 Wohnungen bzw. Einfamilienhäuser verschiedener Investoren. Der Standort verbindet somit Arbeit und Wohnen in Flughafennähe in idealer Weise. Einzig



Theodor-Fontane-Höfe im Airport Park Hans-Grade-Allee

Quelle: Deutsche Immobilien Entwicklungs AG

für den Büro- und Gewerbepark Schönefelder Kreuz sind die Qualitäten als unterdurchschnittlich einzustufen.

Der Ausbau der Glasfaserversorgung gilt heute als essenzielle Voraussetzung für die Etablierung eines Bürostandortes und entscheidet somit stark über die Lage- und Standortqualitäten. Eine Ausweitung der Glasfaserversorgung für die Entwicklungsgebiete des Flughafenumfeldes erscheint daher unumgänglich.

Erreichbarkeit ÖPNV / MIV

Von der Berliner Innenstadt aus wird der Großflughafen Berlin über verschiedene Verkehrsmittel erreichbar sein. Eine direkte Autobahnanbindung an die BAB 113 und die Nähe zur Bundesstraße 96a gewährleisten die Anbindung mit dem Pkw. Das Berliner Stadtgebiet und das weiterführende Autobahnnetz sind dadurch schnell erreichbar.

Aufgrund des zu erwartenden hohen Passagieraufkommens droht in einzelnen Bereichen jedoch Staugefahr. Der Autobahnzubringer BAB 113 zählt bereits heute, mit „altem“ Flughafenbetrieb in Spitzenzeiten 4.200 Kfz pro Stunde. Diesem Problem sollte im Rahmen der fortschreitenden Digitalisierung durch eine innovative Verkehrsleitsteuerung begegnet werden. Ein Großteil der Passagiere soll in Zukunft daher mittels einer gut ausgebauten ÖPNV-Anbindung befördert werden.

Ein Flughafenexpress wird dafür den Großflughafen Berlin in 25 Minuten mit dem Berliner Hauptbahnhof verbinden. Eine S-Bahn-Anbindung mit verschiedenen Linien und Flughafenbusse ergänzen das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs. Auch an den nationalen und internationalen Zugverkehr, etwa nach Dresden, Polen und Tschechien, wird der Flughafen mit einem ICE-fähigen Bahnhof angeschlossen. Insbesondere der Ausbau dieser Verbindung wird sich allerdings noch weiter hinziehen, sodass mit einer Fertigstellung erst nach der Flughafeneröffnung gerechnet werden muss.

Diese Qualitäten wirken in ihrer Gesamtheit ebenfalls vor allem für die Areale in unmittelbarer Terminalnähe. So liegt die Airport City unmittelbar am unterirdischen Durchgangsbahnhof, über den diverse S- und Fernbahnanschlüsse bereitstehen. Vor dem Terminal soll zudem ein Busbahnhof installiert werden, der regionale Busverbindungen ermöglicht. Die Erweiterungsflächen Midfield Expo Gardens und Airgate sollen mittels Shuttle-Service zum Terminal angebunden werden.

Die sich anschließenden Entwicklungsgebiete Gatelands und Airtown, an der Autobahn gelegen, werden über Busse an den BER und an das weitere ÖPNV-Netz angebunden. Hiervon wird auch die Airtown profitieren.

Der S-Bahnhof Schönefeld am alten Terminal stellt den zentralen ÖPNV-Zugang zum Entwicklungsgebiet um die Hans-Grade-Allee dar. Die MIV-Anbindung wird hier durch eine schnelle Erreichbarkeit der A 113 und der Bundesstraße 96a gewährleistet.



Blick auf den S- und RE-Bahnhof Schönefeld



Blick auf den S-Bahnhof Waßmannsdorf

Waßmannsdorf und der Business Park Berlin befinden sich unmittelbar an der B 96a, wodurch die Autobahnen A 113 und A 117 sowie weitere potenzielle Ziele in der Umgebung ebenfalls schnell erreichbar sind. Somit stellt die B 96 a eine strategisch wichtige Anbindung dar, die unabhängig vom Zufahrtsstrom des Flughafens ist. Ein alternativer Zufahrtsweg nach Berlin findet sich überdies über die B 96 selbst.

Der Anschluss an den ÖPNV ist über die S-Bahn und regionale Busverbindungen gegeben. Für den Business Park Berlin fungiert der S-Bahnhof Grünbergallee als nächstgelegener Bahnhof. In Waßmannsdorf wird ab 2017 der neue

S-Bahnhof Waßmannsdorf Zugang zu den Linien S45 und S9 bieten.

Für den Büro- und Gewerbepark Schönefelder Kreuz wird die derzeit stark unterdurchschnittliche Anbindung künftig durch eine direkte Anbindung an die BAB 113 deutlich verbessert.

Werbewirksamkeit, Sichtbeziehungen & Frequenzen

Mit seiner Lage unmittelbar an der Autobahnabfahrt zum Flughafen bildet die Airtown gewissermaßen das Tor zum Großflughafen Berlin. Wer via Pkw oder Bus zum Flughafen will, von dort kommt oder nur vorbei fährt, wird das Areal zwangsläufig passieren und so für entsprechende Automobilfrequenzen sorgen. Die Sichtbeziehungen sind entsprechend gut und die Werbewirksamkeit für Büroobjekte in dieser Lage ist daher hoch ausgeprägt. Ähnliches gilt für das benachbarte Gatelands, insbesondere jene Gebäude in erster Reihe zur Autobahn hin.



Quelle: Hilmer Sattler Architekten

Auch die Airport City und ihre Erweiterungsflächen Midfield Expo Gardens und Airgate stehen dem qualitativ kaum nach. Aufgrund der hohen Zahl an Passagieren, Besuchern und Mitarbeitern, die das Areal täglich durchqueren, ist hier mit erhöhten Passantenfrequenzen zu rechnen, was sich förderlich auf die Werbewirksamkeit auswirkt.

Das nordwestlich an den Flughafen angrenzende Entwicklungsgebiet in Waßmannsdorf verfügt ebenfalls über gute Sichtbeziehungen zum Flughafen hin. Die Pkw-Frequenzen fallen jedoch geringer aus als an der Autobahn und die Passantenfrequenzen werden sich auf die Mitarbeiter der dort zukünftig ansässigen Unternehmen konzentrieren.

Die Sichtbeziehungen und auch die Werbewirksamkeit in den anderen Lagen nehmen mit zunehmender Entfernung zum Airport ab. Während der Business Park Berlin durch den noch vorhandenen räumlichen Bezug zum Flughafen und die Lage an der stark frequentierten Zufahrtsstraße B 96a profitiert, fallen diese Qualitäten für die Entwicklungsareale an der Hans-Grade-Allee und auch am Schönefelder Kreuz weg.

Um die Hans-Grade-Allee entwickelt sich derzeit bereits ein Quartier, welches im westlichen Bereich durch Logistik und im östlichen Bereich durch Wohnnutzungen geprägt wird. Bürogebäude fungieren hier vor allem zur Komplettierung des

Quartierscharakters in den Wohnlagen oder als Lärmriegel gegen die zum Teil hohen Lkw-Frequenzen.



Für das Schönefelder Kreuz bietet die Lage an der Autobahn zwar Chancen hinsichtlich der Sichtbarkeit, gleichwohl schränkt die begrenzte Erreichbarkeit über das ÖPNV-Netz und die fehlende Nähe zum Terminal die Perspektiven hier ein. Das ist ein Umstand, der aber wie auch an anderen Standorten durch entsprechendes Marketing und Fokussierung auf bestimmte Zielgruppen kompensiert werden kann.

Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote

Die Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote der einzelnen Entwicklungsgebiete werden sich erst mit der Etablierung der jeweiligen Areale herausbilden. Auch hier ist eine große Heterogenität zu erwarten, die den unterschiedlichen Funktionen der Areale geschuldet ist.

Während die Airport City aufgrund der hohen Fluggastzahl und der zentralen Infrastrukturposition ein breites Spektrum an Fachgeschäften, Boutiquen, Versorgung und Gastronomie aufweisen wird, werden die übrigen Areale sich überwiegend auf die Versorgung der dort ansässigen Mitarbeiter konzentrieren. Einzelne Lagen werden bedingt durch Nutzungsmischungen mit Hotels voraussichtlich eine höherwertigere Versorgungsstruktur aufweisen – so beispielsweise an der Hans-Grade-Allee, in Gatelands und in der Airtown.

Geruchs- und Lärmbelastung

Geruchs- und/oder Lärmbelastungen sind insbesondere für Lagen in der Einflugschneise und für Standorte mit unmittelbarer Rollfeldnähe oder Autobahnbezug zu erwarten. Dies gilt entsprechend für einige der besten Lagen im Flughafenumfeld.

Architektonisch versuchen diesbezüglich jedoch bereits etablierte Lösungen dem zu begegnen. Große Hotel- und Büroobjekte in unmittelbarer Flughafen- und Autobahnnahe, wie beispielsweise das Squire am Frankfurter Flughafen, belegen eine gut akzeptierte Gebäudetechnik.

Rahmenbedingungen der Flughafenentwicklung

Wesentlicher Treiber der künftigen Entwicklung der einzelnen Entwicklungsgebiete ist der Flughafen selbst. Erst mit Eröff-

nung des BER wird der Startschuss für den ersten großen Entwicklungsschub erwartet. Zu groß sind die Unsicherheiten, nachdem der Eröffnungstermin immer wieder verschoben wurde.

Dabei benötigt Berlin den Flughafen dringend. Aufgrund des zunehmenden Fluggastaufkommens mit aktuell mehr als 30 Millionen Fluggästen jährlich operieren Tegel und Schönefeld mittlerweile weit über ihren Belastungsgrenzen.

Auch die Anfangskapazität des BER mit 27 Millionen Reisenden ist bereits jetzt überschritten. Vor dem Hintergrund, dass bis 2023 eine weitere Erhöhung auf bis zu 40 Millionen erwartet wird, werden entsprechende Erweiterungsstrategien bereits konkretisiert.

Diese umfassen beispielsweise die Ertüchtigung des alten Schönefelder Flughafens, der zudem eine zusätzliche Halle bekommen soll. Parallel dazu wurde am Flughafen mit der Planung für ein Billigflugterminal am Ende des BER-Nordpiers begonnen. Der Bau soll separate Gepäck- und Kontrollbereiche bekommen, damit weniger Passagiere das Hauptterminal nutzen müssen. Auch Erweiterungen mittels Satellitenterminals sind in der Masterplanung vorgesehen und müssen nun früher als gedacht konkretisiert werden.

Diese Rahmendaten verdeutlichen die Dringlichkeit der Flughafeneröffnung und zudem die Potenziale, die darin liegen. Das hohe Passagieraufkommen kann sich positiv auf die Stadt und auf den gesamten Immobilienmarkt auswirken, da neue Verbindungen geschaffen werden und die Wahrnehmung Berlins weiter verbessert wird.

Für den Büroimmobilienmarkt bedeutet dies eine noch höhere Nachfrage, die bereits jetzt kaum noch bedient werden kann. Hier bieten sich für das Umfeld des Flughafens Chancen, da erst dann die aufgezeigten Standortqualitäten und -potenziale wirklich zum Tragen kommen.

Weitere Planungen und aufwertende Maßnahmen

Neben der endgültigen Fertigstellung des Flughafens selbst existieren diverse mittel- bis langfristig ausgerichtete Maßnahmen, die sich aufwertend auf das Umfeld auswirken werden.

Insbesondere infrastrukturelle Projekte stellen dabei Vorhaben dar, die sich besonders umfeldprägend auswirken können. Im Detail zählen zu diesen Maßnahmen:

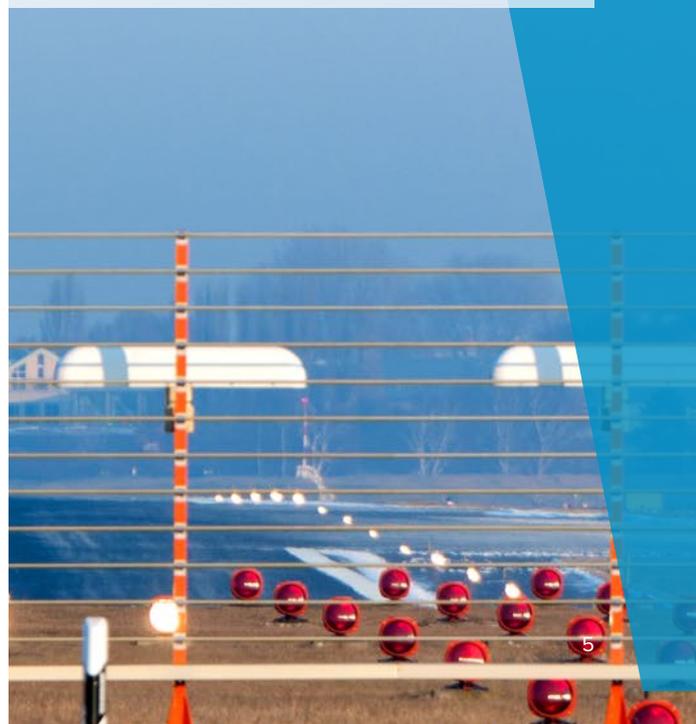
- ▶ Weiterführung der U-Bahn von Rudow zum Terminal BER
- ▶ Anbindung des Business Parks Berlin an die A 113 via Autobahnüberführung
- ▶ Schaffung einer S-Bahn-Haltestelle im Entwicklungsgebiet Gatelands
- ▶ Direkte Anbindung des Entwicklungsgebietes Gatelands an die A 113 via Autobahnüberführung
- ▶ Direkte Anbindung des Büro- und Gewerbeparks Schönefelder Kreuz an die A 113 via Autobahnauffahrt
- ▶ Entwicklung von Wohnquartieren im Airport Park an der Hans-Grade-Allee
- ▶ Erweiterung der Flughafenkapazitäten über Satellitenterminals
- ▶ Die flächendeckende Breitbandversorgung findet sich momentan in der Ausschreibung

— Fazit —

Mit Eröffnung des BER wird der Immobilienmarkt im Flughafenumfeld deutlich an Dynamik gewinnen. Die einzelnen Entwicklungsgebiete weisen dabei unterschiedliche Perspektiven hinsichtlich der zukünftigen Entwicklungschancen und der Positionierung im Marktgefüge auf.

Dies resultiert aus recht heterogenen Standorteigenschaften der einzelnen Lagen, die vor allem der unterschiedlichen Entfernung zum Terminalbereich geschuldet sind.

Entwicklungsareale mit direktem Bezug zum Flughafenbereich weisen aus Büromarktsicht spürbar höhere Qualitäten auf. Insbesondere Projekte wie die Airport City und ihre Erweiterungen Midfield Expo Gardens und Airgate sowie Gatelands und Airtown zeichnen sich hinsichtlich Anbindung, Wahrnehmung, Urbanität und Dichte durch besonders günstige Perspektiven aus.



Überblick der Mikrostandortqualitäten der Entwicklungsgebiete heute und perspektivisch

	Airport City	Airport Park an der Hans-Grade-Allee	AirTown	Business Park Berlin inkl. SEGRO Airport Park	Business Park Waßmannsdorf und Umgebung	Büro- und Gewerkepark Schönefelder Kreuz	Gatelands	Midfield Expo Gardens/Airgate
LAGEQUALITÄTEN								
Heute	+	0	+	0	-	-	0	0
Perspektivisch	++	0	++	+	+	0	++	++
MIV-ANBINDUNG								
Heute	++	+	++	+	+	--	++	++
Perspektivisch	++	+	++	+	+	++	++	++
ÖPNV-ANBINDUNG								
Heute	0	0	-	0	0	--	-	0
Perspektivisch	++	+	+	+	+	--	+	+
WERBEWIRKSAMKEIT, SICHTBEZIEHUNGEN & FREQUENZEN								
Heute	++	0	++	+	+	--	+	+
Perspektivisch	++	0	++	+	+	0	++	++
EINZELHANDELS- & DIENSTLEISTUNGSANGEBOTE								
Heute	-	0	--	0	--	--	--	0
Perspektivisch	++	+	+	0	0	--	+	+
GERUCHS- UND LÄRMBELASTUNG								
Heute	+	-	0	0	0	-	0	-
Perspektivisch	0	--	0	-	0	-	0	-
BEWERTUNG INSGESAMT								
Heute	+	0	0	0	-	--	0	0
Perspektivisch	++	0	++	+	+	0	++	++

++ sehr gut | + gut | 0 durchschnittlich | - unterdurchschnittlich | -- stark unterdurchschnittlich

Büroimmobilienmarkt Berlin



Der Berliner Büroimmobilienmarkt zeigt seit der jüngsten Vergangenheit eine enorm hohe Dynamik. Diese wird getragen durch eine rege Büroflächennachfrage, die sich in sinkenden Leerständen und steigenden Mieten dokumentiert. Gestützt wird diese Entwicklung durch gesunde Fundamentaldaten. Beschäftigtenzahlen, Wertschöpfung und Löhne steigen, die Arbeitslosigkeit sinkt entsprechend.

Der neue Flughafenstandort nimmt in diesem Kontext bis dato eine untergeordnete Rolle ein. Perspektivisch werden ihm aber überdurchschnittlich gute Chancen eingeräumt. Um das Potenzial des Standortes bewerten zu können und dabei Chancen und Risiken richtig zu gewichten, wird nachfolgend zunächst das Gesamtberliner Marktgeschehen analysiert, bevor anschließend der Flughafen selbst in den Fokus rückt.

Angebotssituation

Neubauvolumen nicht ausreichend

Mit einem Flächenbestand von rund 19 Mio. qm MF/G (Mietfläche) ist Berlin der größte Büroimmobilienmarkt in Deutschland. Die Bautätigkeit in den letzten Dekaden ist dabei einer hohen Volatilität und Zyklizität unterworfen. Phasen des Booms und der Konsolidierung wechseln einander ab. Die durchschnittlichen jährlichen Fertigstellungsvolumina schwanken entsprechend deutlich zwischen:

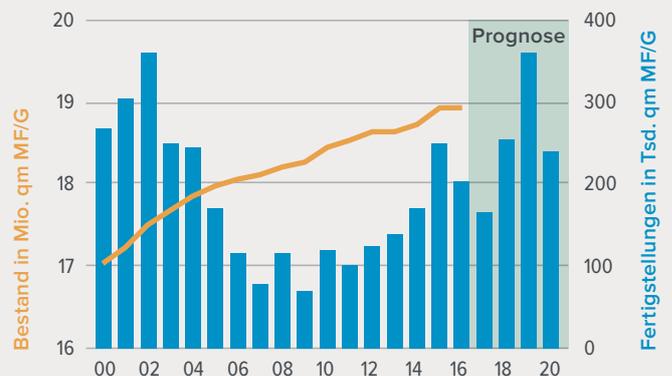
- ▶ 1993 und 2002: 434.000 qm MF/G
- ▶ 2002 und 2008: 191.600 qm MF/G
- ▶ 2009 und 2013: 112.000 qm MF/G

Aktuell ist der Trend wieder ansteigend. 2015 wurde mit rund 250.000 qm MF/G das höchste Neubauvolumen seit 2002

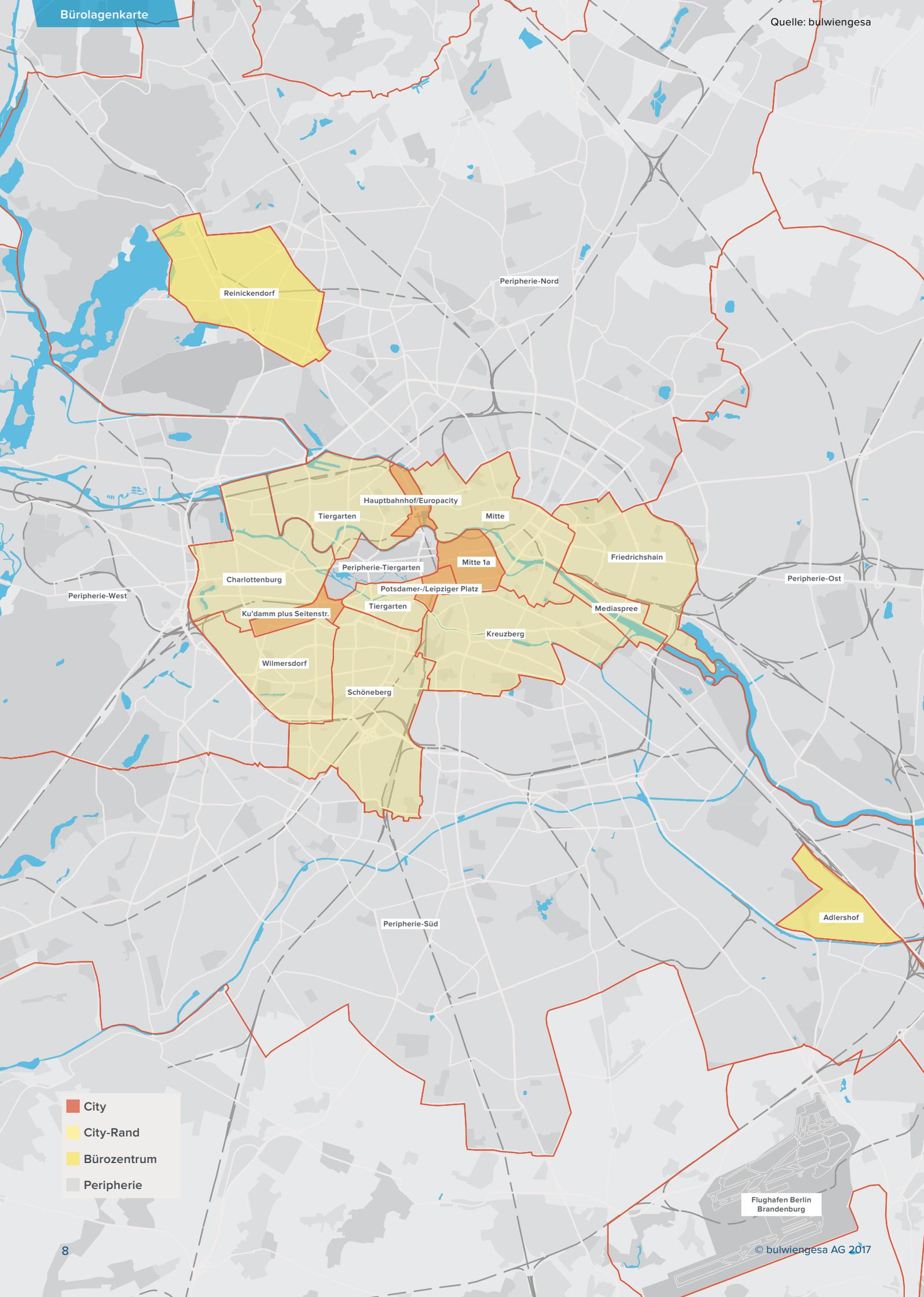
erzielt. Gleichwohl entfielen davon allein rund 110.000 qm MF/G auf den BND-Neubau. Auch 2016 wurden über 200.000 qm MF/G fertiggestellt und für die kommenden Jahre zeichnen sich ebenfalls steigende Neubauzahlen ab. Im Durchschnitt werden für die kommenden vier Jahre rund 250.000 qm MF/G erwartet.

Vor dem Hintergrund der hohen Nachfrage und des geringen spekulativen Anteils ist dieses Volumen jedoch weiterhin nicht ausreichend, um die derzeitige Diskrepanz zwischen Angebot und Nachfrage zu entspannen. Zudem fallen die Nettozugänge durch eine steigende Zahl von Flächenabgängen in den letzten Jahren immer geringer aus. Hierbei sind Umnutzungen zu Wohnen, Abrisse nicht mehr marktfähiger Gebäude und besonders die Nutzung von Bürogebäuden zur Flüchtlingsunterbringung die wesentlichen Einflussfaktoren.

**Büroflächenbestand und Fertigstellungen
in Berlin 2000–2016/2020***



Quelle: bulwiengesa, * ab 2017 Prognose



- City
- City-Rand
- Bürozentrum
- Peripherie

Flughafen Berlin Brandenburg

Bestand und Neubauten im Stadtzentrum konzentriert

Der Berliner Flächenbestand verteilt sich zum größten Teil auf Lagen innerhalb des S-Bahn-Rings. Hier befinden sich mit 12,5 Mio. qm etwa zwei Drittel des Gesamtbestandes.

Etwa ein Drittel entfällt auf periphere Lagen. Auch hier, abseits der Zentren sind also einzelne Bürocluster vorhanden. Ihre Größe ist jedoch nicht ausreichend, um einen eigenständigen Teilmarkt herauszubilden. Hierfür ist entsprechend eine kritische Masse an Büroflächenbestand nötig.

Die einzelnen Teilmärkte weisen dabei enorme Größenunterschiede auf. Die drei größten Teilmärkte Mitte, Mitte 1a und Tiergarten verfügen jeweils über rund 2 Mio. qm MF/G. Dem entgegen stehen mit der Europacity, Adlershof, Friedrichshain und der Mediaspree Teilmärkte mit teils deutlich unter 500.000 qm MF/G. Diese gehören auch zu den neuesten Teilmärkten.

Trotz des geringen Anteils haben diese Lagen in der jüngsten Vergangenheit regelmäßig Anteile im zweistelligen Bereich am Gesamtberliner Neubauvolumen generiert. Dies verdeutlicht die rege Bautätigkeit und das Entwicklungspotenzial der Standorte.

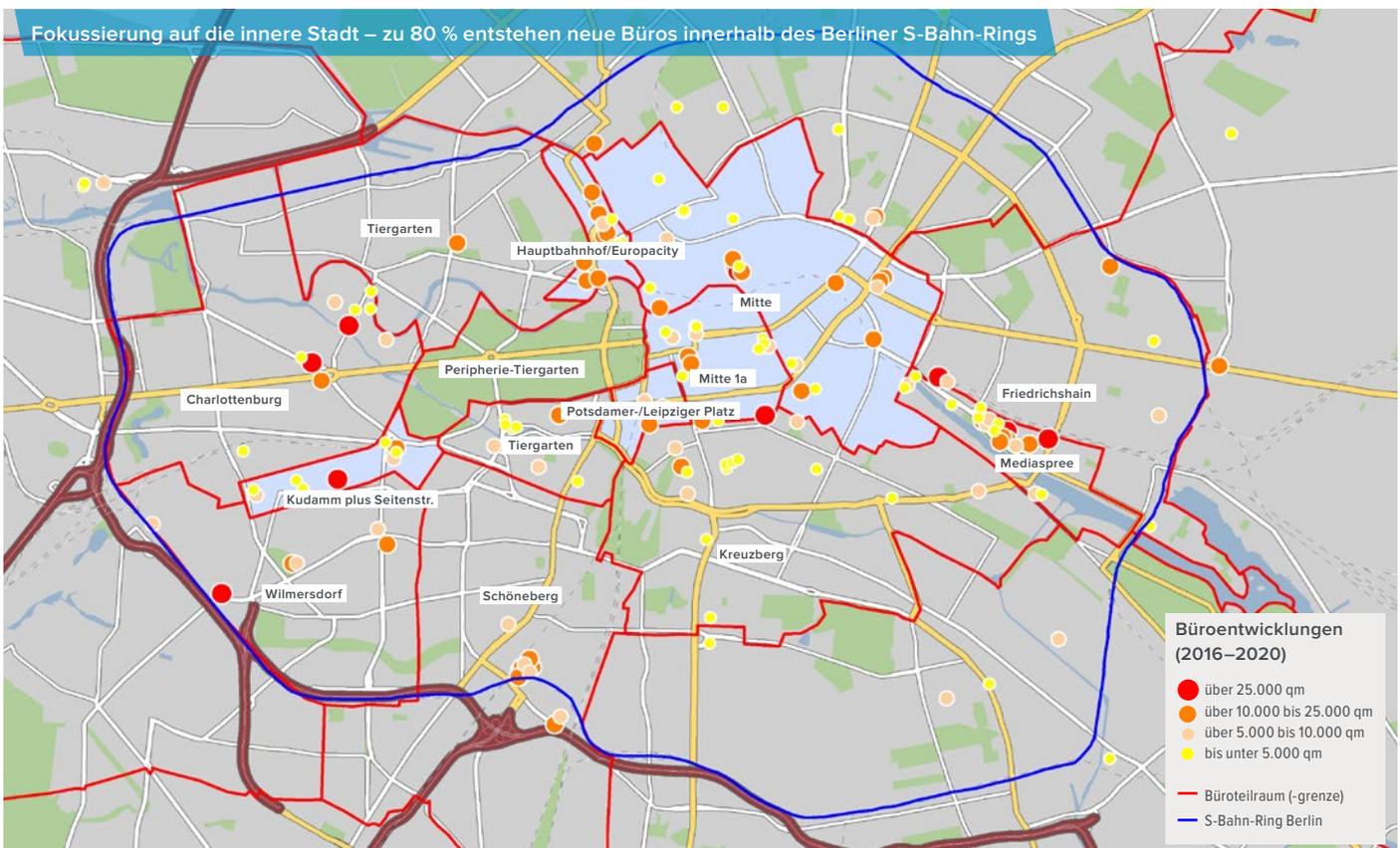
In Summe lag der Fokus der Bautätigkeit erneut in den City- und Cityrandbereichen der Stadt. Rund 81 % der neuen Büroflächen der letzten fünf Jahre wurden innerhalb des S-Bahn-Rings realisiert.

Auch künftig wird sich der Großteil des Neubauvolumens im sogenannten Berliner „Hundekopf“ konzentrieren. 79 % der geplanten neuen Büroflächen, die bis 2020 realisiert werden, liegen in der inneren Stadt.

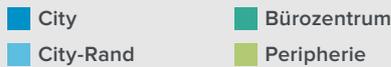
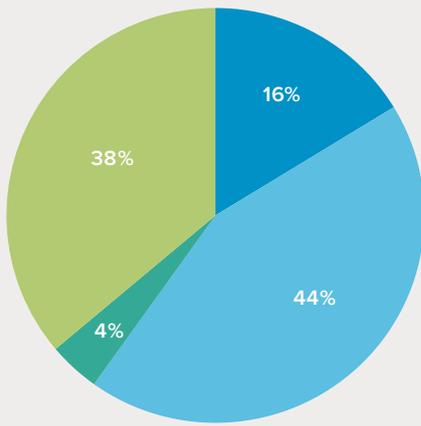
Die drei größten und kleinsten Teilmärkte des Berliner Büromarktfüßes nach Bestand*

Rang	Teilmarkt	Büroflächenbestand in qm MF/G
1	Mitte	2.22 Mio.
2	Mitte 1a	2.05 Mio.
3	Tiergarten	1.98 Mio.
...
...
12	Friedrichshain	0.41 Mio.
13	Adlershof	0.35 Mio.
14	Europacity	0.18 Mio.

Quelle: bulwiengesa; ohne periphere Teillagen



Verteilung des Berliner Büroflächenbestandes 2016 (%)



Quelle: bulwiengesa

Büroflächenleerstand in Berlin 2000 – 2020 (in %)



Quelle: bulwiengesa, ab 2017 Prognose

Bürobeschäftigtenentwicklung 2000–2020 (in Tsd.)



Quelle: bulwiengesa nach Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder

Leerstandsrate sinkt stetig

Die hohe Flächennachfrage lässt die Leerstandsquote des Berliner Büroimmobilienmarktes kontinuierlich sinken. Bereits 2015 wurde die 4%-Marke unterschritten – ein Niveau, das seit den 1990er-Jahren nicht mehr erreicht wurde. Im Zusammenspiel mit einer zu geringen Bautätigkeit hielt dieser Trend auch 2016 an und der Leerstand sank auf 3,0 %. Kurz- bis mittelfristig ist nicht von einer Änderung der Rahmenbedingungen auszugehen, sodass sich die Verknappung weiter fortsetzen wird.

Insbesondere die City- und Cityrand-Teilmärkte weisen dabei ein Leerstandsniveau auf, welches noch einmal deutlich geringer ausfällt. Großflächige Gesuche innerhalb der Innenstadt können daher fast nur noch mit Hilfe von Projektentwicklungen realisiert werden.

Insbesondere die aktuell stark bei der TMT-Branche (Technologie, Medien, Telekommunikation) und Start-ups nachgefragten Teilmärkte Kreuzberg, Mediaspree und Friedrichshain weisen eine extrem geringe Leerstandsquote auf. Die dortigen urbanen Strukturen und eine sehr gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr in Verbindung mit altindustriellen Objekten mit Loft- oder „Red brick“-Charakter wirken sich hier entsprechend nachfragesteigernd aus.

Als einziger zentraler Teilmarkt verfügte der Potsdamer Platz lange Zeit über großvolumige, hochwertige Flächenkapazitäten. Die zunehmende Nachfrage 2016 ließ jedoch auch hier den Leerstand zunehmend sinken.

Durch diese Flächenverknappung in den zentralen Lagen verlagert sich die Nachfrage spürbar in dezentrale Bereiche. Allerdings reduziert sich auch hier das Angebot an großen zusammenhängenden Flächen zusehends. Der Nachfrage-Druck lässt daher auch zusehends neue Entwicklungsgebiete, wie das Flughafenumfeld, in den Fokus von Investoren und Nutzern rücken.

Nachfragesituation

Dynamisches Bürobeschäftigtenwachstum, auch in Zukunft

Die Bürobeschäftigtenentwicklung und ihre Struktur ist nicht nur ein Immobilienmarktindikator, sondern auch ein starker Trendindikator für die regionale Wirtschaftskraft.

Aktuell weist Berlin knapp 737.000 Bürobeschäftigte auf. In den letzten zehn Jahren verzeichnete die Stadt rund 160.000 Bürobeschäftigte mehr, was einer Wachstumsrate von 2,9 % p. a. entspricht. Deutschlandweit sucht diese Entwicklung ihresgleichen und auch im internationalen Vergleich liegt Berlin damit weit vor anderen Metropolen wie London oder Paris.

Aufgrund der positiven Rahmenbedingungen wird sich diese Entwicklung weiter fortsetzen. Bis 2020 wird die Zahl der Bürobeschäftigten auf über 800.000 ansteigen.

Berliner Bürobeschäftigtenstruktur zeigt Strukturwandel

Motor des Wachstums in den letzten Jahren war der tiefgreifende wirtschaftliche Strukturwandel in Berlin. Dies verdeutlicht auch die damit einhergehende Veränderung der Bürobeschäftigtenzusammensetzung.

Über Jahrzehnte wurde die Berliner Bürobeschäftigtenstruktur von der öffentlichen Verwaltung dominiert. Trotz der steigenden Anzahl an Personal des Bundes in Berlin geht der Anteil öffentlicher Bürobeschäftigter jedoch in den letzten Jahren stetig zurück.

Auch das produzierende Gewerbe und das in Berlin traditionell unterrepräsentierte Banken- und Finanzwesen verzeichneten nach der Jahrtausendwende spürbare Rückgänge.

Getragen wurde der Bürobeschäftigtenanstieg im besonderen Maße durch unternehmensbezogene Dienstleistungen und das TMT-Segment (Technologie/Medien/Telekommunikation). Gerade bei Letzterem wird die Entwicklung Berlins zum Start-up-Nukleus auch in der Statistik sichtbar.

Berlin profitiert dabei stark von der zunehmenden Digitalisierung der Gesellschaft. Seit 2008 ist laut Berlin Partner jeder 8. Arbeitsplatz in Digitalunternehmen entstanden. Dabei wirkt sich diese Dynamik nicht allein in den reinen Technologieunternehmen aus, sondern auch in den klassischen Branchen wie dem Dienstleistungswesen und dem Handel (Bsp. Zalando).

Künftiges Bürobeschäftigtenwachstum konzentriert sich auf vier Branchen

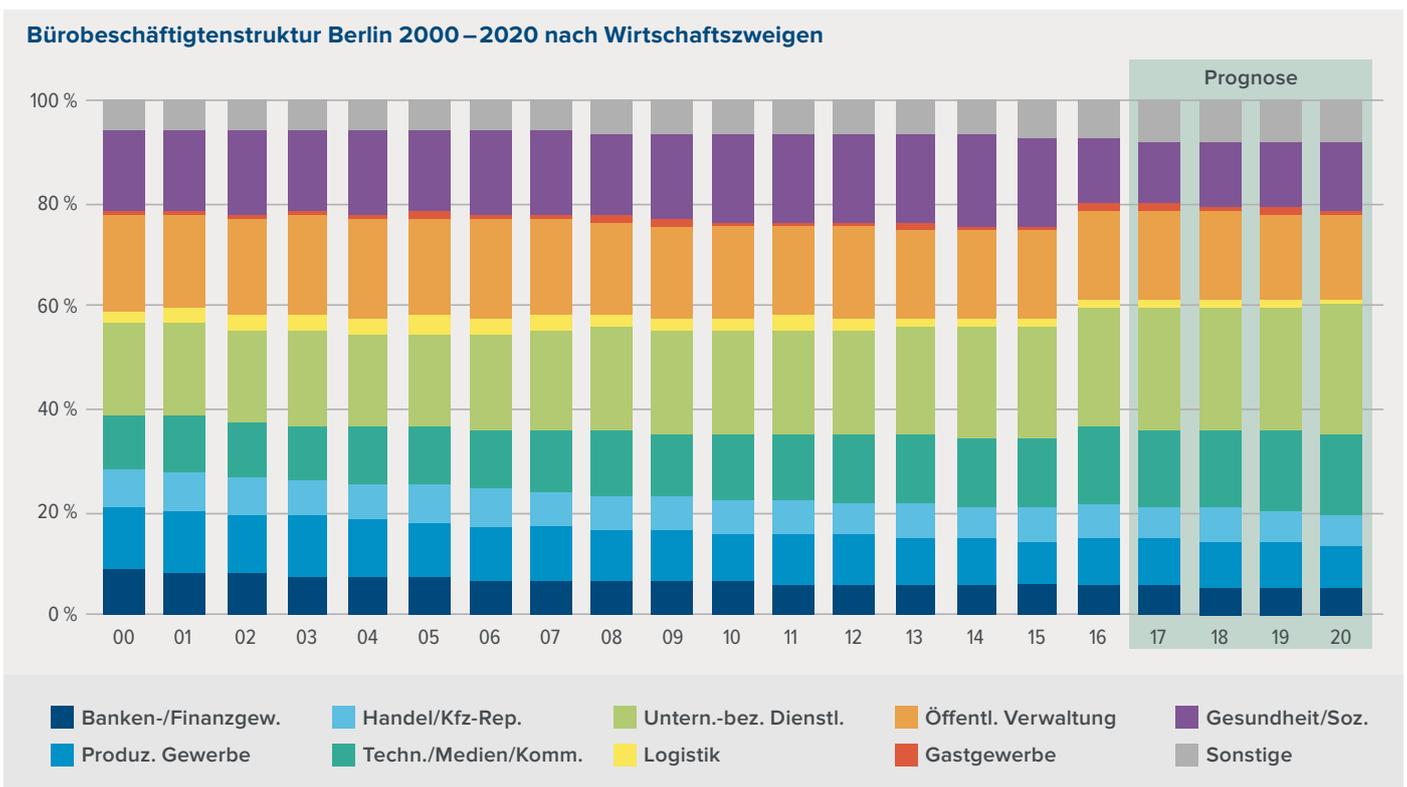
Der prognostizierte Anstieg bis 2020 auf rund 790.000 Bürobeschäftigte wird vor allem von vier Branchen als Wachstumsmotor getragen:

- ▶ Technologie/Medien/Telekommunikation (TMT)
- ▶ Beratung
- ▶ Sonstige unternehmensorientierte Dienstleistungen
- ▶ Gesundheit und Soziales/Bildungswesen.

Ausschlaggebend hierfür ist vor allem die starke Tertiärisierung und Digitalisierung der Berliner Wirtschaft. Insbesondere die Start-up-Szene der neuen Medien oder Beratungsleistungen, oftmals auch mit digitalem Hintergrund, tragen zum Wachstum bei. Aufgrund der stetigen Bevölkerungszunahme

Branchen	Entwicklung 2015–2020 absolut	Entwicklung 2015–2020 in %
Technologie/Medien/Telekomm. (TMT)	13.743	14,3 %
Sonstige unternehmensorientierte Dienstleistungen	11.310	12,8 %
Beratung	10.022	15,6 %
Gesundheit, Soziales	9.237	11,1 %
Erziehung, Bildung	5.363	13,2 %
Handel	2.086	5,1 %
Kfz-Handel und -Reparatur	-162	-4,8 %
Produzierendes Gewerbe	-403	-0,6 %
Logistik	-2.947	-22,3 %

Quelle: RIWIS/bulwiengesa



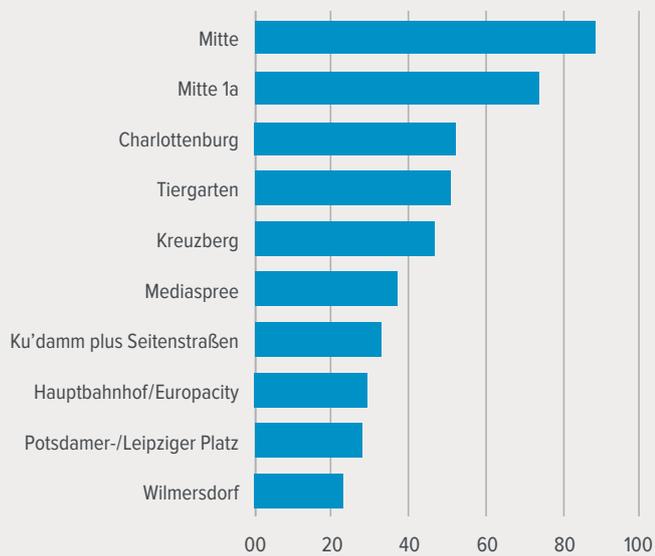
Quelle: bulwiengesa nach Bundesagentur für Arbeit

Büroflächenumsatz Berlin 2000–2016 (Tsd. qm MF/G)



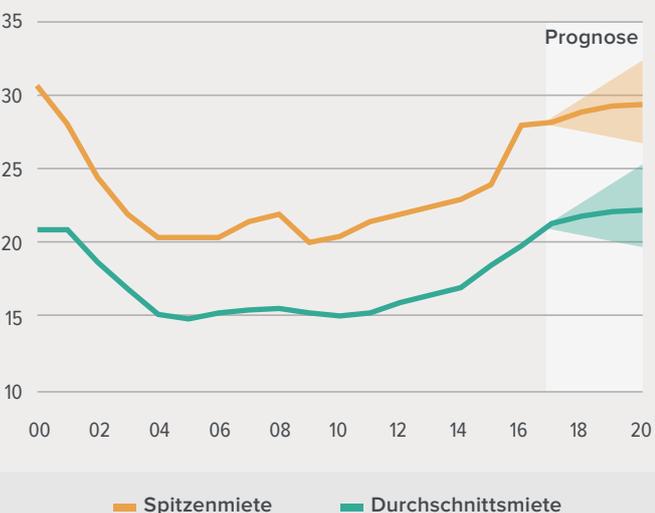
Quelle: bulwiengesa

Flächenumsätze der Top 10 Berliner Teilmärkte* im 5-Jahres-Mittel (Tsd. qm MF/G)



Quelle: bulwiengesa; *ohne periphere Lagen

Büromiete in Berlin 2000–2020 (Euro/qm MF/G)



Quelle: bulwiengesa, ab 2017 Prognose

ergeben sich zudem Wachstumsimpulse für Dienstleistungen, den Bereich Gesundheit und Soziales sowie das Bildungswesen.

Einzelne Wachstumsfelder kristallisieren sich auch in Branchen heraus, die bezüglich ihres Einflusses auf das Bürobeschäftigtenwachstum weniger stark im Fokus stehen.

So lassen sich langfristig auch für die öffentliche Hand Wachstumsimpulse für die Bürobeschäftigung ableiten. Gründe hierfür liegen unter anderem in der absehbaren weiteren Verlagerung von Ministerien von Bonn nach Berlin.

Auch der Zweig der innovativen, technologieorientierten Produktion im produzierenden Gewerbe weist ein zunehmendes Wachstumspotenzial auf.

Berliner Büroflächenumsatz auf Rekordniveau

Das Wachstum und die Strukturveränderungen bei der Bürobeschäftigung spiegeln sich auch in der Nachfrage nach Büroflächen wider. So wurde 2016 mit 875.000 qm MF/G ein erneuter Rekordumsatz generiert.

Berliner Teilmärkte nach Spitzenmiete 2016

Mietklassen in Euro qm MF/G	Teilmärkte
> 25	Potsdamer-/Leipziger Platz
20–25	Mitte 1a, Hauptbahnhof/Europacity, Ku'damm plus Seitenstraßen, Mitte
15–20	Mediaspree, Kreuzberg, Charlottenburg, Peripherie-Nord, Tiergarten, Friedrichshain
10–15	Adlershof, Schöneberg, Wilmersdorf, Peripherie-Süd, -West, -Ost
< 10	Reinickendorf

Quelle: bulwiengesa

Nachfrageschwerpunkte stellen im langjährigen Mittel die Teilmärkte Mitte und Mitte 1a dar. In der jüngsten Vergangenheit haben zudem auch Kreuzberg und der Potsdamer Platz hohe Volumina generieren können.

Berliner Büromietniveau steigt rasant

Infolge des anhaltenden Nachfrageüberhangs stiegen die Büromieten in den letzten Jahren stetig an. Während der Anstieg bis 2015 eher moderat verlief, hat das Wachstum gerade in den letzten Monaten noch einmal deutlich an Dynamik gewonnen. Das Spitzenmietniveau stieg seit Ende 2015 um vier Euro von 24,00 Euro/qm MF/G auf 28,00 Euro/qm MF/G. Ein derart starkes Wachstum hat es seit Jahren nicht mehr gegeben.

Doch ein Blick in die Berliner Historie zeigt: Es gibt weiterhin noch einen großen Abstand zu den Spitzenwerten aus den 1990er-Jahren, als Werte von annähernd 50 Euro/qm

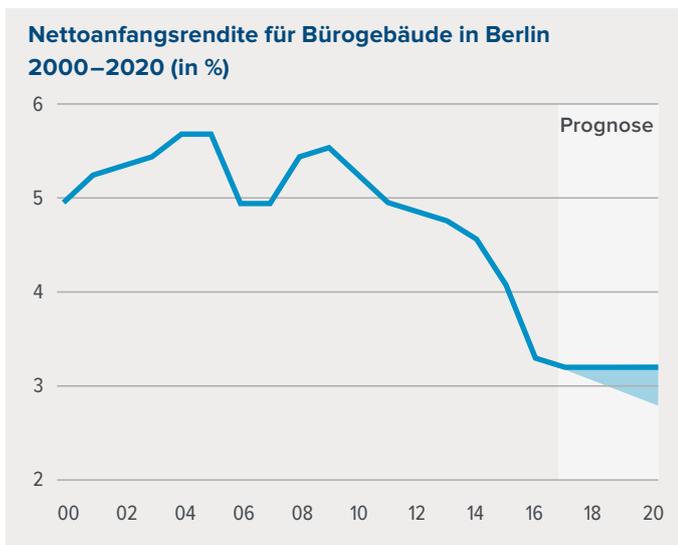
MF/G erreicht wurden. Auch die Spitzenpreise aus der Zeit der Jahrtausendwende liegen noch in einiger Entfernung.

Perspektivisch werden sich die Preise aber wieder diesem Niveau annähern. Begründet durch eine zunehmende Angebotsverknappung bei anhaltend hoher Nachfrage erscheinen nach den aktuellen Prognosen von bulwiengesa kurzfristig Spitzenmieten von bis zu 30 Euro/qm MF/G realistisch.

Büroinvestmentmarkt

Hohe Nachfrage hält Renditen unter Druck

Deutschlandweit hat sich Berlin in den letzten Monaten zum Standort mit der größten Dynamik im Investmentmarkt entwickelt. Dies dokumentiert sich nicht nur in einem hohen Investmentvolumen, sondern auch in stetig steigenden Preisen.



Quelle: bulwiengesa, ab 2017 Prognose

Die Nachfrage wird dabei von nationalen und internationalen Akteuren getrieben. Ursächlich ist hier vor allem die anhaltende Niedrigzinspolitik und die Wahrnehmung Deutschlands im Allgemeinen und Berlins im Speziellen als „sicherer Investmenthafen“.

Entsprechend stehen die Renditen weiterhin unter Druck. So liegt die Nettoanfangsrendite derzeit bei nur noch 3,3 % und wird aktuell nur noch von München unterboten.

Diese Entwicklung führt auch dazu, dass hochwertige Projekte Kaufpreise deutlich über diesem Preisniveau erzielen und auch Vervielfacher im Bereich des 30-Fachen für Objekte entsprechender Größenordnung erzielt werden können.

Auch für 2017 wird von einer weiteren leichten Renditekompression ausgegangen. Erst mit signifikantem Anstieg der Zinsen und nachfolgendem Liquiditätsrückgang erwartet bulwiengesa ein Nachlassen des Abwärtstrends.

— Fazit —

Der Berliner Büromarkt ist in der jüngsten Vergangenheit durch eine starke Dynamik gekennzeichnet. Dies speist eine sehr hohe Nachfrage, getragen durch ein starkes Bürobeschäftigtenwachstum.

Da dieser Entwicklung nur eine unzureichende Bautätigkeit gegenübersteht, sinkt der Leerstand stetig. Großflächige Gesuche innerhalb der Innenstadt können fast nur noch mit Hilfe von Projektentwicklungen bedient werden.

Die zunehmende Verknappung führt zu steigenden Mieten in nahezu allen Lagen des Stadtgebietes. Während in den letzten Jahren vor allem die Durchschnittspreise stiegen, fiel 2016 das Wachstum der Spitzenpreise besonders dynamisch aus.

Besonders marktprägend ist Berlins Entwicklung zur europäischen Start-up-Hauptstadt. Dies spiegelt sich deutlich in den Nachfragestrukturen wider. Nicht nur, dass die Branchenverteilungen von den Jungunternehmen nachhaltig mitbestimmt werden, auch die nachgefragten Lagen verschieben sich dementsprechend.

Perspektivisch ist von einem Anhalten der derzeitigen Marktdynamik auszugehen. Vor diesem Hintergrund ist mit weiter sinkenden Leerständen und steigenden Mieten zu rechnen.

Derzeitiges Marktumfeld am Flughafen BER



Quelle: Günter Wicker/Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Das derzeitige Büromarktumfeld in Schönefeld ist überwiegend geprägt durch ältere Bestandsgebäude und nur wenige Neubauten. Regionale Schwerpunkte finden sich in Waltersdorf, im Umfeld des alten Terminals und am BER selbst.

Auf dieser Basis wurden von bulwiengesa Teilmarktgrenzen festgelegt, die auch Entwicklungsgebiete mit entsprechendem Büroflächenpotenzial berücksichtigen.

Die Teillage umfasst daher neben dem Flughafenareal selbst auch Areale ohne Sichtbezug zum Flughafen. Die Marktgrenzen verlaufen dabei grob entlang:

- ▶ der Flughafengrenze im Süden
- ▶ der Bahntrasse im Norden
- ▶ der Ortsgrenze Schönefeld im Westen
- ▶ der Autobahnen A 117/A 113 im Osten

Bestandsvolumen noch kleiner als in der Europacity

In den definierten Grenzen weist die Teillage einen Büroflächenbestand von 131.500 qm MF/G auf. Im Berliner Marktkontext wäre dies der kleinste Teilmarkt, noch deutlich hinter der Europacity mit ca. 220.000 qm MF/G.

Kleinere Cluster innerhalb des Teilmarktes bilden:

- ▶ die Mittelstraße im Kernbereich Schönefeld*
- ▶ der Lilienthalpark in Waltersdorf
- ▶ der Flughafenbereich im Umfeld des neuen Terminals
- ▶ der Flughafenbereich in Selchow

* Nachverdichtungspotenzial zum Beispiel durch die Alpine Finanz Bau GmbH von bis zu 12.000 qm BGF Bürofläche.

Bestand geprägt durch Gebäude der 1990er und 2000er

Der Büroflächenbestand am BER unterscheidet sich hinsichtlich der Baualtersstrukturen sehr vom Berliner Gesamtmarkt.

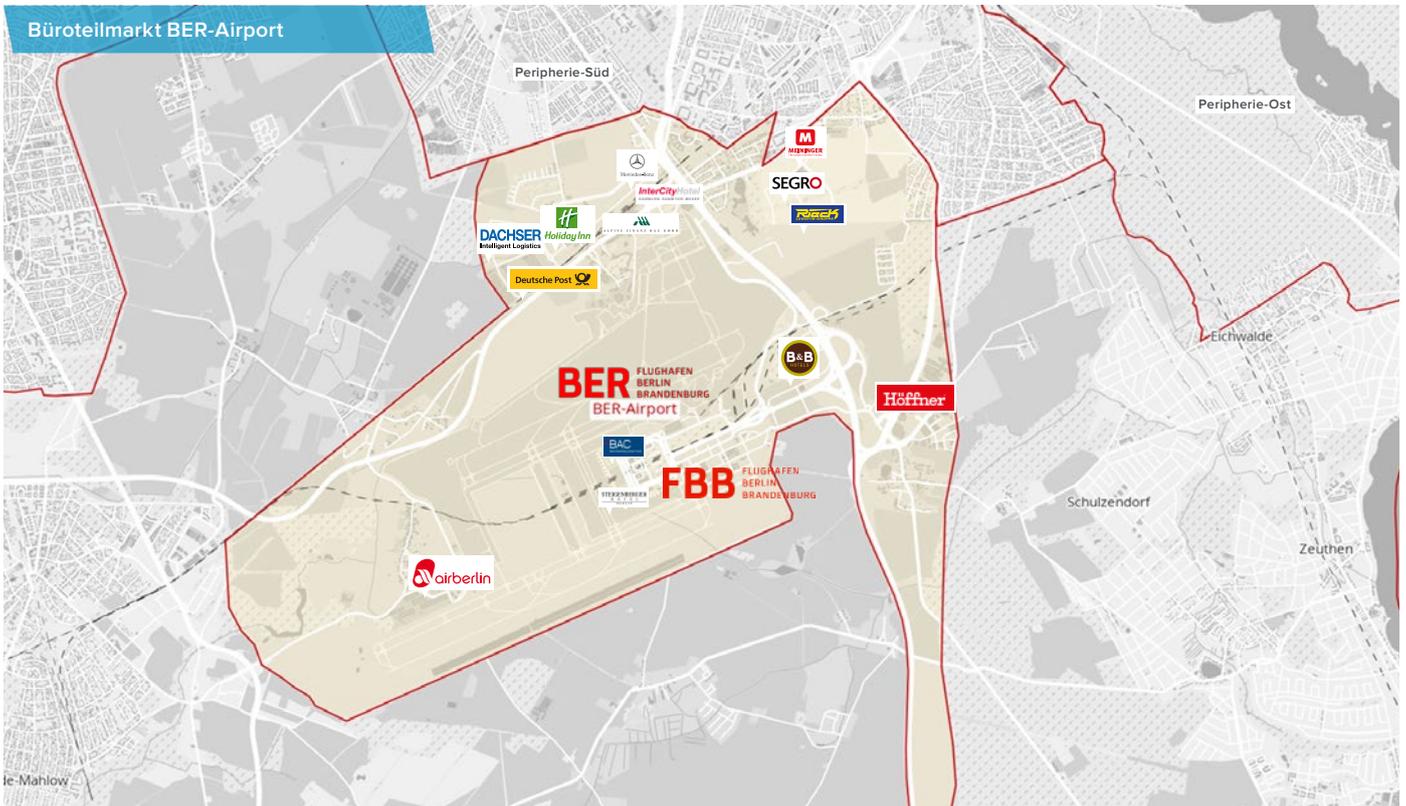
Gebäude mit Baujahren vor 1980 sind nicht existent. Die Baualtersklassen konzentrieren sich in nahezu gleicher Größenordnung auf Objekte aus den 1990er und 2000er Jahren.

In den 1990er Jahren lag der Entwicklungsschwerpunkt im Lilienthalpark und an der Mittelstraße. In den 2000er Jahren entstanden Neubauten fast ausschließlich im Zuge der Entwicklung der Airports im Terminalumfeld.

Büroflächenbestand nach Baualter (in %)

Baualtersgruppen	Berlin	Teilmarkt BER-Airport
Bis 1914	23,9	0,0
1920er bis 1940er Jahre	12,8	0,0
1950er bis 1960er Jahre	8,2	0,0
1970er Jahre	9,1	0,0
1980er Jahre	6,6	6,8
1990er Jahre	25,1	47,4
2000er Jahre	12,0	45,8

Quelle: Baasner Stadtplaner/bulwiengesa



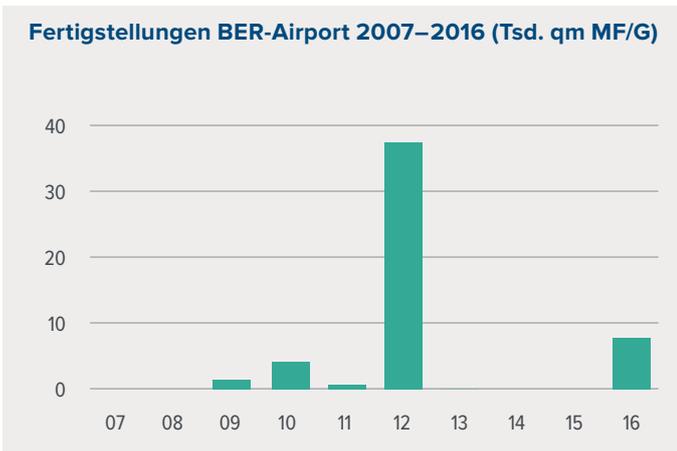
Kaum Neubauten

Die Ausrichtung auf den neuen Flughafen wird in den Neubauten auch darin deutlich, dass mit rund 40.000 qm MF/G ein Großteil des Neubauvolumens im Jahr 2012 fertiggestellt wurde, dem ursprünglichen Eröffnungstermin des Airports.

Besonders hervorzuheben sind hierbei

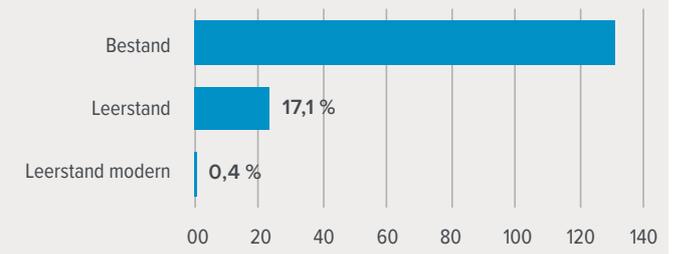
- ▶ das ²BAC Berlin-Brandenburg Airport Center
- ▶ das Sozialgebäude der Bodenverkehrsdienste
- ▶ das Verwaltungsgebäude der Sicherheitsdienste

Das ²BAC, unmittelbar am Terminal gelegen, weist eine Nutzfläche von rd. 17.700 qm MF/G auf und ist bis heute das einzige moderne Bürogebäude, welches dem klassischen Vermietungsmarkt zugeführt wurde. Es ist voll vermietet und Sitz von Airlines, zahlreicher weiterer flughafenaffiner Nutzer und einigen Dienstleistern.



Quelle: bulwiengesa

Büroflächenleerstand BER-Airport 2016 (Tsd. qm MF/G)



Quelle: bulwiengesa

In den anderen Jahren der letzten Dekade wurden nur kleinteilige Entwicklungen verzeichnet, so etwa Erweiterungen in Waltersdorf der Haemato AG oder der Verwaltung von Möbel Höffner.

Kein Leerstand in modernen Gebäuden

Knapp 22.000 qm MF/G stehen innerhalb der Teilmarktgrenzen derzeit leer. Dies entspricht einer Leerstandsquote von 17,1%. Dieses Niveau liegt deutlich über dem der meisten Berliner Teillagen, ist aber nicht unüblich für wenig dynamische Büromärkte in dezentralen Lagen.

Von besonderer Relevanz ist dabei die Struktur des Leerstands, der sich fast ausschließlich auf ältere Bestandsgebäude konzentriert. Bürogebäude mit Baujahr nach 2000 weisen mit aktuell rund 600 qm MF/G bzw. 0,4 % des Gesamtbestandes nur marginale Freiflächen auf.

Dies liegt vor allem darin, dass in den letzten Jahren mit dem ²BAC nur ein modernes Bürogebäude tatsächlich in die Vermietung gegangen ist. Relevante spekulative Anteile waren in den übrigen Gebäuden hingegen nicht gegeben.

Drei Bereiche dominieren Nutzerstrukturen

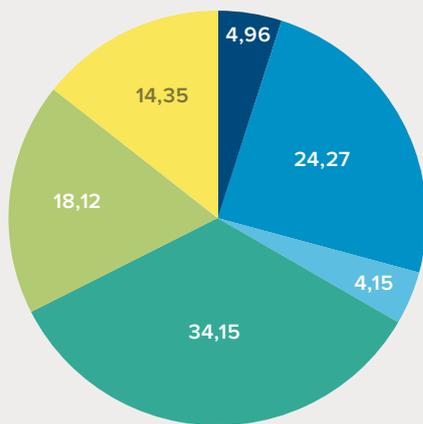
Die Nutzungsstrukturen der Büroflächen im definierten Teilmarkt werden von drei Bereichen besonders bestimmt.

Mehr als ein Drittel der Flächen entfällt auf den Bereich Industrie, Transport und Handel. Rund die Hälfte davon lässt sich Transportunternehmen aus dem flughafenaffinen Segment (Personen- und Frachtfluggesellschaften) oder Logistikern zuordnen. Ebenfalls einen hohen Anteil vereinen Handelsunternehmen auf sich. Ursächlich ist hier vor allem der Verwaltungssitz von Möbel Höffner in Waltersdorf.

Dienstleistungsunternehmen vereinen rund ein Viertel des belegten Flächenvolumens auf sich. Auch hier spielen flughafenaffine Nutzer wie Betreibergesellschaften und Sicherheitsdienste eine wesentliche Rolle. Gleichzeitig haben sich insbesondere in Waltersdorf auch die klassischen Dienstleistungsstrukturen mit Beratern, Medizinern, Anwälten und Ingenieuren etc. herausgebildet.

Die öffentliche Hand generiert ihren Anteil vor allem durch Verwaltungsfunktionen am Flughafen (Bundespolizei, Zoll, Luftfahrtbehörde) sowie die Rathäuser der Gemeinden Schönefeld und Waltersdorf.

Nutzerprofil Schönefeld (Stand 2016) in % *



- Banken, Finanzdienstleister
- Dienstleister
- Technologie, Medien, Telekomm.
- Industrie, Transport, Handel
- Öffentliche Hand
- Andere

Quelle: bulwiengesa, *gewichtet nach Fläche

Erzielbares Spitzenmietniveau am BER-Airport 2007–2016 (Euro/qm MF/G)



Quelle: bulwiengesa

Die Strukturen sind hinsichtlich des Volumens eher kleinteilig geprägt. Nur 10 % der Flächen fallen größer aus als 1.000 qm MF/G. Diese vereinen aber annähernd die Hälfte der gesamten vermieteten Flächen auf sich.

Spitzenmietniveau durch ²BAC definiert

Die Bestandsstrukturen in Schönefeld schlagen sich auch in dem zu erzielenden Mietniveau nieder. Für die älteren Bestandsgebäude liegt die Spanne der Mietpreise zwischen 5,00 und 12,00 Euro/qm MF/G. Die höchsten Preise werden dabei in der Mittelstraße 5 sowie kleinteilig im Lilienthalpark erzielt.

Mit dem 2012 errichteten ²BAC existiert nur ein Bürogebäude, welches höhere Preise erzielt. Bereits im Jahr 2010, zwei Jahre vor Fertigstellung, zog das erzielbare Spitzenmietniveau aufgrund einiger Vorvermietungen deutlich an. Dieses wird seitdem mit rund 16,00 Euro/qm MF/G definiert, wobei kleinteilig im Objekt auch höhere Preise erzielt wurden. Die Spitzenpreise liegen damit etwa auf dem Niveau etablierter Berliner Cityrand-Teilmärkte wie Tiergarten oder Charlottenburg.

— Fazit —

Auf Basis der Bestandsstrukturen und der relevanten Entwicklungsgebiete wurden von bulwiengesa Teilmarktgrenzen definiert. Innerhalb dieser verfügt das Flughafenumfeld über 131.500 qm MF/G Bürobestandsfläche, überwiegend in Form von Bestandsobjekten der 1990er und 2000er Jahre. Neubauten sind aktuell noch die Ausnahme und konzentrieren sich auf das direkte Flughafenumfeld.

Der Leerstand der Teillage fällt mit rund 17% vergleichsweise hoch aus. Zu berücksichtigen ist aber, dass in Gebäuden mit Baujahr nach 2000 so gut wie keine Vakanzen vorhanden sind. Die belegten Flächen werden dabei v. a. von Nutzern mit Flughafenaffinität genutzt, überwiegend aus den Bereichen Transport, Dienstleistungen und öffentliche Hand.

Die Spitzenmieten werden ausschließlich im ²BAC, unmittelbar am Terminal, realisiert. Mit 16,00 Euro/qm MF/G wird das Niveau etablierter Berliner Cityrand-Teilmärkte erreicht.

Perspektivisches Marktumfeld am Flughafen BER



Quelle: ALPINE FINANZ BAU GMBH

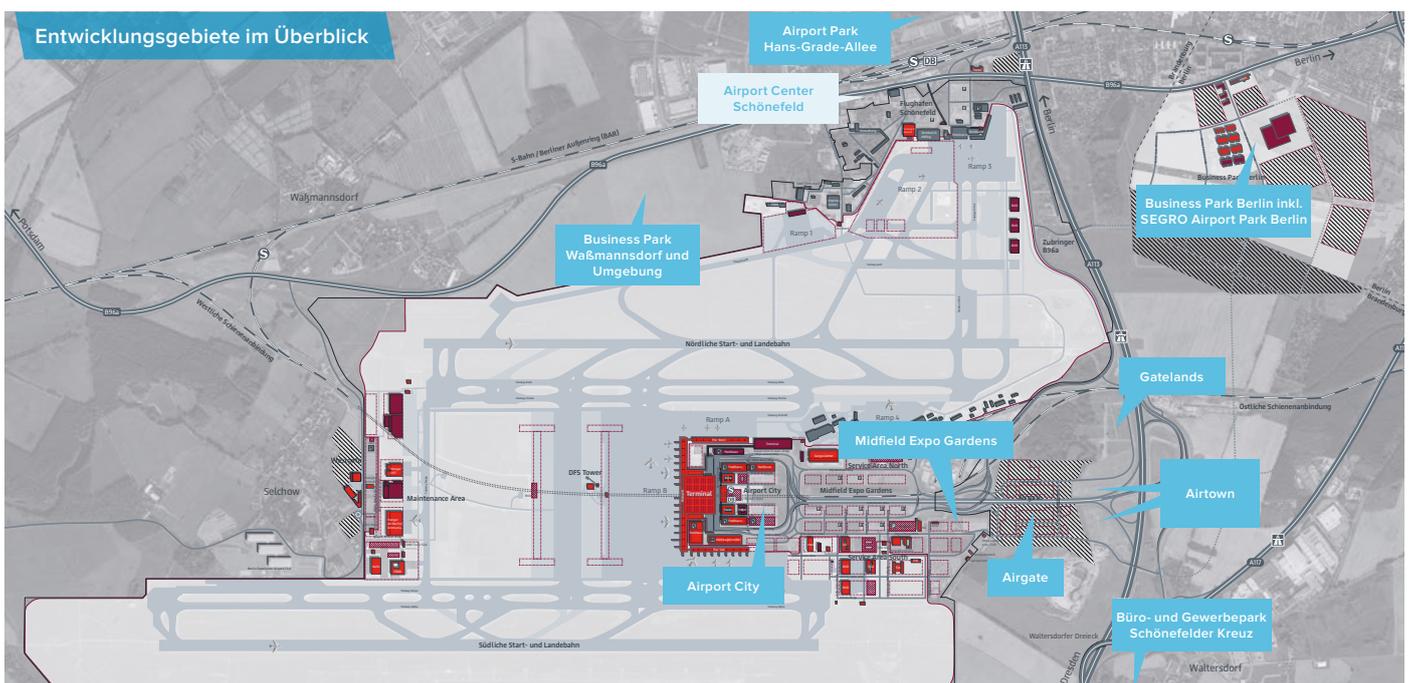
Mit Umsetzung der vielfältigen Planungen im Flughafenteilmarkt wird sich das dortige Marktumfeld komplett verändern. Die großflächigen Projektierungsflächen bieten Platz für diverse Nutzungen und verfügen über jeweils eigene Eigenschaften, Entwicklungskapazitäten und potenzielle Standortprofile.

Nachfolgend werden in Steckbriefform die Größenordnungen, Entwicklungspotenziale und Eigentumsverhältnisse der besonders büromarktrelevanten Areale aufgeführt und anschließend zusammengefasst und bewertet.

Dabei werden auch die Inhalte der Mikrostandortanalyse mit berücksichtigt und fließen in die Bewertung und Positionierung der einzelnen Teillagen ein.

Im Detail werden folgende Entwicklungsgebiete analysiert:

- ▶ Airport City
- ▶ Airport Park an der Hans-Grade-Allee
- ▶ AirTown
- ▶ Business Park Berlin inkl. SEGRO Airport Park Berlin
- ▶ Business Park Waßmannsdorf und Umgebung
- ▶ Büro- und Gewerbepark Schönefelder Kreuz
- ▶ Gatelands
- ▶ Midfield Expo Gardens/Airgate





1 Airport City (Quelle: Flughafen Berlin Brandenburg GmbH)

Standort	Unmittelbares Terminalumfeld
Gesamtgröße	Rd. 10 ha
Bestand	17.770 qm Bürofläche, 20.000 qm Hotelfläche
Potenzial	210.000 qm BGF
Nutzungsprofil	Büro, Hotel, Gastronomie, Handel, Konferenz
Investoren	Deutsche Anlagen-Leasing, ECE, HCI Capital, Fay Projects, öffentliche Hand
Anbindung MIV perspektivisch	BAB 113/117
Anbindung ÖPNV perspektivisch	Diverse S- und Fernbahnanschlüsse (S9, S45 RE 7 etc.); Bus (X7, X11, 263, 736, 741 etc.)
Anbindung	Gut bis sehr gut



2 Airport Park an der Hans-Grade-Allee

Standort	Nördlich der S-Bahntrasse nahe Berlin
Gesamtgröße	Ca. 60 ha
Bestand	185.000/22.000/10.000/10.000 qm Logistik, Hotel, Büro und Handel
Potenzial	> 1 Mio. qm BGF
Nutzungsprofil	Logistik, Wohnen, Büro, Hotel, Light Industrial, Einzelhandel
Investoren	Hawridge, SEGRO, Verdion, Deutsche Post, Daimler, Bonava etc., Deutsche Immobilien Entwicklungs AG
Anbindung MIV perspektivisch	B 96a, BAB 113
Anbindung ÖPNV perspektivisch	S-Bahnhof Schönefeld-Flughafen, Bus (741/742)
Anbindung	Gut bis sehr gut



3 AirTown

Standort	An der Flughafen-Zufahrtsstraße gelegen
Gesamtgröße	Rd. 10 ha
Bestand	–
Potenzial	240.000 qm BGF (80 % Büro)
Nutzungsprofil	Büro, Hotel, Gastronomie, Konferenz
Investoren	KapHag Immobilien Holding GmbH
Anbindung MIV perspektivisch	BAB 113/117
Anbindung ÖPNV perspektivisch	Bus (734, 735, 736, 738, 741)
Anbindung	Gut bis sehr gut



4 Business Park Berlin inkl. SEGRO Airport Park

Standort	Airportnah in Berlin und Schönefeld
Gesamtgröße	Rd. 87 ha (rd. 22 ha SEGRO)
Bestand	21.000 qm Logistikfläche 7.500 qm Hotelfläche
Potenzial	> 500.000 qm BGF (rd. 26.000 SEGRO)
Nutzungsprofil	Büro, Logistik, Light Industrial, Hotel
Investoren	SEGRO, ANH Hausbesitz, PROJECT Immobilien, öffentliche Hand
Anbindung MIV perspektivisch	B 96a, BAB 113/117
Anbindung ÖPNV perspektivisch	S-Bhf. Grünbergallee, Bus (163)
Anbindung	Gut bis sehr gut



5 Business Park Waßmannsdorf und Umgebung

Standort	Nördlich des Flughafengeländes an der B 96a
Gesamtgröße	Rd. 150 ha (davon Alpine: 16 ha)
Bestand	–
Potenzial	> 1 Mio. qm BGF (davon Alpine: 262.000 qm BGF)
Nutzungsprofil	Büro, Logistik, Light Industrial, Hotel
Investoren	Alpine Finanz Bau, SEGRO, Freiberg & Partner, diverse private Eigentümer
Anbindung MIV perspektivisch	B 96a
Anbindung ÖPNV perspektivisch	S-Bhf. Waßmannsdorf/Schönefeld-Flughafen, Bus (742)
Anbindung	Gut bis sehr gut



6 Büro- & Gewerbepark Schönefelder Kreuz

Standort	Südl. Airport (Kiekebusch) an BAB 113
Gesamtgröße	Rd. 37 ha
Bestand	–
Potenzial	> 200.000 qm BGF
Nutzungsprofil	Büro, Logistik
Investoren	Öffentliche Hand
Anbindung MIV perspektivisch	BAB 113, L 402
Anbindung ÖPNV perspektivisch	Bus (741)
Anbindung	Gut bis sehr gut



7 Gatelands (Quelle: OFB gatelands 2016)

Standort	Nahe der Flughafen-Zufahrtsstraße gelegen
Gesamtgröße	Rd. 10 ha
Bestand	7.000 qm Hotelfläche
Potenzial	255.000 qm GF (80 % Büro)
Nutzungsprofil	Büro, Hotel, Gastronomie, Konferenz
Investoren	OFB Projektentwicklung GmbH, Kolb und Partner, Vastint/Inter IKEA Group
Anbindung MIV perspektivisch	BAB 113/117
Anbindung ÖPNV perspektivisch	Bus (734, 735, 736, 738)
Anbindung	Gut bis sehr gut



8 Midfield EXPO Gardens / Airgate (Quelle: GRAFT/Flughafen Berlin Brandenburg GmbH)

Standort	An der Flughafen-Zufahrtsstraße gelegen
Gesamtgröße	Rd. 10/14 ha
Bestand	–
Potenzial	360.000/275.000 qm BGF (80% Büro)
Nutzungsprofil	Büro, Hotel, Gastronomie, Konferenz
Investoren	Öffentliche Hand
Anbindung MIV perspektivisch	BAB 113/117
Anbindung ÖPNV perspektivisch	Bus (734, 735, 736, 738), zukünftig Shuttle-Service zum Terminal
Anbindung	Gut bis sehr gut

Heterogene Eigenschaften

Die untersuchten Entwicklungsareale unterscheiden sich in ihren Eigenschaften teils erheblich. Mit ihren unterschiedlichen Voraussetzungen hinsichtlich Lage, Größenordnung und Eigentümerzusammensetzung gehen zudem unterschiedliche Entwicklungshorizonte einher. Im Detail lassen sich die einzelnen Aspekte wie folgt zusammenfassen und bewerten:

Standorte nahe und abseits des Terminalbereiches

Bereits bei der Mikrostandortanalyse wurden die wesentlichen Einflussfaktoren für die aktuellen und künftigen Lagequalitäten herausgearbeitet. Als wesentlicher Parameter hat sich dabei die Entfernung zum Terminalbereich herauskristallisiert. Mit ihr gehen perspektivisch Qualitätsunterschiede hinsichtlich Anbindung, Wahrnehmung, Urbanität und Dichte einher.

Lagen mit größerer Entfernung zum Zentralbereich des Flughafens benötigen neben einer guten Anbindung oder der Einbindung in die urbanen Qualitäten eines Quartiers vor allem die nicht substituierbaren Sichtbeziehungen zum Flughafen, um als büromarktrelevanter Standort wahrgenommen zu werden.

Eigentumsverhältnisse sehr vielschichtig

Die Besitzverhältnisse in den einzelnen Entwicklungsgebieten unterscheiden sich ebenfalls erheblich und reichen von einem Eigentümer bis zu mehr als einem Dutzend.

Den nah am Terminal verorteten Arealen ist dabei gemein, dass sie von der Abteilung Liegenschaften der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, also der öffentlichen Hand verwaltet werden. Investoren können hier Grundstücke erwerben und diese entwickeln, wie dies in der Airport City bereits umgesetzt wurde. Hier hat Fay Projects das Berlin-Brandenburg Airport Center (²BAC) entwickelt und an den geschlossenen Fonds HCI Berlin Airport Center verkauft. In der Nachbarschaft hat die ECE ein Vier-Sterne-Superior-Hotel realisiert. Vier Parkhäuser und ein Mietwagencenter ergänzen das Umfeld.

Auch in größerer Entfernung zum Flughafen existieren derartige Modelle. Weiter fortgeschritten ist dies dabei bereits im Business Park Berlin. Hier hat SEGRO einen wesentlichen Teil des Areals erworben und entwickelt diesen als SEGRO Airport Park Berlin sukzessive zu einem gewerblichen Quartier. Weitere Bereiche befinden sich in Besitz der ANH Hausbesitz und der Project Immobilien Gruppe.

Für weitere Areale unter Verwaltung der Abteilung Liegenschaften der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH wird dieses Konzept verfolgt, so die Maintenance Area, Westgate und die Service Areas North und South. Auch für den Büro- und Gewerbepark Schönefelder Kreuz ist perspektivisch mit einer vergleichbaren Konstellation zu rechnen, wobei die Verwaltung des Areals der regionalen Wirtschaftsförderung unterliegen wird.

Andere Grundstücke befinden sich bereits seit Längerem in der Hand privater Investoren. Teilweise wurden die Grundstücke einzelner Entwickler aufgrund der räumlichen Zusam-

menhänge zu einem Entwicklungsgebiet zusammengefasst – so geschehen z. B. beim Areal rund um die Hans-Grade-Allee. Hier existiert eine Vielzahl von potenziellen Baufeldern, die unterschiedlichen Investoren gehören. Die größten zusammenhängenden Areale entfallen dabei auf die Airport Parks Nord und West von Hawridge, die alleine rund 55 ha auf sich vereinen. Diese werden ergänzt durch kleinteiligere Entwicklungen unterschiedlicher Entwickler und Nutzer.

Für den Business Park Waßmannsdorf und sein Umfeld gestalten sich die Eigentumsverhältnisse noch deutlich vielschichtiger. Der Bereich des ehemaligen Baufelds West oder



Quelle: Alexander Obst/Marion Schmieding, Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

auch Northgate verfügen über diverse private Eigentümer, Projektentwickler und institutionelle Investoren, u. a. die Alpine Finanzbau.

Die Entwicklungsareale Airtown und Gatelands befinden sich fast ausschließlich in der Hand eines Entwicklers bzw. eines Konsortiums. So wird die Airtown von der KapHag Immobilien Holding GmbH vermarktet, Gatelands von einem Konsortium aus OFB Projektentwicklung GmbH und Kolb und Partner. Dort wurde ein B&B Hotel realisiert und ein Grundstück an die Vastint Gruppe/Inter IKEA Group veräußert, die hier die Entwicklung eines Moxy Hotels plant.

Fast 500 Hektar Bauland

Die detailliert analysierten Grundstücke vereinen eine bebaubare Grundstücksfläche von mehr als 400 Hektar auf sich. Hinzu kommen weitere Areale unter Verwaltung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH mit mehr als 80 Hektar. In Summe befinden sich damit rund 500 Hektar bebaubare Grundstücksfläche im unmittelbaren Flughafenumfeld.

Die Größenordnungen der Entwicklungsgebiete liegen dabei in einer Spanne von 7 bis 150 Hektar. In Verbindung mit den Lageeigenschaften, der Nutzung und den Eigentumsverhältnissen wirkt sich dies auf die Entwicklungshorizonte aus.

Kleinere Areale weisen dabei bessere Perspektiven für eine Entwicklung des Gesamtbereiches auf, gerade wenn diese für die jeweilige Nutzungsart gut gelegen sind. Für die größeren Entwicklungsgebiete ist davon auszugehen, dass sich diese erst sukzessive füllen werden und zunächst die Bereiche mit besonderen Lagequalitäten entwickelt werden.

Diversifiziertes Nutzungsprofil

Das vielfältige Spektrum der Nutzungsprofile der einzelnen Lagen reicht von logistisch und infrastrukturell orientierten Standorten über hochwertige Gewerbelagen bis zu Mischquartieren. Die möglichen Büronutzungen variieren dabei zwischen hochwertigen Lagen und ergänzenden mit Backoffice-Strukturen.

So sind die unter Verwaltung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH befindlichen Service Areas South und North sowie die Maintenance Area und das Westgate vor allem auf luftverkehrsnahe Bereiche ausgerichtet. Neben Flughafeninfrastruktur und technischen Dienstleistungen sind hier auch Dienststellen einzelner Sicherheits- und Infrastrukturbereiche angesiedelt.

In unmittelbarer Nähe der Service Areas schließen sich hochwertige Gewerbelagen an. Lagen wie die Airport City, Midfield Expo Gardens, Airgate, Airtown und Gatelands sind als Büro- und Hotelstandorte konzipiert, die durch Gastronomie- und Konferenzbereiche ergänzt werden. Der Büroanteil kann hier durchschnittlich mit rund 80 % beziffert werden.

Etwas entfernte Areale mit guter infrastruktureller Anbindung sind hingegen eher als Büro- und Logistikstandorte ausgerichtet, zum Teil ergänzt um Light-Industrial-Nutzungen und Hotelbetriebe. Büronutzungen konzentrieren sich hier auf die hochwertigen Lagen in „1. Reihe“ bzw. ergänzende Backoffice-Bereiche innerhalb der Entwicklungsgebiete.

So ist für den Business Park Berlin eine Büronutzung im Eingangsbereich, unmittelbar an der B 96a vorgesehen. Im Teilbereich des SEGRO Airport Park Berlin konzentriert sich die Entwicklung bisher vor allem auf Logistik- und Citylogistikkomponenten. Erst mit Etablierung des Areals ist mit Umsetzung der auch dort möglichen Büroflächen zu rechnen.

In Waßmannsdorf sind Büroflächen ebenfalls an der B 96a realistisch. Gleichzeitig befinden sich hier aber auch hochwertige Lagen mit Blick auf das Flughafenareal. Im Detail gibt es hier bereits Anfragen von diversen gewerblichen als auch büroaffinen Nutzern. Auch ein Schulungszentrum ist im Gespräch sowie kleinteilige Flächennutzungen im Servicebereich. Im Bereich des neuen S-Bhf. Waßmannsdorf steht die Freizeithalle „Hurricane Factory Berlin“ kurz vor der Fertigstellung. Hier liegen für die umliegenden Grundstücke bereits Bebauungspläne für Hotel- und Büronutzungen vor.

Im Büro- und Gewerbepark Schönefelder Kreuz ist ebenfalls eine derartige Nutzungsmischung zu erwarten. Aufgrund der eingeschränkten Lagequalitäten kommen hier derzeit jedoch eher ergänzende Bürokomponenten in Frage.

Eine Besonderheit stellt der Kernbereich der Gemeinde Schönefeld an der Hans-Grade-Allee dar. Hier entwickelt sich

langfristig ein mischgenutztes Quartier, welches auch Büronutzungen beinhaltet. Dabei erscheinen am Standort eher Backoffice-Bereiche sinnvoll.

Geringer Büroflächenbestand

In den Entwicklungsarealen wurden bis dato nur eingeschränkt Projekte umgesetzt. Diese konzentrieren sich auf infrastrukturelle Einrichtungen am Flughafen und Logistiknutzungen.

Logistikflächen wurden vor allem im Airport Park an der Hans-Grade-Allee umgesetzt, wo sich Nutzer wie Dachser, Parxel, Unitax und die Deutsche Post niedergelassen haben. Annähernd 200.000 qm wurden hier realisiert.* Ein zweiter regionaler Schwerpunkt ist der SEGRO Airport Park Berlin. Hier wurden 2 Bauabschnitte des Citylogistikparks umgesetzt und sind voll vermietet. Drei weitere Abschnitte sind in Planung.

Auch Hotels wurden bereits in größerer Zahl realisiert. Neubauten befinden sich in der Airport City (Steigenberger), unweit des alten Terminals (Intercity), Gatelands (B&B) sowie im Business Park Berlin (Meininger).

Büroflächen sind bis dato unterrepräsentiert. Innerhalb der definierten Teilmarktgrenzen verfügt das Flughafenumfeld über 131.500 qm MF/G. Hierbei handelt es sich jedoch überwiegend um Bestandsobjekte der 1990er und 2000er Jahre, außerhalb der analysierten Entwicklungsareale.

Neubauten stellen bisher eine Ausnahme dar. Einzige Neubauprojekte im Flughafenumfeld sind das ²BAC, die Sozial- und Verwaltungsgebäude der Bodenverkehrs- und Sicherheitsdienste sowie das Technikzentrum von Air Berlin im Westgate.

Mehr als 1,6 Mio. qm Bürofläche möglich

Da ein Großteil der Areale sich noch in einem frühen Planungsstadium befindet, sind die tatsächlichen Volumina und Nutzungszuordnungen nur schwer konkret zu identifizieren.

Auf Basis der Grundstücksgrößen, möglicher Dichten und einer angenommenen Nutzungsstruktur lassen sich jedoch grobe Orientierungen zu den Flächenpotenzialen ableiten.

So ist auf dieser Grundlage in den analysierten Lagen ein Gesamtvolumen von rund 4,3 Mio. qm BGF möglich. Davon entfallen mehr als 1,6 Mio. qm auf Büroflächen.

Getrieben wird dies vor allem von den Arealen direkt am Flughafen. Allein an der Zufahrt und im Eingangsbereich zum Terminal sind mehr als 1 Mio. qm Büroflächen realisierbar.

Die Spanne an möglichen Bürovolumina reicht in den einzelnen Lagen des Teilmarktes von knapp 50.000 qm bis zu mehr als 500.000 qm BGF.

Durch den hohen Anteil in den terminalnahen Teilmarktbe- reichen handelt es sich vor allem um Lagen mit hoher Standortqualität. Diese wird getragen von der guten Anbindung, der Möglichkeit der hohen Verdichtung und dem repräsentativen Charakter durch die sehr guten Sichtbeziehungen.

* Mit dem Erwerb eines 30.000 qm großen Entwicklungsgrundstücks an der Hans-Grade-Allee plant der Entwickler Reiß & Co Büroflächen für großflächige Gesuche sowie Hotels. Somit stehen auch hier Nutzungen jenseits der Logistiknutzung zukünftig verstärkt im Fokus.

Flächenpotenzial der Entwicklungsgebiete am BER

Entwicklungsgebiet	Gesamtpoten- zial in qm BGF*	davon Büro in qm BGF*	Baurecht vor- handen?	Erschließung vorhanden?	Frühestmögli- cher Baustart	Bemerkungen
Airport City	210.000	ca. 150.000	Ja	Ja	Ab sofort	
Airport Park an der Hans-Grade-Allee	>1.000.000	ca. 150.000	Ja	Ja	Ab sofort	
Airtown	240.000	ca. 190.000	Nein, Bebauungs- plan noch nicht endgültig von der Gemeinde Schöne- feld beschlossen, sehr langwierig	Ja	4. Quartal 2017	Wenn ein Interes- sent vorhanden ist, der mind. 7000 qm BGF benötigt, wird ein vorhaben- entsprechender Bebauungsplan entwickelt
Business Park Berlin (inkl. SEGRO Airport Park)	>500.000	ca. 100.000	Ja	Ja	Gewerbepark Phase 1–2: Be- stand, Phase 3: Baubeginn März 2017, Logistik: bereits im Bau	Reiner Gewerbepark + Logistik
Business Park Waßmanns- dorf und Umfeld	>1.000.000	ca. 250.000	Teilweise vorhanden	Teilweise vorhanden	Ab sofort bzw. nach Baurecht- schaffung**	
Büro- und Gewerbepark Schönefelder Kreuz	>200.000	ca. 50.000	Ja	Ja	Ab sofort	
Gatelands	>250.000	ca. 200.000	Ja	Ja	Ab sofort	
Midfield Expo Gardens/ Airgate	635.000	ca. 500.000	Ja	Ja	Ab sofort	
Airport Center Schönefeld Mittelstr. 5	12.000	12.000	B-Plan-Verfah- ren eingeleitet	Ja	2018	
Weitere Areale*	>200.000	ca. 50.000				
Summe	>4.247.000	>1.652.000				

Quelle: bulwiengesa, * zum Teil geschätzt; Nachverdichtung möglich; **in ca. 18–24 Monaten

Die anderen Areale mit hohem Logistikanteil sind in Teilen anders einzustufen. Auch hier liegen zum Teil in der „1. Reihe“ sehr gute Bürolagen vor. Innerhalb der Gebiete gehen die Qualitäten in die von Backoffice-Standorten über mit Nutzer- und Zielgruppen aus den Bereichen Corporates, flughafenaffine Finanzdienstleistungen (Mietwagen-Leasing) und Transport.

Ebenfalls relevant sind die Möglichkeiten hinsichtlich der zeitlichen Umsetzung einzelner Vorhaben. So kann auf einigen Arealen sofort losgebaut werden, auf anderen befindet sich die Veränderung des Bebauungsplanes gerade noch in der Bearbeitung.

Vor dem Hintergrund der Vielzahl an potenziellen Projekten sollten auch die hierfür zuständigen Behörden mit den ausreichenden Kapazitäten ausgestattet werden, um eine schnelle Bearbeitung der Anträge zu gewährleisten.

— Fazit —

Das zukünftige Marktumfeld am Flughafen zeichnet sich durch sehr unterschiedliche Lagen mit heterogenen Eigenschaften und Strukturen aus.

Auf den insgesamt rund 500 Hektar Bauland sind in Summe mehr als 4 Mio. qm BGF möglich. Mehr als 1,6 Mio. qm sind in Form von Büroflächen realisierbar.

Regionalen Schwerpunkt bildet dabei der Eingangsbereich zum Flughafen. Allein hier sind mehr als 1 Mio. qm Bürofläche möglich. Dies definiert entsprechend auch die Qualitäten der Bürolagen nachhaltig mit, die in diesen Lagen sehr hochwertig ausfallen.

Ergänzt werden diese Lagen um Areale mit hohem Logistikanteil. Hier werden sehr gute Bürolagen mit Backoffice-Qualitäten kombiniert.

Entwicklungsgebiete im weiteren Flughafenumfeld



Auch im weiteren Umfeld des neuen Großflughafens existieren zahlreiche Entwicklungsgebiete, die von der Flughafenöffnung und -entwicklung profitieren können. Diese weisen heterogene Größenordnungen und Entwicklungsstadien auf, gleichen sich jedoch zum Teil in ihrer inhaltlichen Ausrichtung. Die Standorte verteilen sich dabei auf Lagen innerhalb des Berliner Stadtgebietes und auf das weitere Umfeld in Brandenburg.

Wissenschafts-, Wirtschafts- und Medienstandort Adlershof

Der Wissenschafts-, Wirtschafts- und Medienstandort Berlin-Adlershof befindet sich im Stadtbezirk Treptow-Köpenick, rund 15 km südöstlich der Berliner Innenstadt. Der Flughafen befindet sich in rund 8 km Entfernung und ist künftig über die Autobahn und den ÖPNV sehr gut angebunden.

Im Entwicklungsgebiet Adlershof sind rund 1.000 Unternehmen mit etwa 16.000 Beschäftigten angesiedelt. Zentrales Element des Standortes ist der Campus der Humboldt-Universität, um den sich weitere Nutzungen – Wissenschafts- und Technologiepark sowie die Medienstadt – anordnen.

Aufgrund seiner Konzeption spricht Adlershof vor allem forschungs- und technologieaffine Zielgruppen an. Vermehrt etablieren sich jedoch auch klassische Dienstleister als Nachfrager am Standort. Exemplarisch lässt sich hier die Anmietung der Allianz für ihre neue Zentrale anführen.

Im Zuge dieser Entwicklungen hat sich Adlershof als eigenständiger Büroteilmarkt im Berliner Marktgefüge etabliert und



Quelle: bulwiengesa

Zu den aktuell etabliertesten Entwicklungsgebieten mit der größten Strahlkraft zählt der Wissenschafts-, Wirtschafts- und Medienstandort Berlin-Adlershof, der sich im Berliner Büromarktgefüge bereits als eigenständiger Teilmarkt etabliert hat. In Brandenburg haben sich im Rahmen der Hochtechnologie- und Wissenschaftsregion Zeuthen – Wildau – Königs Wusterhausen in den letzten Jahren einige Standorte zu wichtigen Größen in der Region entwickelt.



Quelle: Adlershof Projekt GmbH

zeigt sich insbesondere in den letzten Jahren besonders prosperierend. So gehört Adlershof zu den Teilmärkten, die im deutschlandweiten Vergleich in den vergangenen Jahren die beste Performance gezeigt haben.

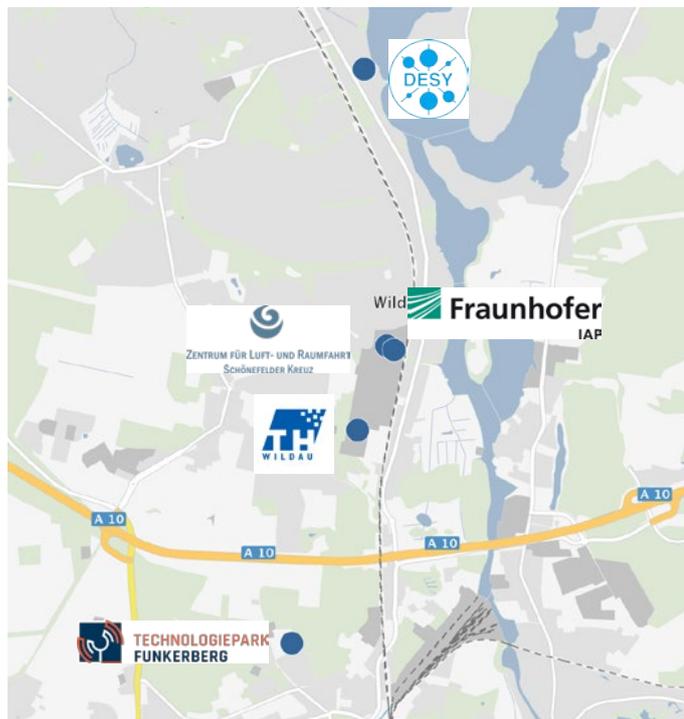
Eine Besonderheit des Standortes ist dabei die ausgeprägte Multi-Use-Struktur, also die Kombination aus Büro-, Produktions- und Laborflächen. Die Entwicklung von Wohnungen hat zudem in den letzten Jahren zu einer nachhaltigen Erhöhung der Urbanität geführt, die mit einer Ausdifferenzierung des Einzelhandels-, Dienstleistungs- und gastronomischen Angebotes einherging.

Adlershof hat sich also bereits jetzt, unabhängig vom Flughafen, nachhaltig als Standort etabliert. Die Eröffnung des Flughafens wird die Wahrnehmung und Akzeptanz jedoch zusätzlich erhöhen.

Hochtechnologie- und Wissenschaftsregion Zeuthen – Wildau – Königs Wusterhausen

Entlang der Dahme befinden sich südöstlich des Flughafens die Technologieparks in Zeuthen, Wildau und Königs Wusterhausen. Die Autobahnen A 10 und A 13 befinden sich im unmittelbaren Umfeld, zudem verfügen die Standorte über S-Bahn-Anschlüsse nach Berlin und einen Anschluss an einen DB Regionalexpress. Der künftige Großflughafen BER liegt rund zehn Autominuten von der Region entfernt.

In den vergangenen zehn Jahren ist hier eine im Landesvergleich überdurchschnittliche Dynamik zu verzeichnen,



Quelle: Wirtschaftsförderung Landkreis Dahme-Spreewald

sodass mittlerweile mehr als 1.000 Arbeitnehmer an den einzelnen Standorten beschäftigt sind. Relevante Nutzer der einzelnen Technologieparks beabsichtigen, zukünftig ein gemeinsames Standortmarketing zu betreiben und unter der gemeinsamen Dachmarke „Hochtechnologie- und Wissenschaftsregion Zeuthen – Wildau – Königs Wusterhausen“ zu kommunizieren.

Zu den Gründungspartnern gehören das Deutsche Elektronen-Synchrotron DESY in der Helmholtz-Gemeinschaft (Standort Zeuthen), die Technische Hochschule Wildau, der Fachbereich Polymer und Composite des Fraunhofer Instituts für Angewand-



Quelle: Wirtschaftsförderungsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH

te Polymerforschung (IAP), das Zentrum für Luft und Raumfahrt Schönefelder Kreuz, das Technologie- und Gründerzentrum Wildau sowie der Technologiepark Funkerberg.

Im Einzelnen zeichnen sich die dazugehörigen Technologieparks durch folgende Profile, Strukturen und Entwicklungsstadien aus:

Technologie Campus Zeuthen

Der DESY-Standort in Zeuthen ist rund 12 km von zukünftigen Hauptstadtflughafen entfernt und zählt zu den etabliertesten und größten Wissenschaftseinrichtungen in Brandenburg. Allein rund 200 Mitarbeiter sind hier beschäftigt.



Quelle: Wirtschaftsförderungsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH

Vernetzungen bestehen insbesondere mit der Metropolregion Berlin/Brandenburg. Wissenschaftliche Kooperationen bestehen mit der Universität Potsdam, der Humboldt-Universität zu Berlin und zahlreichen Forschungseinrichtungen.

DESY in Zeuthen beteiligt sich an unterschiedlichen regionalen Netzwerken, darunter das Berlin-Brandenburg-Cluster und das „Potsdam Research Network pearls“ und hat sich als ein wichtiger Partner für Wissenschaft und Wirtschaft in der Region etabliert.

SMB-Wissenschafts- und Technologiepark Wildau

Der SMB-Wissenschafts- und Technologiepark ist ein rund 14 km vom Flughafen entferntes Gewerbegebiet, welches sich durch eine besondere Tradition im Maschinenbau und einen neuen Fokus auf Luft- und Raumfahrt auszeichnet. Im südlichen Bereich des SMB-Wissenschafts- und Technologieparks befindet sich die 1991 gegründete Technische Hochschule Wildau als Kern des Standortes. Rund 4.400 Studierende sind hier derzeit in 33 Studiengängen eingeschrieben.



Quelle: ZLR Wildau / Oli Hein

Allein in den mittlerweile auf eine Gesamtfläche von 23.000 qm angewachsenen Technologiezentren sind 61 Unternehmen mit rund 500 hochqualifizierten Beschäftigten vornehmlich in den Bereichen Luftfahrttechnik, Biotechnologie, Informations- und Kommunikationstechnologie sowie Anlagenbau tätig. Fast alle Unternehmen verfolgen eine internationale Marktbearbeitung.

Weiteres Wachstum wird künftig durch Investitionen mit einem Volumen von 80 Mio. Euro erfolgen. Dies beinhaltet die Ausbauplanung für die Technische Hochschule Wildau, die Errichtung eines Institutsgebäudes für die Fraunhofer Gesellschaft sowie ein weiteres Technologiezentrum, ein Drohnenkompetenzzentrum und ein Leichtbaukompetenzzentrum.

Technologiepark Funkerberg

Da die aufgeführten Standorte ihre Kapazitätsgrenze erreicht haben, werden Erweiterungen und weitere Projekte geprüft und vorangetrieben.

Unter den neuen Projekten ist insbesondere der zur Stadt Königs Wusterhausen gehörende Standort Funkerberg anzuführen. Dabei handelt es sich um ein rund 14,5 km vom Flughafen entferntes Areal im nordwestlichen Stadtgebiet von Königs Wusterhausen. Auf rund 125.000 qm soll hier ein neuer Technologiepark auf Basis der Zusammenführung von Forschung, Technologie und Wirtschaft entstehen. Dabei soll der Technologiepark Funkerberg auch als Erweiterung des Technologie- und Wissenschaftsparks in Wildau fungieren. Bis 2020 soll der Standort am Funkerberg maßgeblich entwickelt werden. Mit einer Höhe von 210 m ist der Funkerberg eine weithin sichtbare Landmarke. Nördlich grenzen an den Funkerberg die Autobahn A 10 Berliner Ring und das A10-Center der Nachbargemeinde Wildau an. Die Autobahn A 10 soll bis 2020 zudem bis zum Funkerberg erweitert werden.



— Fazit —

Neben den teilmarktrelevanten Lagen des Flughafenumfelds befinden sich auch in der weiteren Umgebung Standorte, die von der Flughafeneröffnung und -entwicklung beeinflusst werden.

Die einzelnen Entwicklungsgebiete weisen dabei sehr heterogene Größenordnungen und Entwicklungsstadien auf. Sie gleichen sich jedoch zum Teil in ihrer inhaltlichen Ausrichtung mit einem Fokus auf den Technologiesektor.

So hat sich der Standort Adlershof bereits in den letzten Jahren fest im Berliner Marktgefüge etabliert und weist eine äußerst prosperierende Entwicklung auf, auch ohne Eröffnung des neuen Flughafens.

Auch die Standorte in Wildau und Zeuthen haben sich bereits nachhaltig etablieren können. Entstehende Kapazitätsengpässe wird mit der geplanten Entwicklung des Technologieparks am Funkerberg begegnet.

Den Standorten gemein ist eine gute bis sehr gute Erreichbarkeit. Insbesondere die Anbindung an den motorisierten Individualverkehr ist durch die Nähe der Autobahnen A 10 und A 13 besonders hervorzuheben. Berlin, der Flughafen BER und das weiterführende Autobahnnetz sind somit schnell zu erreichen.

Ein gemeinsamer Auftritt unter der Dachmarke „Hochtechnologie- und Wissenschaftsregion Zeuthen – Wildau – Königs Wusterhausen“ wird zukünftig die Wahrnehmung und Akzeptanz sowohl national als auch international stärken.





Quelle: Alexander Obst/Marion Schmieding, Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Flughäfen: Wichtige Wirtschaftsstandorte

Weltweit haben sich an Flughäfen, über den eigentlichen Flugbetrieb hinaus, Wirtschaftsstandorte mit unterschiedlicher thematischer Ausrichtung entwickelt. Ihnen gemeinsam ist in der Regel eine hohe Multifunktionalität, eine hervorragende modale Konnektivität sowie eine hohe Wirtschaftskraft.

Dabei bilden die Airport Citys mit unmittelbarer Nähe zum Terminal die wirtschaftlichen Zentren, die aus Büromarktsicht besonders relevant sind. Diese werden ergänzt um Businessparks mit ausgeprägter Mischnutzung.

Auf europäischer Ebene lässt sich eine besonders erfolgreiche Implementierung dieser Strukturen an den Flughäfen Amsterdam-Schiphol und Frankfurt am Main beschreiben. An anderen Standorten haben sich zum Teil ebenfalls Wirtschaftszentren herausgebildet, die jedoch nur eine eingeschränkte Büromarktrelevanz aufweisen.



Quelle: Beuth Hochschule für Technik Berlin 2011

Im Rahmen dieser Studie wurden folgende nationale und internationale Best-Practice-Beispiele ausgewählt:

- ▶ Amsterdam-Schiphol
- ▶ Düsseldorf
- ▶ Frankfurt am Main
- ▶ München

Konnektivität als Triebfeder

Integraler Bestandteil gut funktionierender Flughafenstandorte ist ein leistungsfähiges multimodales Verkehrsnetz, welches über einen überregionalen Schnellstraßenanschluss verfügt. Die Konnektivität der einzelnen Verkehrsträger zählt zu den besonderen Standortvorteilen, insbesondere der Airport Citys, und ist eine wesentliche Voraussetzung für die Entstehung einer solchen.

Flughäfen: Auch aus Büromarktsicht immer erfolgreich?

Amsterdam-Schiphol

Der Flughafen Schiphol ist der internationale Verkehrsflughafen der niederländischen Randstad (Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht) und gilt als der fünftgrößte Flughafen Europas. Schiphol dient dabei als Drehkreuz für die Fluggesellschaften KLM, Martinair, Arkefly und Transavia.

Insgesamt sind ca. 60.000 Personen in und am Flughafen Schiphol beschäftigt. Neben flughafenaffinen Unternehmen wie Betreiber- und Fluggesellschaften haben sich dabei auch international agierende Unternehmen ohne direkten



1 Amsterdam-Schiphol (Quelle: Schiphol Group 2011)

Entfernung zur Innenstadt	10 km
Gesamtgröße	2.787 ha
Büroflächenbestand	325.000 qm MF/G am Flughafen/ 6,7 Mio. qm MF/G im Umland
Leerstandsquote	6,0 %
Spitzenmiete	30,00 Euro/qm MF/G
Mieterklientel (Schwerpunkt)	Logistiker, Wirtschaftsprüfer, global agierende Unternehmen
Beispielhafte Mieter	E&Y, Microsoft, Samsung
Büromarktrelevanz	Sehr hoch
Anbindung	Gut bis sehr gut



2 Düsseldorf (Quelle: Sebastian Krebber 2012)

Entfernung zur Innenstadt	8 km
Gesamtgröße	606 ha
Büroflächenbestand	383.026 qm MF/G Flughafen/ 7,6 Mio. qm MF/G Düsseldorf
Leerstandsquote	5,6 %
Spitzenmiete	16,00 Euro/qm MF/G
Mieterklientel (Schwerpunkt)	Telekommunikation, prod. Gewerbe, Handel, flughafenaffine Nutzer
Beispielhafte Mieter	E-Plus, C&A, Nokia, Siemens AG, VDI
Büromarktrelevanz	Hoch
Anbindung	Gut



3 Frankfurt (Quelle: Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens)

Entfernung zur Innenstadt	12 km
Gesamtgröße	2.160 ha
Büroflächenbestand	398.896 qm MF/G Flughafen/ 10.3 Mio. qm MF/G Frankfurt
Leerstandsquote	12,7 %
Spitzenmiete	28,50 Euro/qm MF/G
Mieterklientel (Schwerpunkt)	Logistik, Transport, Wirtschaftsprüfer, global agierende Unternehmen
Beispielhafte Mieter	Lufthansa, KPMG, Atos, DB, Fraport AG
Büromarktrelevanz	Sehr hoch
Anbindung	Gut bis sehr gut



4 München (Quelle: ebn24 2013)

Entfernung zur Innenstadt	37 km
Gesamtgröße	1.618 ha
Büroflächenbestand	238.000 qm MF/G Flughafen/ 13,8 Mio. qm MF/G München
Leerstandsquote	26,9 %
Spitzenmiete	12,00 Euro/qm MF/G (MABP)
Mieterklientel (Schwerpunkt)	Software/IT, Pharma, Biotechnologie, Transport
Beispielhafte Mieter	SAP, Lufthansa, Swissport Losch, Merial
Büromarktrelevanz	Durchschnittlich
Anbindung	Durchschnittlich

Flughafenbezug angesiedelt. So beschäftigt die Firma Microsoft über 1.000 Mitarbeiter im Flughafenumfeld.

Die Marktstruktur, bestehend aus einer gut funktionierenden Airport City mit mehreren umliegenden Businessparks, ist durch den langen Entwicklungszeitraum in Amsterdam gut nachvollziehbar. Dies dokumentiert sich auch in der Akzeptanz des Flughafenumfelds als eigenem Teilmarkt.

Mit einem Mietniveau von derzeit mehr als 30 Euro/qm in der Spitze gehört das Flughafenumfeld zu den hochpreisigsten Lagen Amsterdams.

Nach einigen Jahren sehr hohen Leerstands konnte zudem in der jüngsten Vergangenheit wieder ein deutlicher Nachfrageanstieg verzeichnet werden, der das Leerstandsniveau deutlich hat sinken lassen. Die Revitalisierung einiger älterer Bürobestände wirkt sich hierbei spürbar aus.

Weitere Flächenpotenziale sind im Umfeld vorhanden, sodass bei entsprechender Marktsituation in den nächsten Jahren auch mit einer weiteren Vergrößerung des Bestands zu rechnen ist.

Düsseldorf

Der Flughafen Düsseldorf ist bezüglich des Passagieraufkommens der drittgrößte Flughafen in Deutschland. Auf einem ehemaligen Kasernenareal in unmittelbarer Nähe des Flughafens hat sich hier eine Airport City mit relevanten Volumina an Büro-, Einzelhandels- und Hotelflächen entwickelt.

Weitere Businessparks in der Nähe ergänzen dieses Areal. Zahlreiche global agierende Unternehmen aus den Bereichen Telekommunikation, Handel und dem produzierenden Gewerbe haben sich im Flughafenteilmarkt angesiedelt, wie bspw. E-Plus, C&A und die Siemens AG.

Mit knapp 400.000 qm MF/G hat sich das Flughafenumfeld als separater Teilmarkt etabliert, der rund 5 % des Düsseldorfer Büromarktbestandes auf sich vereint. Trotz seiner peripheren Lage wird er auch von klassischen Innenstadtnutzern angenommen und generiert zwischen 5 und 15 % des jährlichen Flächenumsatzes der Stadt.

Derzeit liegt der Leerstand mit 5,6 % unter dem gesamtstädtischen Niveau. Einzelne spekulative Projekte haben in der Vergangenheit jedoch für größere Sprünge diesbezüglich gesorgt.

Da es sich ausschließlich um Neubauprojekte handelt, differieren Spitzen- und Durchschnittsmieten nur wenig. Mit 15,50 Euro/qm MF/G liegen die Durchschnittsmieten etwa auf dem der Düsseldorfer City. Einzig im Bankenviertel und im Medienhafen liegt das Niveau deutlich darüber. Die Spitzenmieten von 16,00 Euro/qm MF/G entsprechen etwa dem etablierten Cityrand-Teilmarkt und werden nur von den Toplagen deutlich übertroffen.

Frankfurt am Main

Der Flughafen Frankfurt am Main ist der größte deutsche Flughafen und ein weltweit bedeutendes Luftfahrtkreuz. Er weist mit das höchste Frachtaufkommen aller europäischen Flughäfen auf. In Folge dessen ist das Logistiksegment im Umfeld sehr stark ausgeprägt.

Auch für den Büromarkt nimmt die Teillage eine bedeutende Rolle ein. Wie in Düsseldorf weist der Teilmarkt aktuell einen Bestand von rund 400.000 qm MF/G auf, was in Frankfurt rund 4 % des gesamtstädtischen Bestands entspricht. Da es sich noch um einen sehr jungen Teilmarkt handelt, wird die Nachfrage stark von einzelnen Projekten getrieben. Der Umsatzanteil am Gesamtmarkt schwankt entsprechend zwischen 1 und 15 %.

Neben traditionellen flughafenaffinen Nutzern wie der Lufthansa, Star Alliance und anderer Passagier- und Cargo-Linien, haben sich auch darüber hinaus Unternehmen niedergelassen. Beispielhaft können KPMG und Atos Origin im „The Squire“ und Imtech in den „Gateway Gardens“ angeführt werden. Das Mietniveau mit 19 Euro/qm MF/G im Durchschnitt und annähernd 30 Euro/qm MF/G in der Spitze dokumentiert die hohen Qualitäten des Teilmarktes und entspricht etwa dem der Europacity, einem ähnlich jungen Teilmarkt.

München

Der Flughafen „Franz Josef Strauß“ in München ist hinsichtlich des Passagieraufkommens die zweitgrößte Luftverkehrsdrehscheibe in Deutschland und auch im europäischen Kontext von großer Relevanz. Zahlreiche Logistikzentren im Umfeld verdeutlichen die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens auch für den Immobilienmarkt.

Mit ca. 40 km Entfernung von der Innenstadt befindet sich der Airport in vergleichsweise großer Entfernung zum Zentrum des Münchner Immobilienmarktes. Die damit verbundenen langen Anreisezeiten wirken sich einschränkend auf die Standortqualität für flughafenunaffine Nutzungen des Büro- und Dienstleistungssektors aus. Entsprechend konnte sich in München bis dato kein eigener Büroteilmarkt herausbilden. Auch perspektivisch ist aktuell nicht davon auszugehen, dass die Kriterien für einen eigenen Teilmarkt ausreichend bedient werden. Insbesondere die Fähigkeit, flughafenunaffine Nutzer für den Standort zu gewinnen, reicht bisher nicht aus.

— Fazit —

Die Erfahrungen der aufgeführten Beispiele zeigen, dass bestimmte Qualitäten nötig sind, um sich als eigener Teilmarkt zu etablieren. Aspekte wie eine gute Anbindung, eine kritische Masse an Flächenbestand mit entsprechender Qualität und die Fähigkeit, flughafenunaffine Nutzer für den Standort zu rekrutieren, sind dabei die wesentlichen Eigenschaften. Gleichzeitig zeigt das Beispiel Amsterdam, als ältester Teilmarkt, dass es auch Zeit und die richtige Marktlage braucht.

Sind diese Rahmenbedingungen gegeben, wird sich mit der nötigen Geduld ein Flughafenteilmarkt etablieren. Für diesen sind überdurchschnittliche Mietniveaus und eine hohe Nachfrage mit heterogenen Strukturen durchaus realistisch.

Positionierung innerhalb des Büromarktes Berlin



Einflussfaktoren

Die Kernaussagen der vorangegangenen Analysemodule ermöglichen es, das Flughafenumfeld innerhalb des Berliner Büromarktgefüges einzuordnen. Wesentliche Einflussfaktoren sind:

- ▶ die aktuellen Bestandsstrukturen
- ▶ die mittel- bis langfristigen Entwicklungsperspektiven
- ▶ die Standortqualitäten der einzelnen Mikrolagen
- ▶ das derzeitige Marktumfeld

Umlandtypischer Basisbestand

In den durch bulwiengesa definierten Teilmarktgrenzen weist das Flughafenumfeld einen Büroflächenbestand von 131.500 qm MF/G auf. Im Vergleich der Berliner Teilmärkte entspricht dies mit Abstand dem geringsten Marktvolumen, deutlich hinter der noch jungen Europacity mit ca. 220.000 qm MF/G.

Die Bestandsstrukturen sind dabei fast ausschließlich durch Objekte aus den 1990er und 2000er Jahren geprägt. Die letzten Neubauten wurden bis auf das Technikzentrum von Air Berlin (2016) im Jahr 2012 fertiggestellt. Hierbei handelt es sich ausschließlich um flughafenbezogene Gebäude. In diesen Liegenschaften sind die Büroflächen nahezu komplett belegt, Leerstand ist quasi nicht existent. Anders gestaltet sich dies bei den älteren Bestandsgebäuden, wo knapp 22.000 qm MF/G, mithin 17,1 % leer stehen. Das Niveau liegt damit deutlich über dem der einzelnen Berliner Teillagen, ist jedoch typisch für wenig dynamische Büromärkte in dezentralen Umlandlagen.

Große Volumina möglich

Mit der Eröffnung des Flughafens wird im Flughafenumfeld ein sukzessiver Anstieg der Nachfrage und der Neubauaktivität erwartet. Die einzelnen Entwicklungsgebiete halten hierfür große Flächenreserven bereit. In Summe befinden sich rund 500 Hektar bebaubare Grundstücksfläche im unmittelbaren Umfeld.

Hier ist eine Bebauung mit einem Gesamtvolumen von mehr als 4 Mio. qm BGF möglich. Mehr als 1,6 Mio. qm davon entfallen potenziell auf Büroflächen. Besonders hohe Volumina sind vor allem in den Arealen direkt am Flughafen möglich. Allein an der Zufahrt und im Eingangsbereich zum Terminal sind mehr als 1 Mio. qm Büroflächen realisierbar.

Heterogene Qualitäten

Die einzelnen Teillagen innerhalb des potenziellen Teilmarktes am BER sind durch sehr unterschiedliche Standortqualitäten geprägt. Dies wirkt sich signifikant auf die zukünftige Perspektive und die Art der möglichen Bebauung aus.

Während das unmittelbare Terminalumfeld und der Zufahrtsbereich zum Flughafen vor allem für hochwertige Nutzungen prädestiniert ist, bieten Areale etwas abseits der Airports und ohne Sichtbezug vor allem Potenziale für Backoffice-Nutzungen.

Marktentwicklung spricht für neue Bürolagen

Der Büroimmobilienmarkt Berlins ist aktuell von einer äußerst hohen Nachfrage und einer stetig zunehmenden Flächenverknappung geprägt. Perspektivisch wird das anhaltende Bürobeschäftigtenwachstum diese Situation weiter befeuern.

Bis 2020 werden über 60.000 zusätzliche Bürobeschäftigte erwartet. Allein durch diesen Anstieg der Beschäftigtenzahl entsteht in Berlin bis zum Jahr 2020 ein zusätzlicher Büroflächenbedarf von bis zu 1,6 Mio. qm.

Die Bautätigkeit bleibt dabei hinter dem Bedarf zurück, sodass aktuell keine Entspannung der Marktlage absehbar ist. Während der Fokus der Bautätigkeit aktuell noch auf den City- und Cityrandbereichen der Stadt liegt, führt die zunehmende Grundstücksverknappung dazu, dass Investoren und Projektentwickler zunehmend auch außerhalb des sogenannten Berliner Hundekopfs aktiv werden. Auch politisch ist eine Verlagerung der Marktaktivitäten gewünscht.

Positionierung

Auf Grundlage der angeführten Einflussfaktoren und unter Berücksichtigung der Best-Practice-Beispiele aus Kapitel 5, lässt sich für die Positionierung des potenziellen Teilmarktes Folgendes ableiten:

- ▶ aktuell ist die Lage noch kein eigener Büroteilmarkt
- ▶ Perspektiven ermöglichen Etablierung als Büroteilmarkt
- ▶ breite Zielgruppenansprache durch heterogene Qualitäten
- ▶ der Standort kann von der aktuellen Marktlage profitieren

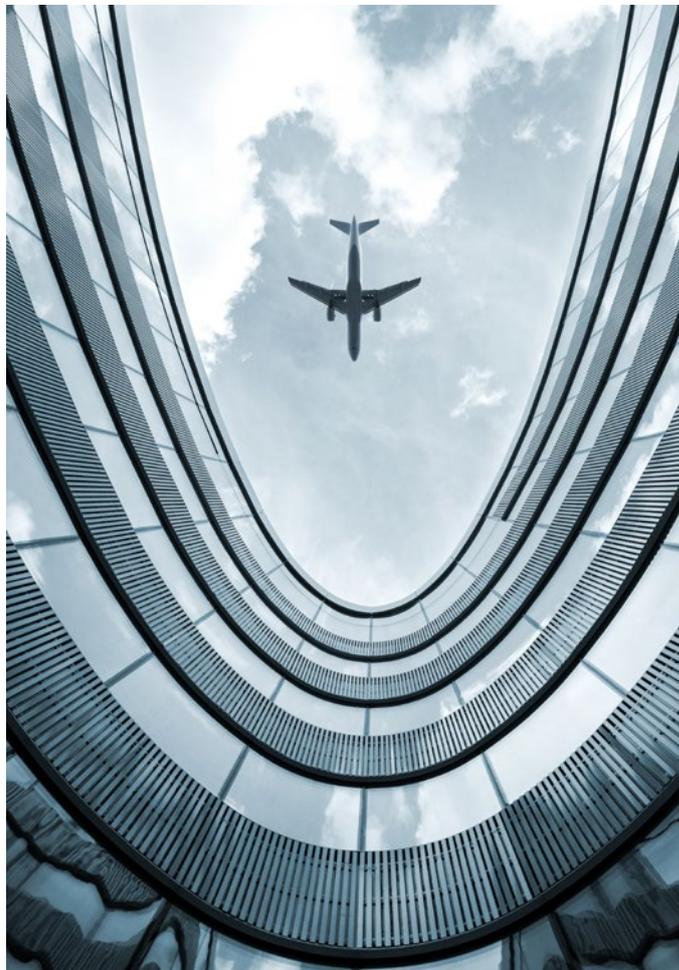
Noch kein eigener Büroteilmarkt

Die aktuellen Größenordnungen und Strukturen des Flughafenumfeldes sprechen noch gegen die Ausweisung als eigener Büroteilmarkt. Mit rund 131.500 qm MF/G fehlt es einerseits an der kritischen Masse für einen eigenen Teilmarkt im Berliner Marktgefüge. Andererseits sind die Strukturen durch die großen Entfernungen sehr weitläufig und ähneln eher klassischen peripheren Lagen mit geringer Büroaffinität.

Mittel- bis langfristig Etablierung eines Büroteilmarktes

Bei Umsetzung sämtlicher projektierter Flächen mit rund 1,6 Mio. qm BGF würde sich ein Teilmarkt im Berliner Marktgeschehen langfristig auf dem Bestandsniveau etablierter Cityrandlagen wie Tiergarten oder Charlottenburg positionieren. Aufgrund des großen Volumens ist jedoch von einem entsprechend weiten Realisierungshorizont auszugehen.

Auch mittelfristig ist die Etablierung als eigener Teilmarkt mit entsprechendem Basisbestand bereits möglich. Teilmärkte mit kleinerem Bestand wie Adlershof (ca. 350.000 qm MF/G) oder der Ku'damm und der Potsdamer Platz mit jeweils 500.000 qm MF/G haben im Berliner Marktgefüge ebenfalls eine gewisse Strahlkraft. Diese Größenordnungen erscheinen für das Flughafenumfeld mittelfristig durchaus realistisch.



Breites Zielgruppenspektrum durch heterogene Qualitäten

Das klassische Modell von Flughafenstandorten mit einer Airport City als Zentrum, ergänzt um Businessparks mit ausgeprägter Mischnutzung, lässt sich anhand der einzelnen Entwicklungsareale auch am BER bereits identifizieren. Entsprechend zeichnet sich das Umfeld durch sehr heterogene Standortqualitäten aus. Dies deckt sich mit den Eigenschaften von klassischen Bürolagen im Berliner Marktgefüge.

Die Airport Region weist in einer 2016 erschienenen Studie priorisierte Branchen für das Umfeld des zukünftigen Großflughafens auf. Dabei handelt es sich um luftfahrtbezogene Teilbranchen, wie bspw.:

- ▶ Maintenance
- ▶ Repair
- ▶ Overhaul
- ▶ Aviation IT

sowie flughafenaffine Branchen, wie:

- ▶ Gesundheitswirtschaft
- ▶ IKT & Medien
- ▶ Logistik
- ▶ Energietechnik
- ▶ Verkehrstelematik/Automotive
- ▶ Meetings, Incentives, Conferences & Events
- ▶ Dienstleistungen (bspw. IT-Beratungsunternehmen)

So bieten die einzelnen Lagen in ihrer Gesamtheit geeignete Standortqualitäten sowohl für Nutzer mit hohem Repräsentationsbedarf als auch für Backoffice-Nutzungen. Im Detail sind es vor allem die Lagen mit Terminalbezug, die sich für hochwertige Nutzungen eignen. Standorte mit geringerem Bezug und ohne Sichtbeziehungen zum Flughafen weisen hingegen eine höhere Eignung für ergänzende Nutzungen im Rahmen von Quartiersentwicklungen oder Gewerbearealen auf.

Für einzelne Entwicklungsgebiete sind daher auch Unternehmensimmobilien, also die Kombination aus Produktion und Büro, von besonderer Relevanz. Erfolgreich umgesetzt wird dieser Immobilientyp bereits von SEGRO im Business Park Berlin.

Es ist davon auszugehen, dass die Gewerbesteuer in Brandenburg auch zahlreiche Nutzer aus dem Berliner Raum anzieht und somit die Nachfragesituation am Großflughafen erhöht wird.

Auf den nachfolgenden beiden Seiten werden die einzelnen Entwicklungsgebiete auf Basis ihrer Eigenschaften und der Nutzeranforderungen exemplarisch und pauschal hinsichtlich ihrer Eignung für einzelne Nutzergruppen bewertet.

Einhergehend mit diesen Differenzierungen werden sich auch die erzielbaren Mietpreise in den einzelnen Lagen unterscheiden. Mit 16 Euro/qm MF/G in der Spitze werden in der Airport City aktuell Preise etwa auf dem Niveau etablierter Berliner Cityrand-Teilmärkte wie Tiergarten oder Charlottenburg erzielt.

Perspektivisch sind unter Voraussetzung der Etablierung als Teilmarkt in den zentralen Bereichen Spitzenpreise über 20 Euro/qm MF/G realistisch. In den anderen Lagen stuft sich das Preisniveau in Abhängigkeit von den genauen Qualitäten nach und nach ab. In den ergänzenden Backoffice-Bereichen an Standorten mit der am geringsten ausgeprägten Büroaffinität sind Preise zwischen 12 und 13 Euro/qm MF/G realistisch.

Passendes Marktumfeld

Das beschriebene Marktumfeld bietet derzeit günstige Voraussetzungen für die Realisierung von Entwicklungsarealen. Ein Flughafenstandort mit den aufgezeigten Qualitäten würde dem Markt eine Lage hinzufügen, wie sie bisher nicht existiert.

Die Möglichkeiten großflächig Büroneubau zu realisieren und dies an Standorten mit unterschiedlichen Qualitäten, bietet günstige Voraussetzungen dafür, von der auch künftig hohen Nachfrage zu profitieren. Der Standort tritt dabei in Wettbewerb zu den zentralen städtischen Lagen und profitiert von der dortigen zunehmenden Verknappung. Dies beschert dem Flughafenumfeld Rahmenbedingungen, die sehr gute Perspektiven zur Umsetzungen der einzelnen Vorhaben bieten.

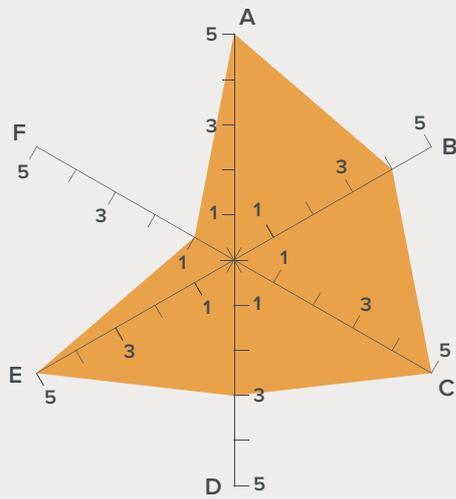


— Fazit —

Das aktuelle Marktumfeld, geprägt durch eine hohe Nachfrage und niedrigen Leerstand, bietet günstige Rahmenbedingungen für die geplanten Entwicklungen am BER.

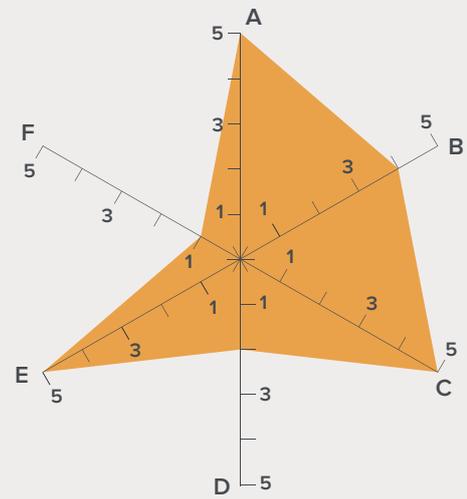
Während das Flughafenumfeld derzeit noch die typischen Strukturen dezentraler Lagen aufweist, werden mit Umsetzung einzelner Vorhaben die Voraussetzungen für die Etablierung als Teilmarkt geschaffen. Im Detail geht es dabei um eine kritische Masse an Bestandsvolumen, Neubauqualitäten und heterogenen Lagequalitäten sowie Preise zur Ansprache eines breiten Zielgruppenspektrums.





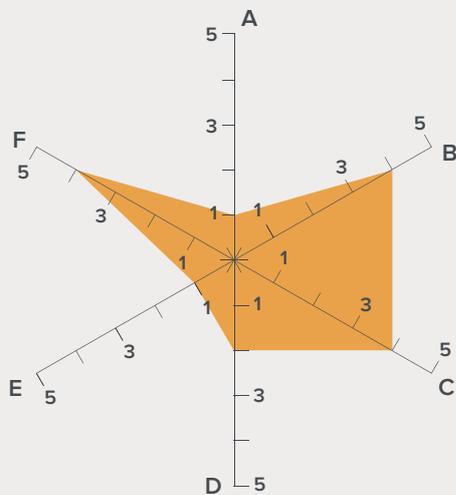
1 Airport City

Nutzergruppe	Eignung
A Beratung, Finanz-DL, WP	Sehr hoch
B Sonstige Dienstleister	Hoch
C Logistik/Transport	Sehr hoch
D Digitalunternehmen	Durchschnittlich
E Weitere Nutzer mit Repräsentationsbedarf*	Sehr hoch
F Öffentliche Hand	Sehr gering



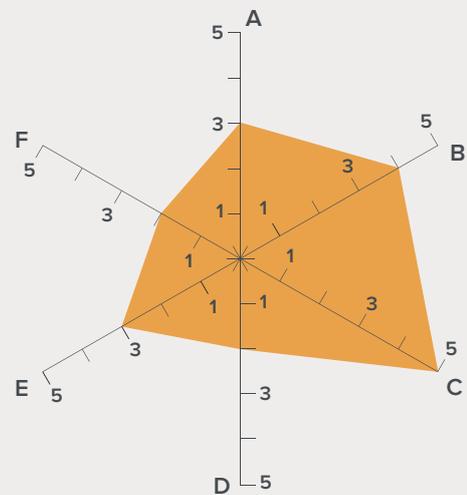
3 AirTown

Nutzergruppe	Eignung
A Beratung, Finanz-DL, WP	Sehr hoch
B Sonstige Dienstleister	Hoch
C Logistik/Transport	Sehr hoch
D Digitalunternehmen	Gering
E Weitere Nutzer mit Repräsentationsbedarf*	Sehr hoch
F Öffentliche Hand	Sehr gering



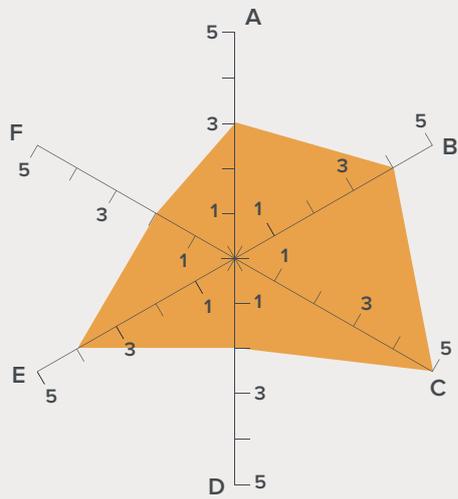
2 Airport Park an der Hans-Grade-Allee

Nutzergruppe	Eignung
A Beratung, Finanz-DL, WP	Sehr gering
B Sonstige Dienstleister	Hoch
C Logistik/Transport	Hoch
D Digitalunternehmen	Gering
E Weitere Nutzer mit Repräsentationsbedarf*	Sehr gering
F Öffentliche Hand	Hoch



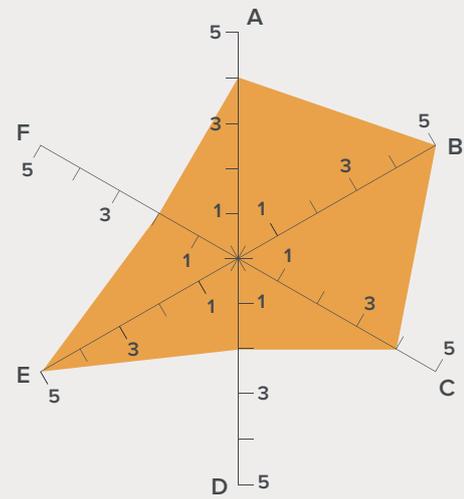
4 Business Park Berlin inkl. SEGRO Airport Park

Nutzergruppe	Eignung
A Beratung, Finanz-DL, WP	Durchschnittlich
B Sonstige Dienstleister	Hoch
C Logistik/Transport	Sehr hoch
D Digitalunternehmen	Gering
E Weitere Nutzer mit Repräsentationsbedarf*	Durchschnittlich
F Öffentliche Hand	Gering



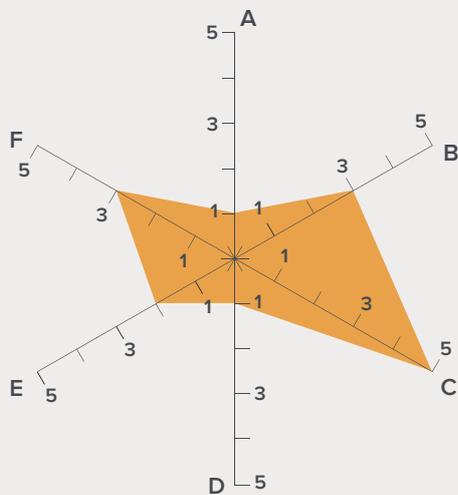
5 Businesspark Waßmannsdorf und Umgebung

Nutzergruppe	Eignung
A Beratung, Finanz-DL, WP	Durchschnittlich
B Sonstige Dienstleister	Hoch
C Logistik/Transport	Sehr hoch
D Digitalunternehmen	Gering
E Weitere Nutzer mit Repräsentationsbedarf*	Hoch
F Öffentliche Hand	Gering



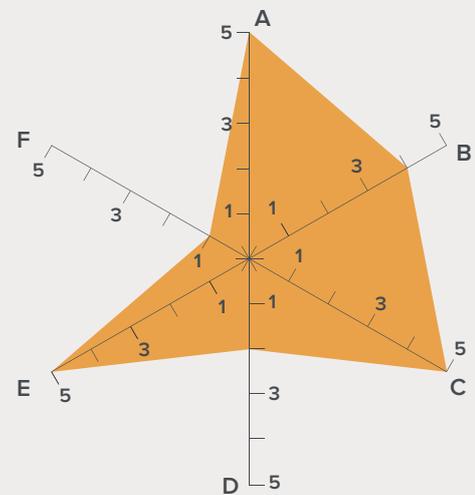
7 Gatelands

Nutzergruppe	Eignung
A Beratung, Finanz-DL, WP	Hoch
B Sonstige Dienstleister	Sehr hoch
C Logistik/Transport	Hoch
D Digitalunternehmen	Gering
E Weitere Nutzer mit Repräsentationsbedarf*	Sehr hoch
F Öffentliche Hand	Gering



6 Büro- und Gewerbepark Park Schönefelder Kreuz

Nutzergruppe	Eignung
A Beratung, Finanz-DL, WP	Sehr gering
B Sonstige Dienstleister	Durchschnittlich
C Logistik/Transport	Sehr hoch
D Digitalunternehmen	Sehr gering
E Weitere Nutzer mit Repräsentationsbedarf*	Gering
F Öffentliche Hand	Durchschnittlich



8 Midfield Expo Gardens/Airgate

Nutzergruppe	Eignung
A Beratung, Finanz-DL, WP	Sehr hoch
B Sonstige Dienstleister	Hoch
C Logistik/Transport	Sehr hoch
D Digitalunternehmen	Gering
E Weitere Nutzer mit Repräsentationsbedarf*	Sehr hoch
F Öffentliche Hand	Sehr gering

* Corporates, Telekommunikationsunternehmen, Global Player

Fazit und Ausblick



Quelle: Pure rendering GmbH/Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Die vorangegangene Analyse hat gezeigt, dass am Flughafen BER die Kriterien für einen eigenen Büroteilmarkt aktuell nicht erfüllt sind. Vielmehr weist das Umfeld derzeit die klassischen Eigenschaften peripherer Bürolagen mit wenigen Neubauten, geringer Marktdynamik und ohne große Büroaffinität auf.

Marktrelevanz bezieht die Lage jedoch aus den Planungen, die möglich sind. Mehr als 1,6 Mio. qm Bürofläche sind potenziell realisierbar. Dies entspricht etwa der allein durch das Wachstum der Bürobeschäftigten bis 2020 induzierten Nachfrage.

Zu berücksichtigen ist diesbezüglich natürlich, welche Nutzergruppen dieses Wachstum tragen werden und dass diese nicht gänzlich zum Profil des Standortes passen. So eignen sich die Lagequalitäten für Digitalunternehmen, den größten Treiber der Nachfrage, nur bedingt. Dienstleister verschiedener Art werden hingegen vom Standortprofil deutlich stärker angesprochen.

Dies gilt auch für Unternehmen, die derzeit in den innerstädtischen Lagen angesiedelt sind, denn der Flughafenstandort tritt in Wettbewerb zu eben jenen zentralen City- und Cityrandlagen. Dem Büromarkt Berlin wird dabei eine Lage hinzugefügt, wie sie bisher nicht vorhanden ist.

Ab wann gilt die Lage aber als Teilmarkt? Welche Rahmenbedingungen müssen hierfür erfüllt werden?

Weltweit konnten sich bereits zahlreiche Flughafenstandorte, darunter auch Amsterdam und Frankfurt, als erfolgreiche Büroteilmärkte mit überdurchschnittlichen Mietniveaus, hoher Nachfrage und heterogenen Strukturen etablieren. Die Erfahrung zeigt, dass dabei die Etablierung einer kritischen Masse an Bürofläche sowie heterogene Flächenstrukturen von besonderer Relevanz sind.

Wesentliche Voraussetzungen sind:

Eröffnung des Flughafens

Die Etablierung eines Flughafenteilmarktes ist komplett an die tatsächliche Eröffnung des Flughafens BER gebunden. Erst diese verleiht dem Standort das Alleinstellungsmerkmal, welches für eine nachhaltige Wahrnehmung und Akzeptanz als relevante Teillage im Berliner Büromarktgefüge nötig ist. Mit der Realisierung neuer Büroprojekte wird allerdings auch eine Nachfrage generiert, die mittels einzelner Zielgruppen auch bereits ohne die Flughafeneröffnung funktioniert. So hat sich das weitere Umfeld in den letzten Jahren auch ohne die Eröffnung des Großflughafens etabliert. Hier bieten sich bereits heute zahlreiche Standortvorteile, wie bspw. eine ausgeprägte Forschungs- und Hochschullandschaft vor allem in Wildau, und einige große Unternehmen, wie bspw. Rolls-Royce und Siemens in Ludwigsfelde. Darüber hinaus gilt der Flughafen Schönefeld bereits heute als einer der größten Flughäfen in Deutschland, mit zukünftig weiteren Kapazitätssteigerungen.

Weiterer Ausbau der Infrastruktur notwendig

Eine wesentliche Grundlage zur Generierung einer ausreichenden Nachfrage ist eine gute Anbindung. Die Erreichbarkeit mittels Pkw ist bereits als überdurchschnittlich einzustufen. Die öffentliche Verkehrsanbindung wird sich mit Eröffnung des Flughafens weiter verbessern. Etwaige Erweiterungen von Bahnverbindungen können die Anbindung einzelner Teillagen weiter verbessern und sind entsprechend zu prüfen. Damit einhergehend wird sich, vor allem in den zentralen Lagen, die Urbanität als wichtiges Standortkriterium spürbar erhöhen. Trotz der guten Pkw-Anbindung ist

bereits heute die Stauanfälligkeit ein großer Entwicklungshemmschuh. Nach Eröffnung des Großflughafens ist mit einer Verdreifachung des Verkehrsvolumens zu rechnen, was die Staugefahr beim Autobahnzubringer BAB 113 weiter erhöhen wird. Ein weiterer Ausbau der infrastrukturellen Anbindung ist daher eine Voraussetzung für die optimale Entwicklung des Flughafenstandortes. Hierzu zählt der Ausbau der B 96a ebenso wie die Erweiterung der U7 bis in den Terminalbereich.

Eindeutige Teilmarktgrenzen

Auf Grundlage der vorhandenen Strukturen und der beplanten Entwicklungsgebiete lassen sich klare Grenzen für einen Teilmarkt identifizieren. Neben dem Flughafenareal selbst sind dem Teilmarkt dabei auch Areale ohne Sichtbezug zum Flughafen zuzuordnen. Die Marktgrenzen verlaufen dabei entlang:

- ▶ der Flughafengrenze im Süden
- ▶ der Bahntrasse im Norden
- ▶ der Ortsgrenze Schönefeld im Westen
- ▶ der Autobahnen A 117/A 113 im Osten

Eine Besonderheit ist dabei, dass sich der Teilmarkt nicht nur in Schönefeld befindet, sondern auch Teile des Berliner Stadtgebietes mit einbezieht. Die Struktur entspricht dabei den klassischen Modellen anderer Flughafenstandorte, bestehend aus einer Airport City mit sehr hoher Büromarktrelevanz und ergänzenden Businessparks mit ausgeprägter Mischnutzung.

Kritische Masse an Volumen

Mit knapp 130.000 qm MF/G verfügt das Umfeld in den festgelegten Grenzen derzeit nicht über die nötige kritische Masse an Bestandsvolumen. Zudem sind die Strukturen mit nur wenigen Neubauten für den Vermietungsmarkt aktuell nicht teilmarktdefinierend. Mit der Umsetzung erster Vorhaben

wird sich das Bestandsvolumen jedoch schnell erhöhen und auch strukturell die nötigen Voraussetzungen schaffen.

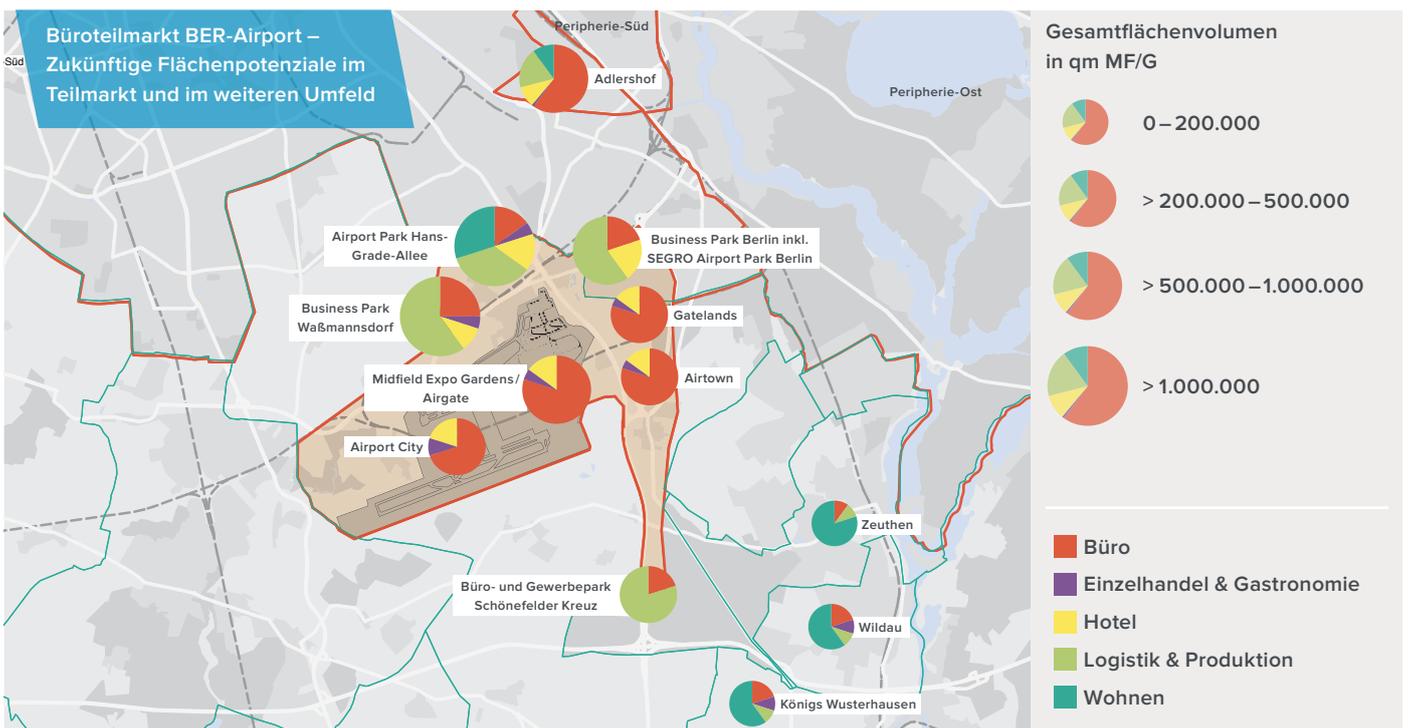
Je nach Größenordnung bieten sich für das Flughafenumfeld unterschiedliche Perspektiven der Positionierung. Diese liegen in einer Spanne zwischen kleineren Teilmärkten mit besonderem Alleinstellungsmerkmal wie der City West, dem Potsdamer Platz oder Adlershof bis zu etablierten Cityrandmärkten wie Charlottenburg und Tiergarten.

Eigenes Profil

Die heterogenen Lagequalitäten und Preisstrukturen bieten die Möglichkeit, ein sehr breites Zielgruppenspektrum anzusprechen. Hieraus resultiert perspektivisch ein Teilmarktprofil, welches High-End-Büroprojekte mit Backoffice-Nutzungen verbindet. Diese Marktstrukturen helfen sowohl bei der schnellen Etablierung des Teilmarktes und machen ihn zudem weniger anfällig für mögliche Branchenkrisen. Voraussetzung hierfür ist die entsprechende Positionierung der Teillagen, auch innerhalb des Teilmarktes, um Kannibalisierungseffekte zu vermeiden.

Flughafenstandort: wenn, dann jetzt

In der derzeitigen Konstellation und vor dem Hintergrund der aktuellen Prognosen benötigt der Berliner Büromarkt in den kommenden Jahren ein großes Volumen an neuen Flächen, um das Wachstum weiter bedienen zu können. Da die Möglichkeiten in der Innenstadt begrenzt sind, bieten sich für einen Flughafenstandort sehr gute Perspektiven von diesem Wachstum zu partizipieren und dieses in Teilen sogar mitzubestimmen. Die Chancen der Etablierung eines eigenen Flughafenteilmarktes stehen also sehr gut, gleichwohl ist vor dem Hintergrund des großen Volumens auch Augenmaß und ein langer Atem gefragt.



SWOT-Analyse Büroimmobilienmarkt Berlin/Teilmarkt BER-Airport

BÜROIMMOBILIENMARKT BERLIN

STÄRKEN

- ▶ Sehr starkes Bürobeschäftigtenwachstum
- ▶ Hohe Flächennachfrage
- ▶ Heterogene Nachfragestruktur verhindert Krisenanfälligkeit
- ▶ Start-up-Hauptstadt Europas
- ▶ Sehr geringer Büroflächenleerstand
- ▶ Sehr hohe Investmentnachfrage
- ▶ Dynamischer Anstieg der Mieten in jüngster Vergangenheit
- ▶ Anhaltende Dynamik prognostiziert

SCHWÄCHEN

- ▶ Noch vergleichsweise geringes Mietniveau
- ▶ Geringer Anteil von Headquartern
- ▶ Hohe Wettbewerbsintensität bei der Grundstücksakquise
- ▶ Unzureichende Bautätigkeit

BÜROIMMOBILIENMARKT BER-AIRPORT

CHANCEN

- ▶ Flughafennähe als Alleinstellungsmerkmal
- ▶ Heterogene Standortqualitäten
- ▶ Große Volumina möglich
- ▶ Marktsituation spricht für neue Entwicklungsgebiete
- ▶ Gute bis sehr gute Anbindung
- ▶ Sehr gute Sichtbeziehungen in terminalnahen Arealen

RISIKEN

- ▶ Abhängigkeit von Flughafeneröffnung
- ▶ Teilweise eingeschränkte Urbanität
- ▶ Hohe Wettbewerbsintensität durch Vielzahl an Entwicklungsgebieten mit unterschiedlichen Eigentümern
- ▶ Hohes Volumen birgt Risiken eines Angebotsüberhangs
- ▶ Marktentwicklung für langfristigen Entwicklungshorizont nicht prognostizierbar

Urheberrechtlicher Hinweis

Die in dieser Studie vorgelegten Ermittlungen und Berechnungen sowie die durchgeführten Recherchen wurden nach bestem Wissen und mit der nötigen Sorgfalt auf der Grundlage vorhandener oder in der Bearbeitungszeit zugänglicher Quellen erarbeitet. Eine Gewähr für die sachliche Richtigkeit wird nur für selbst ermittelte und erstellte Informationen und Daten im Rahmen der üblichen Sorgfaltspflicht übernommen. Eine Gewähr für die sachliche Richtigkeit für Daten und Sachverhalte aus dritter Hand wird nicht übernommen.

Die Ausfertigungen dieser Studie bleiben bis zur vollständigen Bezahlung des vereinbarten Honorars unser Eigentum. Die Studie ist urheberrechtlich geschützt und bei der bulwiengesa AG registriert. Alleine der Auftraggeber ist berechtigt, den Marktbericht oder Auszüge davon (diese jedoch nur mit Quellenangabe) für die gemäß Angebot/Auftrag vereinbarte Zweckbestimmung weiterzugeben. Vervielfältigungen, Veröffentlichungen und Weitergabe von Inhalten an Dritte in jeglicher Form sind grundsätzlich nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der bulwiengesa AG und nur mit Angabe der Originalquelle gestattet. Ausgenommen ist die Verwendung der Studie oder Teile davon für Vermarktungsprospekte, hier ist ausnahmslos die vorherige schriftliche Einwilligung der bulwiengesa AG einzuholen.

Interpretiert und bewertet werden die Ergebnisse vor dem Hintergrund der Erfahrungen der bulwiengesa AG in ihrer deutschland- und europaweiten Forschungs- und Beratungstätigkeit.

