



Logistik und Immobilien

2024

Nachhaltig
und zukunftssicher

 bulwiengesa

Berlin Hyp

BRENER

GARBE.
Industrial Real Estate

 savills

Inhalt

Vorwort	8
Logistikimmobilien – Systemrelevante Nachhaltigkeit	10
Partner der Studie	11

1

Nachhaltig und zukunftssicher

1.1 Was bedeutet Nachhaltigkeit?	16
1.2 Relevanz von Aspekten der Nachhaltigkeit bei Logistikimmobilien	20
1.3 Maßnahmen für eine höhere Nachhaltigkeit von Logistikimmobilien	23
1.4 Realisierbarkeit der Maßnahmen	25
1.5 Anforderungsprofil an nachhaltige Immobilien	27

2

Der Markt für Entwicklungen von Logistikimmobilien

2.1 Das Entwicklungsvolumen von Logistikimmobilien in Deutschland	30
2.2 Developer und Typisierungen in der Übersicht	35
2.3 Wo gebaut wird – Bautätigkeit nach Logistikregion	39
2.4 Muss es immer Neubau sein?	44
2.5 Bestandsentwicklung schont Ressourcen	47

3

Der Investmentmarkt für Logistikimmobilien

3.1 Der Investmentmarkt für Logistikimmobilien in Deutschland	50
3.2 Die Akteure am Investmentmarkt sortieren sich neu	55
3.3 Investmenttätigkeit nach Logistikregionen	60
3.4 Nachhaltigkeit als Basis für langfristige Investmententscheidungen	64

4

Photovoltaikanlagen bieten Mehrwert für Logistikimmobilien

4.1 Bedeutung der Photovoltaik zur Stromgewinnung in Deutschland	68
4.2 Aktuelle Entwicklungen und Mehrwert für die Nutzer von Immobilien	73
4.3 Die Bewertung von Photovoltaikanlagen aus Sicht eines Finanzierers	74
4.4 Zukünftige Entwicklungen in der Immobilienbranche, Politik und Gesetzgebung	81
4.5 Nachhaltige Immobilien sind stärker fungibel und tendenziell höher im Beleihungswert	82

5

Perspektiven für die nachhaltige Logistikimmobilie	85
---	-----------

Kontakt und Impressum	95
------------------------------	-----------



„Themen der Nachhaltigkeit spielen bei der Planung und Realisierung von Logistikimmobilien eine wichtige Rolle.“

Michael Dufhues,
Vorstand, Bremer AG

„Ökologische Belange und die Digitalisierung stehen bereits seit einiger Zeit weit oben auf der Agenda der Unternehmen. Im Zuge der Pandemie wäre es gefährlich, die Nachhaltigkeitsziele zu vernachlässigen.“

Tobias Kassner,
Head of Research, GARBE Industrial Real Estate GmbH

„Weiterhin können Energie-Produktionen „on-site“ zu einem gängigen Produkt werden. Hierzu zählen neben Photovoltaikanlagen, Windkraft und Blockheizkraftwerken auch Wärmepumpen.“

Bertrand Ehm,
Director Industrial Investment, Savills Immobilien Beratungs-GmbH

„Die Anforderungen im Bereich nachhaltiger Immobilien nehmen durch gesetzliche Vorgaben sowie steigende Erwartungen von Gesellschaft und Kunden kontinuierlich zu.“

Assem El Alami,
Leiter Immobilienfinanzierung, Berlin Hyp AG

Vorwort

/



Logistikimmobilien – Systemrelevante Nachhaltigkeit

Das Jahr 2020 hat uns alle überrascht. Niemandem war bewusst, welche weitgreifenden Veränderungen uns in diesem Jahr erwarten würden. Die weltweite Corona-Pandemie hat die Menschheit auf dem gesamten Globus unvorbereitet getroffen. Das erste Quartal dieses Jahres war dabei noch durch eine gewisse Schockstarre geprägt: Wie entwickelt sich die Lage weiter? Werden so viele Menschen betroffen sein, wie von zahlreichen Wissenschaftlern prognostiziert? Und welche Folgen wird die Entwicklung für die vielen, unterschiedlichen Gesellschaften und deren Wirtschaft haben? Mittlerweile zeigt sich, dass das Virus – u.a. bedingt durch völlig unterschiedliche gesellschaftliche Herangehensweisen – in einigen Ländern eine weitaus verheerendere Dynamik entfalten konnte als in anderen. Brasilien und die Vereinigten Staaten von Amerika wurden besonders hart getroffen. Aber auch hierzulande wird aktuell aufgrund der Infektionszahlen vor einer zweiten Welle gewarnt.

Die Lage ist ernst und hat uns gezeigt, wie unsere globalen Lieferketten ineinandergreifen und miteinander verflochten sind. Lieferengpässe von Waren, Staus an Grenzübergängen, sinkende Passantenfrequenzen in den Innenstädten, die Arbeit aus dem Home Office für einige, der Jobverlust für andere – all diese Entwicklungen haben weitreichende Folgen für den Handel, die Logistik, das Produzierende Gewerbe und letztlich auch für die Volkswirtschaften des gesamten Globus. Gibt es weitere Dinge, die solch starke weltweite Verwerfungen herbeiführen können? Dinge, die es gilt, mit vereinten Kräften zu bekämpfen? Hier kann zum Beispiel der Klimawandel führend genannt werden.

Die vorliegende Studie wird sich aus diesem Grund rund um das Thema Nachhaltigkeit im Logistikimmobilienmarkt drehen. Sie wird Ihnen aufzeigen, welche Möglichkeiten existieren, eine der systemrelevantesten Assetklassen nachhaltiger zu gestalten und damit dem Klimawandel ein Stück weit entgegenzuwirken. Wie können Logistikimmobilien und die Akteure der Immobilienwirtschaft ihren Beitrag dazu leisten, CO₂-Emissionen möglichst gering zu halten? Wie werden Themen der Nachhaltigkeit in der Branche wahrgenommen oder bereits umgesetzt? All dies sind Fragen, mit denen sich das Kompetenzzentrum Logistik und Immobilien in diesem Jahr auseinandersetzt. Die vorliegende Studie soll erste Antworten liefern, auch wenn diese Diskussion bei weitem noch nicht abgeschlossen ist.

Wir wünschen Ihnen eine interessante Lektüre und freuen uns auf Ihr Feedback.

Ihr Kompetenzzentrum Logistik und Immobilien

Partner der Studie

Die Partner dieser Studienreihe sind feste Größen in der Immobilienfinanzierung, dem Bauträgergeschäft, der Projektentwicklung, der Investmentberatung und der strategischen Analyse und Beratung im Bereich „Logistik und Immobilien“. Gemeinsam geben sie im Rahmen der fünften Studienausgabe „Logistik und Immobilien“ einen fundierten Überblick über aktuelle Entwicklungen und Zusammenhänge in diesem Segment. Als gemeinsames Kompetenzzentrum ermöglichen sie dadurch eine Gesamtperspektive auf dieses Thema, mit der zukunftsichere und strategisch ausgewogene Entscheidungen getroffen werden können.

Berlin Hyp

Die Berlin Hyp ist auf großvolumige Immobilienfinanzierungen für professionelle Investoren und Wohnungsunternehmen spezialisiert. Für diese entwickelt sie individuelle Finanzierungslösungen. Als Verbundunternehmen der deutschen Sparkassen stellt sie diesen Instituten außerdem ein umfassendes Spektrum an Produkten und Dienstleistungen zur Verfügung. Sie hat eine Vorreiterrolle als Emittentin des ersten Grünen Pfandbriefs und fördert die Finanzierung nachhaltiger Immobilien. Ihr klarer Fokus, 150 Jahre Erfahrung und die Fähigkeit, zukunftsorientiert die digitale Transformation in der Immobilienbranche aktiv mitzugestalten, kennzeichnen die Berlin Hyp als eine führende deutsche Immobilien- und Pfandbriefbank.



BREMER

In Deutschland zählt die BREMER AG zu den führenden Unternehmen im schlüsselfertigen Bauen mit Stahlbetonfertigteilen, die in den eigenen Werken am Hauptsitz Paderborn und in Leipzig geplant und produziert werden. Ein Großteil dieser Stahlbetonfertigteile basiert auf eigenen Konstruktionen. Das 1947 gegründete Familienunternehmen agiert mit seinen Standorten Stuttgart, Leipzig, Ingolstadt, Hamburg, Bochum, Berlin-Brandenburg, Bremen, sowie Krakau und Poznań (Polen) europaweit. Als Generalunternehmer errichtet BREMER für seine namhaften Kunden Gebäude bis zu jeder gewünschten, definierten Leistungsgrenze. Das Leistungsspektrum umfasst Bürogebäude, Einrichtungshäuser, Kühlhäuser, Logistikgebäude, Produktionsgebäude und Verbrauchermärkte. Bei unseren namhaften Kunden punkten wir mit erstklassiger Qualität, professioneller Abwicklung, Kostensicherheit und Termintreue. Wir begleiten sie von der Projektentwicklung über die Fertigung in eigenen Werken bis zum schlüsselfertigen Bau und den Serviceleistungen für das Gebäude im laufenden Betrieb.

GARBE.

Industrial Real Estate

Die GARBE Industrial Real Estate GmbH mit Hauptsitz in Hamburg ist einer der führenden Anbieter und Manager von Logistik- und Unternehmensimmobilien in Deutschland. Das Unternehmen zählt seit mehr als 30 Jahren zu den bedeutenden unabhängigen Kooperationspartnern für Transport- und Logistikdienstleister, Handel und Produzierendes Gewerbe. Die GARBE Industrial Real Estate GmbH entwickelt, kauft bzw. verkauft, vermietet, verwaltet und finanziert hochwertige nachvermietbare Gewerbeimmobilien an attraktiven nationalen und internationalen Verkehrs- und Industriestandorten. Mit rund 4,4 Millionen Quadratmetern vermietbarer Fläche betreut die GARBE Industrial Real Estate GmbH aktuell 158 Objekte im Wert von 3,5 Milliarden Euro.

bulwiengesa

bulwiengesa ist in Kontinentaleuropa eines der großen unabhängigen Analyseunternehmen der Immobilienbranche. Seit über 30 Jahren unterstützt bulwiengesa seine Partner und Kunden in Fragestellungen der Immobilienwirtschaft, Marktanalysen, u. a. durch fundierte Datenservices, strategische Beratung und maßgeschneiderte Gutachten. Aussagekräftige Einzeldaten, Zeitreihen, Prognosen und Transaktionsdaten liefert das Informationssystem RIWIS online. Die Daten von bulwiengesa werden u. a. von der Deutschen Bundesbank für EZB, BIZ und OECD verwendet.

savills

Savills ist eines der führenden, weltweit tätigen Immobiliendienstleistungs-Unternehmen mit Hauptsitz und Börsennotierung in London. Das Unternehmen wurde 1855 gegründet und blickt auf eine lange Geschichte mit überwältigendem Wachstum zurück. Savills setzt Trends statt ihnen zu folgen und verfügt heute über mehr als 600 Büros und Partner in Amerika, Europa, Afrika, dem asiatisch-pazifischen-Raum sowie dem Nahen Osten mit über 39.000 Mitarbeitern. In Deutschland ist Savills mit rund 200 Mitarbeitern in sieben Büros an den wichtigsten Immobilienstandorten Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Köln, München und Stuttgart präsent.



Luftaufnahme eines Logistikzentrums in Nettetal

Kapitel

01



**Nachhaltig
und zukunftssicher**

1.1 Was bedeutet Nachhaltigkeit?

Nachhaltigkeit als Schlüssel für eine lebenswerte Zukunft

Das Thema Nachhaltigkeit hat einen bedeutenden Stellenwert in Wirtschaft und Gesellschaft eingenommen. Die Vermeidung der negativen Auswirkungen von Klimawandel und weiteren Umweltschäden wird dabei als eine der zentralen Herausforderungen für die nahe und ferne Zukunft gesehen. Die nachhaltige Ausgestaltung von Wirtschaft und Gesellschaft ist der Schlüssel, um die Umwelt zu schonen und eine lebenswerte Welt für diese und zukünftige Generationen erhalten zu können. Bedingt durch die hohe Komplexität des Zusammenspiels von Mensch und Natur wird klar, dass sowohl die Wirtschaft als auch die Gesellschaft als Ganzes gefragt sind, einen Beitrag zur Erreichung dieser Zielsetzung zu leisten.

Das Konzept der Nachhaltigkeit unterliegt dabei keiner allgemeinen Definition. Vielfach wird Nachhaltigkeit aufbauend auf dem Drei-Säulen-Modell der nachhaltigen Entwicklung umschrieben. Mit den drei Dimensionen sind im Wesentlichen die ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit gemeint. Eine nachhaltige Entwicklung kann dieser Vorstellung nach nur durch das gleichzeitige Umsetzen aller drei Ziele erreicht werden. Ein Schwerpunkt der ökologischen Nachhaltigkeit liegt dabei auf der Reduzierung des Schadstoffausstoßes, welcher durch anthropogene Aktivitäten verursacht wird.

-55%

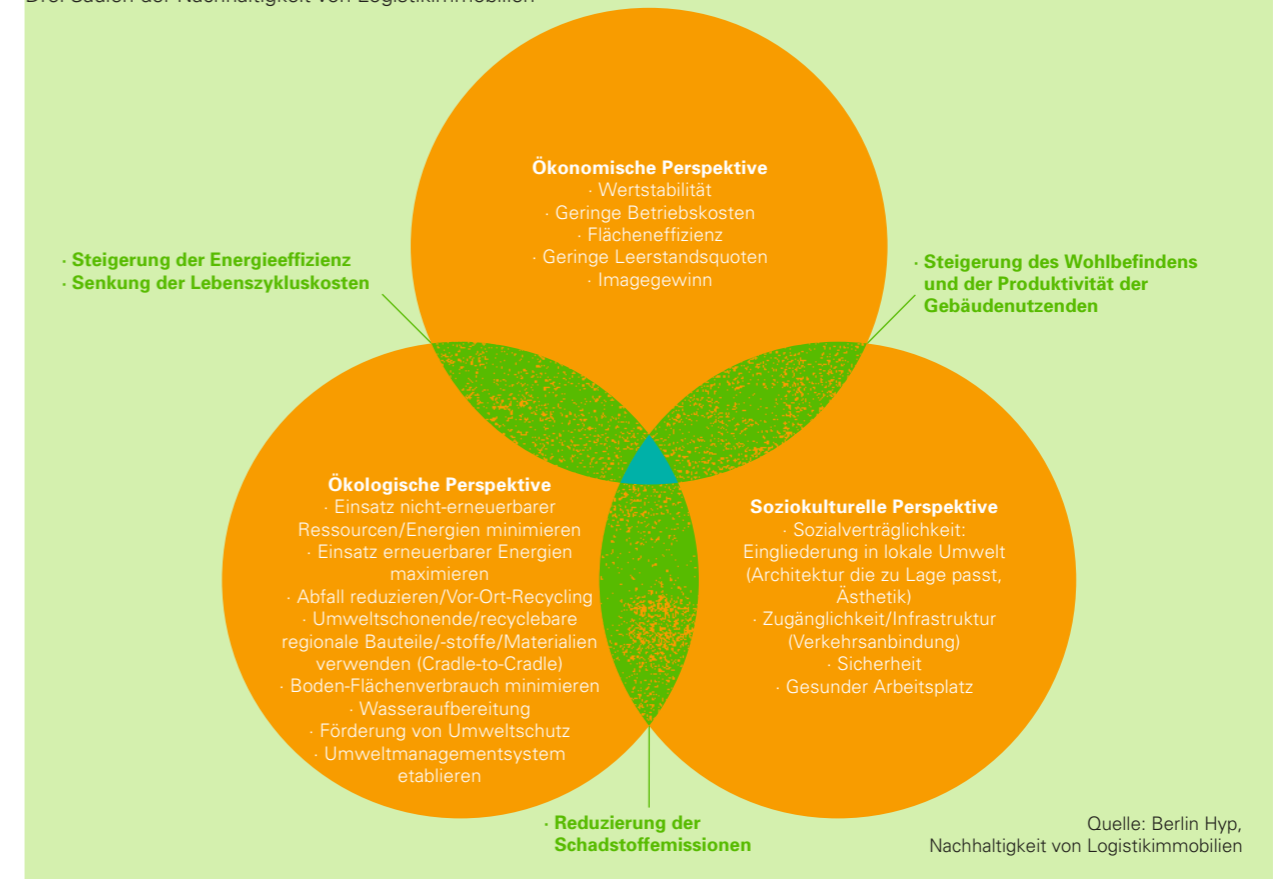
Treibhausgasemissionen in Deutschland bis 2030 gegenüber dem Jahr 1990

Nachhaltigkeit ist eines der wichtigsten Gesellschaftsziele der kommenden Dekaden

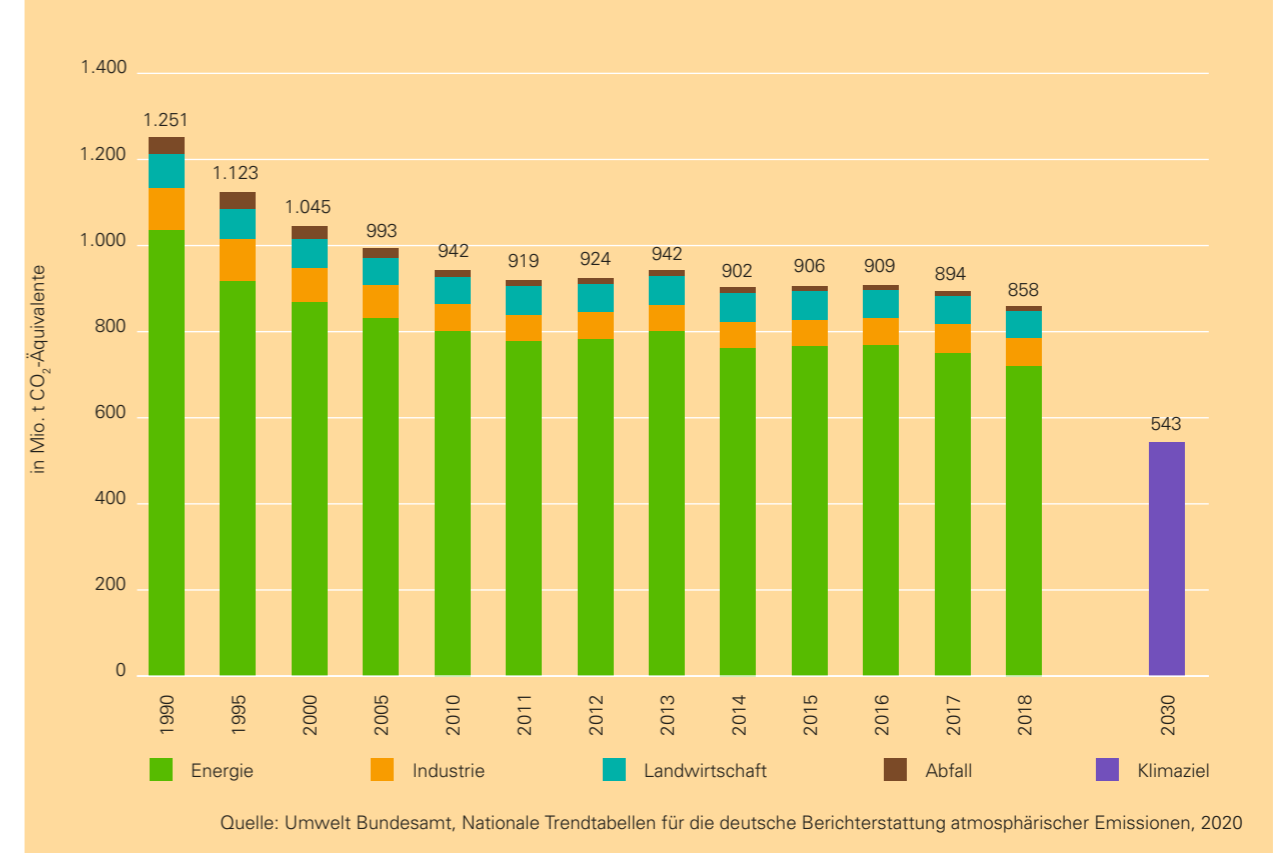
Aufgrund des dringenden Handlungsbedarfes hat sich die Politik in vielen Ländern den Bemühungen zum Klimaschutz angenommen. Der Zielsetzung einer Erderwärmung von unter 2°C, wie sie das Pariser Abkommen formuliert, wird hierzulande mit einer ambitionierten Klimaschutzpolitik begegnet. Auf internationaler Ebene wird ebenso mit Programmen wie dem „European Green Deal“ ein Fahrplan zu einer klimaneutralen Wirtschaft in die Wege geleitet.

Konkret wird dies in Deutschland beispielsweise durch das Bundesklimaschutzgesetz, in dessen Rahmen verbindliche Treibhausgasemissionsziele für die Jahre 2020 bis 2030 mittels zulässiger Jahresemissionsmengen festgelegt werden. Vorgehen ist darin, die Treibhausgasemissionen in Deutschland bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Jahr 1990 zu verringern. Zum Jahr 2018 wurden die Emissionen bereits um 31 % gesenkt. Für das Jahr 2030 sollte sich der Wert des Ausstoßes über alle Wirtschaftsbereiche auf maximal 543 Mio. Tonnen Kohlendioxid-Äquivalente belaufen, so die Leitvorstellung. Für den Gebäudesektor ist eine ambitionierte Reduktion der CO₂-Äquivalente um 40 % zwischen 2020 und 2030 gesetzlich vorgegeben.

1.1.1 Drei Säulen der Nachhaltigkeit von Logistikimmobilien



1.1.2 Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Deutschland nach Quell- und Senkengruppen



1.1.3 Nachhaltigkeit als Unternehmensstrategie

29,8 %

Wir haben einen festen Maßnahmenkatalog abgeleitet und richten unsere Unternehmensstrategie dementsprechend aus.

35,1 %

Wir sind uns über die Wichtigkeit solcher Fragestellungen bewusst und beschäftigen uns mit der Thematik.

14,0 %

Wir haben Zielvorstellungen für eine ökologische Nachhaltigkeit entwickelt.

15,8 %

Wir haben spezifische Herausforderungen für unser Unternehmen erkannt.

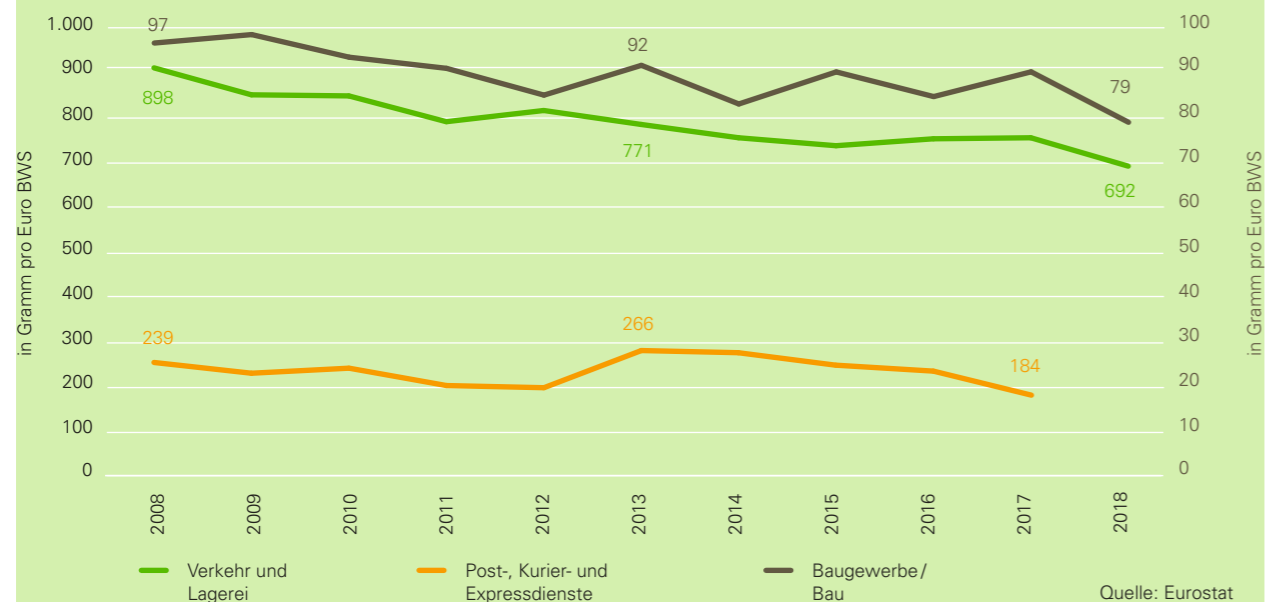
5,3 %

Wir besitzen keine nennenswerten Bestrebungen unser Handeln entsprechend ökologischer Nachhaltigkeit auszurichten.

Hohe Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten in der Unternehmensstrategie

Geringe Verankerung von Nachhaltigkeitsaspekten in der Unternehmensstrategie

1.1.4 Treibhausgase in CO₂ Äquivalente zu Bruttowertschöpfung (BWS) in Deutschland



Nachhaltigkeit betrifft auch die Immobilienwirtschaft

Der Schwerpunkt der vorliegenden Studie liegt in der Frage, in welchem Maße Logistikimmobilien einen Beitrag zu einer ökologisch nachhaltigen Entwicklung leisten können. Die Immobilienwirtschaft, als eine der bedeutendsten Branchen Deutschlands, ist aus Perspektive der ökologischen Nachhaltigkeit vor allem durch den Ressourcenverbrauch in Bau und Betrieb in der Verantwortung.

Dementsprechend hoch sind aus diesem Grund die Potenziale, die im Sinne der ökologischen Nachhaltigkeit gehoben werden können. Nachhaltige Immobilien, oft nicht ganz korrekt als Green Buildings bezeichnet, erfüllen die Zielsetzungen des Drei-Säulen-Modells. Die Begrifflichkeit „Green Building“ beschränkt sich auf die ökologische Sicht des umfassenderen Konzepts der Nachhaltigkeit. Für die ökologische Nachhaltigkeit bedeutet das, dass sich die Gebäude durch eine Ressourceneffizienz in den Bereichen Energie, Wasser und Material auszeichnen, wodurch der schädliche Einfluss auf die Umwelt vermindert wird. Voraussetzung für eine möglichst hohe Wirkung ist, dass sich Nachhaltigkeit dabei auf jede Phase des Lebenszyklus der Immobilie bezieht. Bei Betrachtung der umweltschädlichen Emissionen zeigt sich für das Baugewerbe in den zurückliegenden Jahren ein Rückgang der emittierten Treibhausgase pro Euro Bruttowertschöpfung. Dennoch ist hier weiterer Spielraum für stetige Reduzierungen gegeben. Vor dem Hintergrund der anstehenden CO₂-Bepreisung für Wärme sind die im Gebäudesektor entstehenden Emissionen auch aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten zunehmend relevant.

Bei der Umsetzung der Nachhaltigkeit sind Verbraucher und Unternehmen gleichermaßen gefragt

Ein bedeutender Faktor für das Gelingen von Nachhaltigkeitskonzepten in den einzelnen Unternehmen ist die klare Verankerung der Ziele in den jeweiligen Grund- und Leitsätzen. Ebenso muss eine Kontrolle der Ziele gewährleistet werden, um so den Erfolg der Maßnahmen evaluieren zu können. In diesem Zusammenhang können Environmental, Social and Governance Kriterien (ESG-Kriterien) als Rahmenwerk eine wichtige Rolle einnehmen. Durch deren Kriterien werden Standards etabliert, die ebenfalls Aspekte der Nachhaltigkeit bei Investitionen miteinbeziehen. Mittels der Umweltkriterien wird definiert, inwieweit das Unternehmen einen verantwortungsbewussten Umgang mit der Natur berücksichtigt.

Um das Meinungsbild der Akteure der Logistikimmobilienwirtschaft hinsichtlich der Nachhaltigkeit zu erfassen, wurde eine Befragung der relevanten Akteursgruppen (Developer, Investoren, Finanzierer und Kommunen) durchgeführt. Im Panel der Logistikimmobilienexperten geben knapp 30 % der Befragten an, dass in ihrem Unternehmen bereits ein verbindlicher Maßnahmenkatalog hinsichtlich der ökologischen Nachhaltigkeit abgeleitet wurde. Solch eine formale Verankerung der ökologischen Agenda kann als richtungsweisender Schritt hin zum nachhaltigen Handeln gewertet werden. Unter Developern und Investoren ist ein solcher Maßnahmenkatalog sogar bei über 50 % der Befragten im unternehmerischen Leitbild vorhanden.

Die Mehrheit der Kreditgeber gab an, dass in der generellen Unternehmensstrategie noch keine konkreten Ausformulierungen in Bezug auf Nachhaltigkeit getroffen wurden. Das bedeutet jedoch nicht, dass finanzierende Banken keinen Wert auf Nachhaltigkeit legen würden. Mit einer langen Tradition der gewerblichen Immobilienfinanzierung emittiert beispielsweise die Berlin Hyp seit Jahren einen Grünen Pfandbrief und legt großen Wert auf das Nachhaltigkeitsmanagement.

1.2 Relevanz von Aspekten der Nachhaltigkeit bei Logistikimmobilien

Logistikimmobilien wurden lange Zeit vornehmlich als Gebäude konzipiert, bei denen die Funktionalität im Vordergrund stand. Unbestritten ist allerdings auch, dass Logistik und die zugehörigen Immobilien derweil einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Zukunft leisten können. Aus diesem Grund wurden bei Logistikimmobilien in puncto Nachhaltigkeit bereits viele Bestrebungen unternommen.

Fortschritte bei Technologien und Materialien ermöglichen, Immobilien zusehends umweltfreundlicher zu gestalten. Vor allem bei Neubauprojekten werden die Aspekte einer Grünen Halle oder der Grünen Logistik immer wichtiger. Dies spiegelt wider, dass Nachhaltigkeit einer Logistikimmobilie mittlerweile immer öfter auch eine Anforderung des Marktes an die Branche darstellt. Eine moderne und effiziente Immobilie erfüllt dabei nicht nur den Zweck, ein hohes Umweltbewusstsein zu signalisieren, sondern führt auch zu deutlichen Kosteneinsparungen. Daher wird es zukünftig ein Erfolgskriterium sein, inwieweit diese Anforderungen in der Projektentwicklung adäquat adressiert werden können.

Einen Vorteil verschaffen sich damit diejenigen Unternehmen, welche innovative und effiziente Lösungen finden, den Herausforderungen der Nachhaltigkeit zu begegnen. Gegenwärtig ist es bereits möglich eine Logistikimmobilie so zu konzipieren, dass sich Emissionen und Kompensation nivellieren und das Objekt damit quasi CO₂ neutral betrieben wird. CO₂-Neutralität ist in der Diskussion kein scharf definierter Begriff und kann je nach Auslegung beispielsweise durch den Betrieb einer Photovoltaikanlage auf dem Dach erreicht werden. Was eine nachhaltige Logistikimmobilie ausmacht, basiert demnach auch auf verschiedenen Auffassungen der ökologischen Nachhaltigkeit.

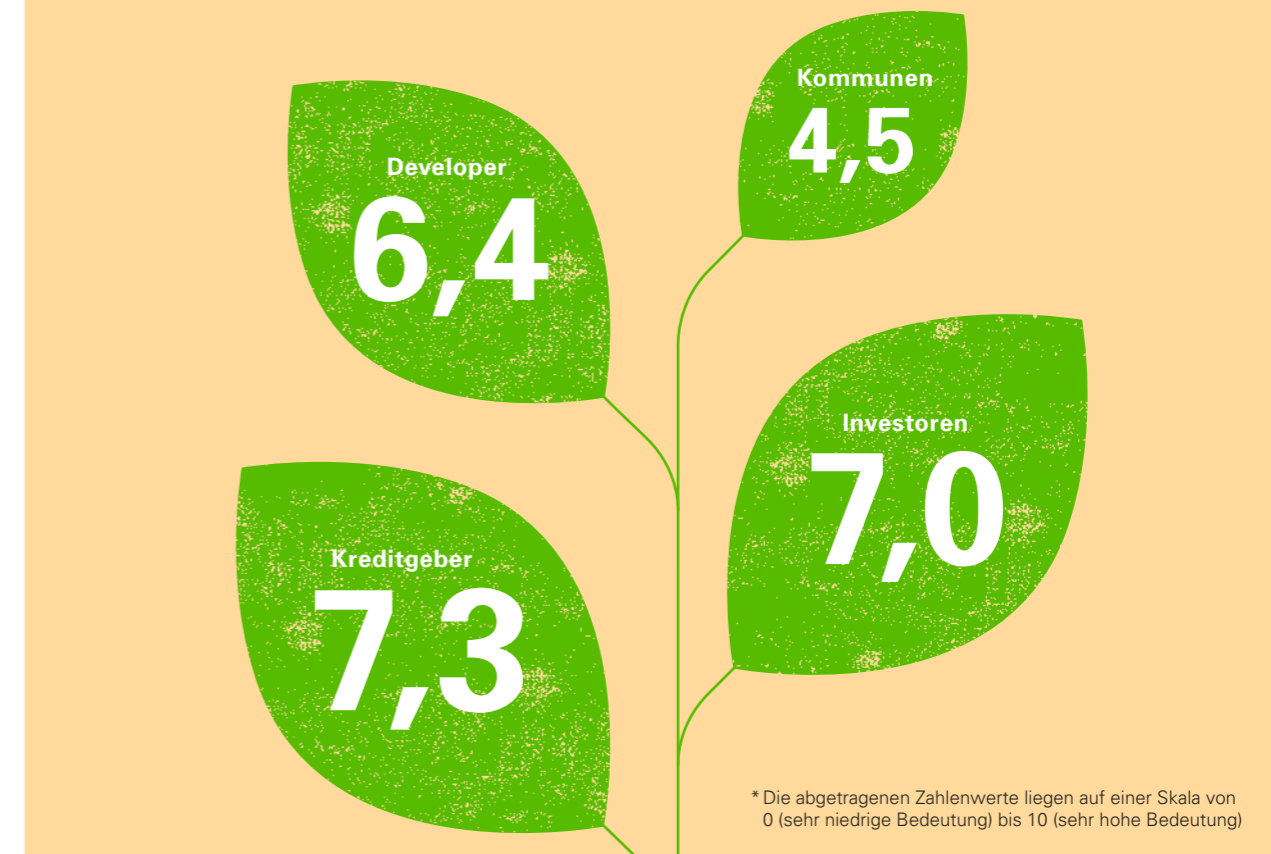
Ein reduzierter Energieverbrauch ist ein wesentliches Merkmal einer nachhaltigen Logistikimmobilie

Auch in diesem Jahr wurde eine Onlinebefragung mit den wichtigsten Akteuren am Markt für Logistikimmobilien durchgeführt. Zu den eingeladenen Personengruppen zählen: Developer, Investoren, Kommunen und Kreditgeber. Unter den befragten Akteuren wird die höchste Bedeutung für eine nachhaltige Logistikimmobilie einer hohen Energieeffizienz des Gebäudes zugeschrieben. Insgesamt wurde diese Kategorie mit durchschnittlich 8 von 10 Punkten (auf einer Skala von 0 mit einer niedrigen bis 10 mit einer sehr hohen Bedeutung) von den Befragten bewertet. Diese Einschätzung wird ebenfalls von allen Panelgruppen gleichermaßen geteilt. Die Reduzierung von Umweltverschmutzung und Emissionen wird von den Akteuren mit der zweithöchsten Bedeutung benannt. Möglichkeiten der Energie(rück-)gewinnung einer Immobilie, was beispielsweise eine Photovoltaikanlage auf dem Dach leisten kann, werden von den befragten Akteuren mit einer durchschnittlichen Wichtigkeit von 7,4 Punkten für die Nachhaltigkeit eingeschätzt. Im Gesamtbild rücken damit vor allem die energetischen Aspekte als ein wesentliches Kriterium für die Nachhaltigkeit einer Logistikimmobilie in den Vordergrund.

Wie eingangs herausgestellt, steigt das Bewusstsein für das Thema der Nachhaltigkeit auch in der Logistikimmobilienbranche zusehends. Insbesondere die Kreditgeber stufen von den befragten Akteuren die ökologische Nachhaltigkeit einer Logistikimmobilie besonders wichtig ein. Im Durchschnitt bewerteten diese die Nachhaltigkeit mit einer Wichtigkeit von 7,3 Punkten. Auf einem ähnlichen Niveau bewegt sich die Einschätzung durch die Investoren.

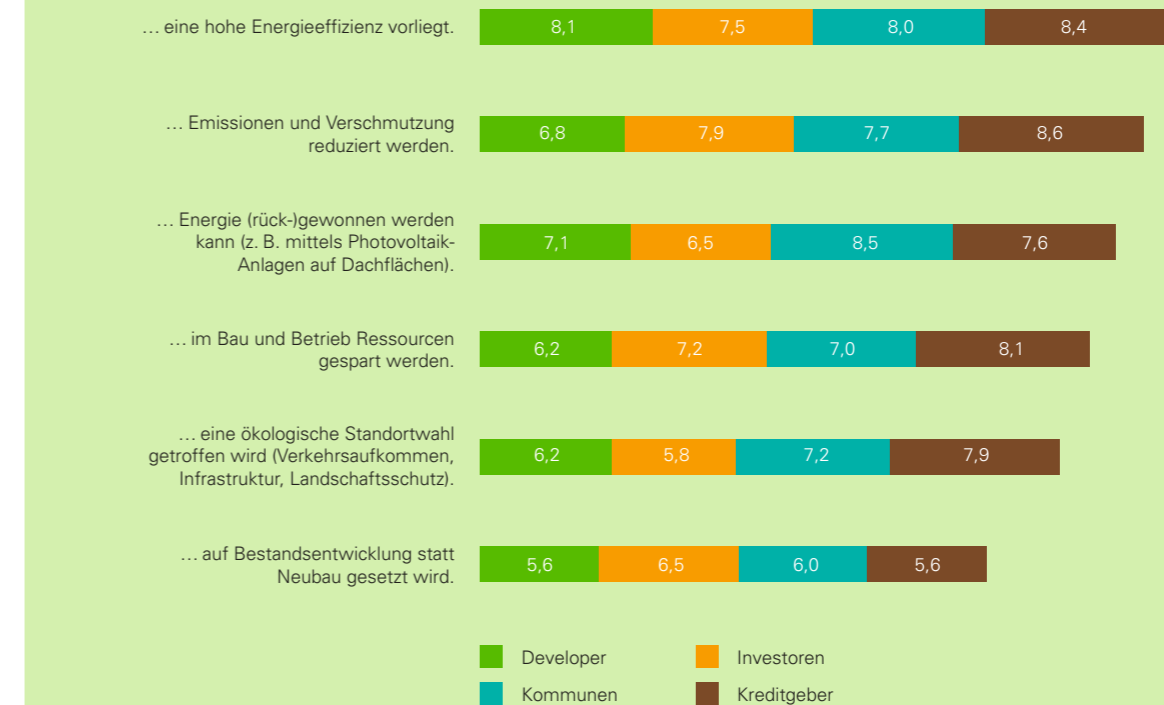
1.2.1

Wie wichtig sind Ihnen Aspekte der Nachhaltigkeit bei Logistikimmobilien?*



1.2.2

Eine Logistikimmobilie ist nachhaltig, wenn ...*



* Die abgetragenen Zahlenwerte liegen auf einer Skala von 0 (sehr niedrige Bedeutung) bis 10 (sehr hohe Bedeutung)



Nachfrage nach zertifizierten Immobilien steigt

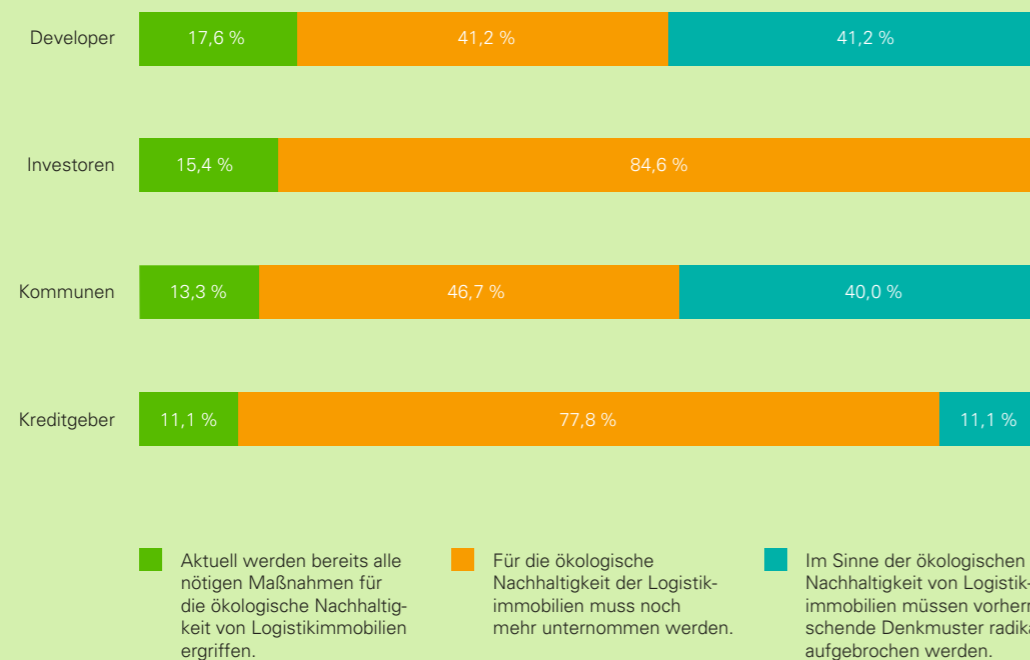
Nachhaltigkeit ist schon alleine deshalb ein hoch relevantes Thema für Logistikimmobilien, weil in diesem Segment ein enormer Bedarf an zusätzlichen Flächen besteht. Einer der Haupttreiber dieser Entwicklung ist der rasant wachsende E-Commerce-Sektor, der die Nachfrage auch für großvolumige Flächen stetig befeuert. In der Studie „Logistik und Immobilien 2019“ wurde dieser theoretische Bedarf an Logistik-Neubauf Flächen in Deutschland bis 2030 auf jährlich etwa 6,5 bis 7,0 Mio. qm beziffert. Daran anknüpfend drängt sich die Thematik der Flächenversiegelung auf. Der Grad der Flächenversiegelung stellt speziell bei Logistiksiedlungen einen häufigen Kritikpunkt dar.

Um nachhaltiges Bauen praktisch anwendbar, messbar und vergleichbar zu gestalten, haben sich in der Branche Zertifizierungssysteme etabliert. Diese Zertifizierungssysteme unterscheiden sich von Land zu Land. In Deutschland dominiert das System der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB), welches die Qualität im umfassenden Sinn über den gesamten Gebäudelebenszyklus hinweg unter Einbezug von bis

zu 40 Nachhaltigkeitskriterien evaluiert. Je nach Erfüllungsgrad erfolgt dabei die Vergabe von Zertifikaten in Platin, Gold, Silber und Bronze. Ein maßgebliches Ziel der Zertifizierung ist es, einen Anstoß für eine langfristige Etablierung von nachhaltigem Bauen und Handeln zu geben.

Fest steht: um die ökologische Nachhaltigkeit der Logistikimmobilien zu steigern, bedarf es weiterer Anstrengungen. Unter den Befragten ist deutlich die Meinung vorherrschend, dass noch mehr unternommen werden muss, um für die Nachhaltigkeit der Logistikimmobilien zu sorgen. Bei den Projektentwicklern geben rund 41 % der Befragten an, dass sogar ein komplettes Umdenken erforderlich ist, um die Zielsetzungen im Sinne der Nachhaltigkeit erreichen zu können. Für alle Panelgruppen gilt: Der These, dass aktuell ausreichend Maßnahmen für die ökologische Nachhaltigkeit ergriffen werden, stimmt nur eine Minderheit zu. Somit zeichnet sich ab, dass die Akteure am Markt einen weiteren Handlungsbedarf sehen, nachhaltige Maßnahmen zu ergreifen.

1.2.3
Welcher These stimmen Sie am ehesten zu?



1.3 Maßnahmen für eine höhere Nachhaltigkeit von Logistikimmobilien

Der gesamte Lebenszyklus der Immobilie muss bedacht werden

Maßnahmen, die der Nachhaltigkeit von Logistikimmobilien zuträglich sind, können an den verschiedensten Stellen im Lebenszyklus der Immobilie ansetzen. Angefangen bei der Standortwahl, in der Planungs- und Bauphase, bis hin zum eventuellen Rückbau des Objekts. Die positivsten Effekte können dementsprechend erreicht werden, wenn eine ganzheitliche Betrachtung der Nachhaltigkeit des Projektes zugrunde gelegt wird. Neben den naheliegenden bautechnischen Maßnahmen sind es bei gewerblich genutzten Immobilien auch die Abläufe und Prozesse im Betrieb, denen eine besondere Beachtung geschenkt werden muss. Der sorgsame Umgang mit und die Erhaltung von natürlichen Ressourcen sowie die Vermeidung von Umweltschäden sind dabei Prinzipien, nach denen sich die nachhaltige Ausgestaltung der Immobilie umsetzen lässt.

Ansatzpunkte für eine nachhaltige Immobilie finden sich an vielen Stellen

Die denkbaren Maßnahmen zur Steigerung der Nachhaltigkeit sind divers. Was den Mehrwert der Maßnahmen betrifft, wird die Steigerung der Energieeffizienz als die wirkungsvollste von allen Gruppen des Panels eingeschätzt. Ein Ansatzpunkt hierbei ist es beispielsweise, die Gebäudehülle entsprechend energetisch zu optimieren. Dies kann gleichzeitig mit einer Reduzierung der Lärmemissionen einhergehen. Gleichermaßen sind eine Tageslichtnutzung und natürliche Belüftung der Räumlichkeiten unter dieser Maßnahme zu subsumieren. Ein gleichfalls hoher ökologischer Nutzen wird von den Befragten Photovoltaikanlagen zugesprochen. Durch eine CO₂-freie Gewinnung von Strom aus Sonnenenergie kann der Energieverbrauch, als eine der Hauptquellen von Treibhausgasemissionen, drastisch reduziert werden. Die Dächer von Logistikhallen bieten aufgrund der großen schattenfreien Flächen reichlich Möglichkeiten für die Installation und effektive Nutzung von Photovoltaik-Modulen.

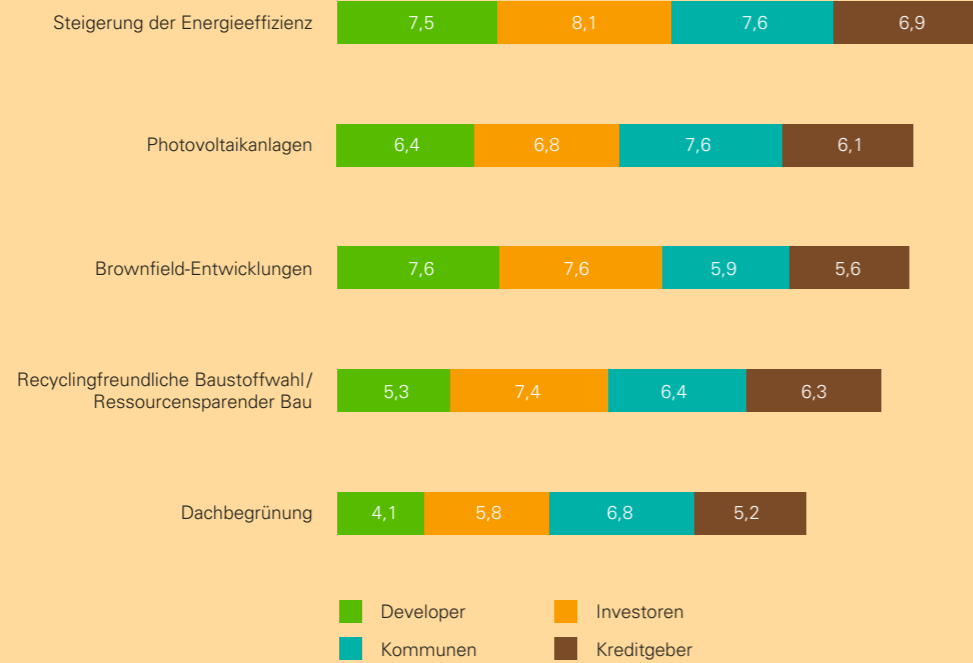
Des Weiteren sind Brownfieldentwicklungen aufgrund der Vermeidung von zusätzlicher Flächenversiegelung ein probates Mittel, um im Bau umweltschonender zu agieren. Denn bereits entwickelte Standorte sind verkehrlich und infrastrukturell erschlossen und bieten somit oftmals einen Mehrwert gegenüber der Entwicklung auf der grünen Wiese. Insbesondere stadtnahe Standorte für Brownfieldentwicklungen, wie es etwa Industriebrachen bieten, können durch kurze Lieferwege das Verkehrsaufkommen in Summe reduzieren.

Developer und Investoren messen dieser Maßnahme einen besonders hohen ökologischen Mehrwert, mit durchschnittlich 7,6 Punkten, bei. Natürlich bieten auch die verwendeten Baumaterialien eine aussichtsreiche Möglichkeit, Logistikimmobilien umweltfreundlicher zu errichten. Recyclingfreundliche Baustoffe können so nach dem erfolgten Einsatz weitere Verwendung finden. Beispielsweise wurden bereits Gebäudehüllen in Holzbauweise realisiert und die Herstellung des Baumaterials Holz ist in diesem Kontext ebenfalls CO₂-arm.

Auch durch eine Dachbegrünung lassen sich positive Effekte für die darunter liegende Halle erreichen. Das Gründach nimmt dabei die Funktion einer natürlichen Klimaanlage für das Gebäude ein, welches im Sommer die Hitze von außen abhält und im Winter für eine Wärmedämmung sorgt. Darüber hinaus wird durch die bewachsenen Dachflächen Lebensraum für Flora und Fauna bereitgestellt. Der Mehrwert einer Dachbegrünung als Maßnahme für eine nachhaltige Logistikimmobilie wird über das gesamte Panel hinweg jedoch vergleichsweise niedrig eingeschätzt. Darüber hinaus stellt eine LED-Beleuchtung eine kostengünstige und effektive Maßnahme dar, Logistikimmobilien nachhaltiger auszurichten.

1.3.1

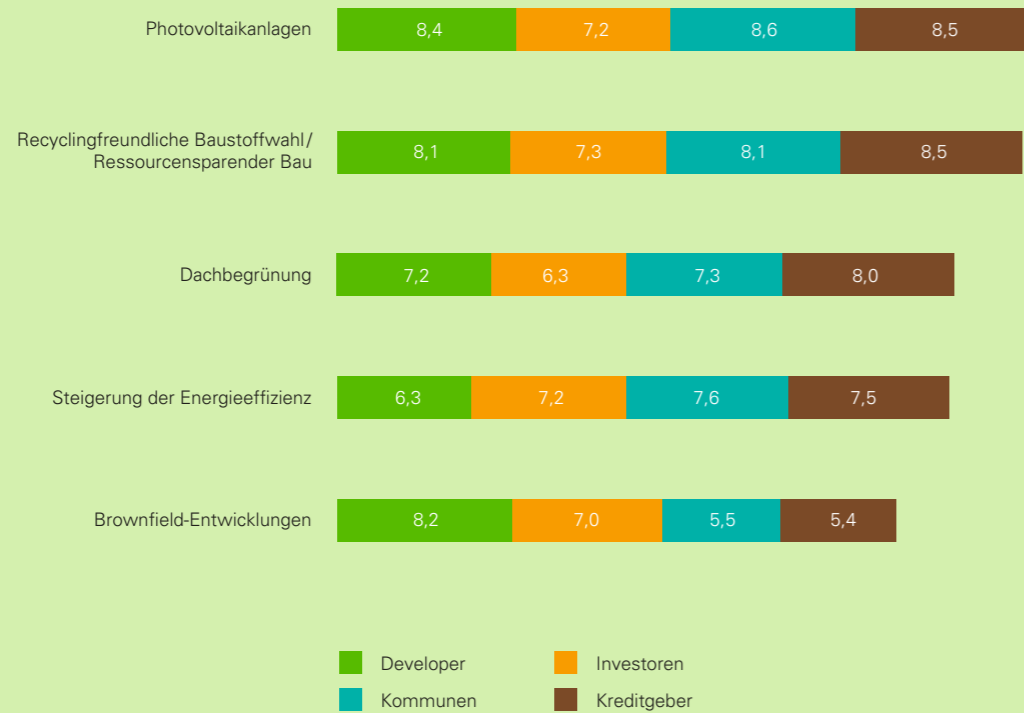
Wie schätzen Sie die folgenden Maßnahmen hinsichtlich des Mehrwerts aus ökologischer Sicht ein?*



* Die abgetragenen Zahlenwerte liegen auf einer Skala von 0 (sehr niedriger Mehrwert) bis 10 (sehr hoher Mehrwert)

1.3.2

Wie schätzen Sie die folgenden Maßnahmen hinsichtlich ihrer Machbarkeit ein?*



* Die abgetragenen Zahlenwerte liegen auf einer Skala von 0 (sehr niedrige Machbarkeit) bis 10 (sehr hohe Machbarkeit)

1.4 Realisierbarkeit der Maßnahmen



Luftaufnahme einer Logistikimmobilie in Mühlacker

Die Umsetzung der Maßnahmen ist in hohem Maße davon abhängig, inwieweit diese vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit realisierbar sind. Auf Nachhaltigkeit zu setzen, wird häufig mit hohen Investitionskosten assoziiert. In der Tat ist eine ökologische Nachhaltigkeit nicht ohne Kosten und Investitionen zu erreichen. Vielfach tragen diese Investitionen jedoch auch zu einer Steigerung der Effizienz der Immobilie und des Nutzers bei. Langfristig kann so der Nutzen die Kosten deutlich überwiegen. Die Mehrkosten von ökologischen Maßnahmen können sich in einem Rahmen von bis zu 5% der Gesamtbausumme einer Projektentwicklung bewegen.

Neben den Kosten, die mit einer der Maßnahmen in Verbindung stehen, sind für die Machbarkeit weitere Faktoren wie die bautechnischen Umsetzungsmöglichkeiten entscheidend. Die beste Realisierbarkeit sieht das Befragungspanel in der Installation von Photovoltaikanlagen, welchem zugleich auch

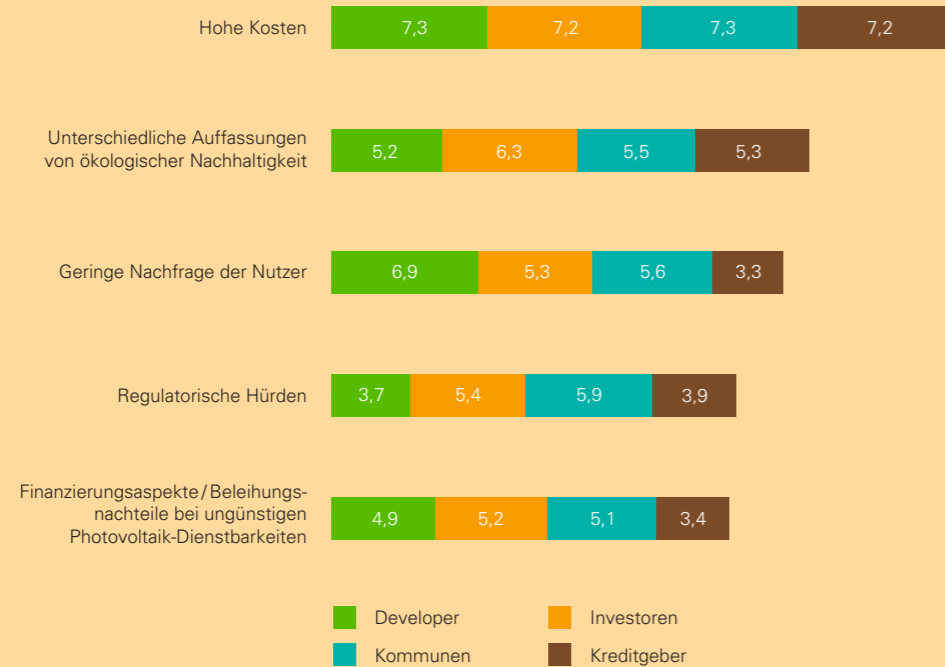
ein hoher Mehrwert im Sinne der Nachhaltigkeit zugesprochen wird. Der Steigerung der Energieeffizienz, als die effektivste Maßnahme bewertet, wird eine ebenso gute Machbarkeit von etwa 7 von 10 Punkten attestiert. Die größten Einschränkungen bei der Realisierbarkeit sehen die Befragten bei der Umsetzung von Brownfieldentwicklungen. Jedoch gehen insbesondere die befragten Developer aufgrund ihrer Erfahrungen von einer sehr guten Machbarkeit aus.

Die Hindernisse in der Umsetzung von nachhaltigen Maßnahmen können durch verschiedene Ursachen begründet sein. Als ausschlaggebend werden in den Befragungsergebnissen die mit der Nachhaltigkeit verbundenen Kosten gesehen. Daneben wird die mangelnde Nachfrage seitens der Nutzer als ein Hemmnis für die ökologische Ausgestaltung von Logistikimmobilien eingeschätzt.

Im Zusammenspiel mit den hohen erwarteten Kosten fehlen so wirtschaftliche Anreize für die Investitionen in die Nachhaltigkeit von Logistikimmobilien. Weitere Aspekte wie regulatorische Hürden und Finanzierungsnachteile werden dabei in ihrer Hemmwirkung mit einer durchschnittlichen Bewertung von unter 5 Punkten als eher gering eingestuft.

1.4.1

Was sind die größten Hindernisse für die ökologische Nachhaltigkeit von Logistikimmobilien?*



*Die abgetragenen Zahlenwerte liegen auf einer Skala von 0 (sehr niedriger Hemmfaktor) bis 10 (sehr hohe Hemmfaktor)



Terminal am Logistikcenter Achim

Quelle: Bremer

1.5 Anforderungsprofil an nachhaltige Immobilien



„Wichtig sind hierbei ein möglichst geringer CO₂-Ausstoß bzw. CO₂-Neutralität im Rahmen des Betriebs.“

Michael Dufhues,
Vorstand, Bremer AG

„Themen der Nachhaltigkeit spielen bei der Planung und Realisierung von Immobilien eine wichtige Rolle. Unter einem nachhaltigen Gebäude wird ein langlebiges Gebäude verstanden, in dem der Betrieb möglichst optimal und mit niedrigen Verbrauchskosten über den gesamten Lebenszyklus möglich ist. Wichtig sind hierbei ein möglichst geringer CO₂-Ausstoß bzw. CO₂-Neutralität im Rahmen des Betriebs. Zudem ist der Einsatz von recycelbaren Materialien im Rahmen von Um- und Rückbaumaßnahmen zu beachten.“

Ein optimaler Betrieb für die Nutzer im Sinne von kurzen Laufwegen, guten Arbeitsbedingungen in Bezug auf das Raumklima und die Beleuchtung sowie auch eines Standortes mit einer guten Anbindung an den Personennahverkehr unterstreichen zusätzliche Aspekte eines nachhaltigen Gebäudes. Nicht zu vernachlässigen ist zudem das gesamte Technikkonzept der gewählten Installation. Sie trägt maßgeblich zum Lebenszyklus bei, indem Umbauten im Rahmen von Umnutzungen einfacher zu realisieren sind.

Im Rahmen von Logistik-Projektentwicklungen werden etwa 50–60% aller Gebäude nach den heutigen Standards Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) oder Leadership in Energy and Environmental Design (LEED) zertifiziert. Die Zertifizierung verlängert dabei kaum die Bauzeit. Wichtiger ist eine frühzeitige Einbindung aller Partner, damit die verschiedenen Anforderungen der Nachhaltigkeit in alle Prozesse der Gebäudenutzung und im Gebäudekonzept Berücksichtigung finden. Je später dieser Prozess stattfindet, desto schwieriger wird es,

Zertifizierungen zu erhalten. Fachliche Kompetenzen sind bei einer nachhaltigen Bauweise unabdingbar.

Da Investitionen für Maßnahmen in ein nachhaltiges Gebäude schon direkt am Anfang eines Projektes anfallen, benötigt es einen Umdenkprozess. In Bauprojekten sollten Maßnahmen in Betracht gezogen werden, die eine Drittverwendungsmöglichkeit berücksichtigen, auch wenn sie in kurzfristiger Sicht nicht benötigt werden. Die Nutzer, die energieoptimierte, zertifizierte Immobilien mieten, werden sich häufen und somit mittelfristig immer mehr zum Standard herauskristallisieren.

Zu den Baumaßnahmen, die zur Steigerung der Nachhaltigkeit beitragen, zählen unter anderem:

- Stärkere Dämmungen tragen wesentlich zum Einsparpotenzial, im Rahmen des niedrigeren Energieverbrauchs und somit eines geringeren CO₂-Ausstoßes, bei.
- Smartes technisches Gebäudekonzept (Beheizung, Belüftung, Kühlung, Elektroversorgung)
- Flexible Gebäudestrukturen für verschiedene Nutzungsarten
- Stärkere Bodenplatten für höhere Lasten
- Abdichtung der Bodenplatten zum Auffangen wassergefährdender Stoffe
- Lastreserven auf den Dächern für eine spätere Installation von z. B. PV-Anlagen
- Bei den Baumaterialien ist besonders auf deren Recyclingfähigkeit und den Brandschutz zu achten.“

Kapitel

02



**Der Markt für
Entwicklungen von
Logistikimmobilien**

2.1 Das Entwicklungsvolumen von Logistikimmobilien in Deutschland

**Wie groß ist das Neubauvolumen?
Auf welche Regionen verteilt sich die Bautätigkeit?
Und wer sind die Projektentwickler?**

Der Trend der vergangenen Jahre setzt sich fort und der Bedarf an Logistikflächen ist groß. Doch wird der bestehende Bedarf durch die Fertigstellungen gedeckt? Wie groß ist das Neubauvolumen? Auf welche Regionen verteilt sich die Bautätigkeit? Und wer sind die Projektentwickler? Antworten liefert die bulwiengesa-Objektdatenbank, die u. a. alle durch Research ermittelbaren Bautätigkeiten

im Logistikimmobiliensegment enthält. Ergänzend fand der jährliche Datenabgleich mit den Marktakteuren des Logistikimmobilienmarktes statt. Betrachtet werden dabei reine Lager- und Logistikhallen. Nicht abgebildet werden dagegen Produktions- und sonstige Gewerbeimmobilien wie Gewerbeparks o. ä., die Bestandteil des Marktberichtes der Initiative Unternehmensimmobilien sind.

Rund 1.775 Objekte inkl. konkreter Pipelineprojekte (Projekte in Bau bzw. in konkreter Planung) für die Jahre 2020 und 2021 wurden analysiert. Erfahrungsgemäß verzögert sich bei einem Teil der Bauprojekte bzw. geplanten Projekte die Fertigstellung und erfolgt erst im jeweils nächsten Jahr. Entsprechend sind die Einschätzungen der Fertigstellungen in der Pipeline konservativ unter der Verwendung von Wahrscheinlichkeiten berechnet. Der Stichtag der Auswertung ist der 31.07.2020.

Erneuter Anstieg des Fertigstellungsvolumens 2019

Nachdem das Fertigstellungsvolumen im Jahr 2018 etwas geringer als in den Vorjahren ausfiel, wurde im Jahr 2019 das bisher höchste Neubauvolumen seit Beginn der Marktbeobachtung erreicht. Rund 4,9 Mio. qm Logistikfläche wurde im vergangenen Jahr fertiggestellt. Besonders hohe Fertigstellungsvolumina wurden im zweiten und vierten Quartal 2019 mit jeweils fast 1,5 Mio. qm verzeichnet. Damit liegt das Jahr 2019 deutlich über dem mittleren Fertigstellungsvolumen der vergangenen fünf Jahre von 4,4 Mio. qm.

Trotzdem blieb das Jahresergebnis knapp hinter der noch im Vorjahr prognostizierten 5,0 Mio. qm-Marke zurück. Aufgrund einiger Projektverzögerungen durch längere Genehmigungsverfahren oder Bauzeiten verschoben sich einige Fertigstellungen in das Jahr 2020. Für dieses Jahr deutet sich dadurch wiederum ein neues rekordverdächtiges Hoch des Neubauvolumens an.

Überschreiten der 5,0 Mio. qm-Marke für 2020 erwartet

Können die avisierten Fertigstellungszeiträume größtenteils gehalten werden, ist bis zum Jahresende 2020 ein neuer Rekord im Betrachtungszeitraum sehr wahrscheinlich. Das Fertigstellungsvolumen im ersten Quartal 2020 war mit ca. 816.000 qm verhältnismäßig gering und fiel im zweiten Quartal wie im Jahr 2019 deutlich höher aus, wodurch bereits 2,3 Mio. qm fertiggestellt

wurden. Im dritten Quartal wird mit knapp 1,5 Mio. qm erneut ein sehr hohes Flächenvolumen erwartet, welches voraussichtlich im vierten Quartal noch übertroffen wird. Wenn die maßgeblichen Bauprojekte planmäßig fertiggestellt werden, kann demnach in diesem Jahr die Fünf-Millionen-Quadratmeter-Marke übertroffen werden.

Starke Nachfrage fordert auch zukünftig hohe Fertigstellungsvolumina

Auch für 2021 wird auf Basis der in Bau befindlichen und konkret geplanten Projekte ein Flächenneuzugang von rund 4,7 Mio. qm erwartet. Dennoch können weitere Verschiebungen durch Veränderungen des Projektplans oder zuvor unbekannte Neubauprojekte auftreten. Die hohen Fertigstellungsvolumina von annähernd 5,0 Mio. qm verdeutlichen die anhaltend starke Nachfrage nach Logistikimmobilien und die darauf reagierende Bautätigkeit. Des Weiteren konnte in jüngster Vergangenheit eine Zunahme der spekulativen Bautätigkeit beobachtet werden.

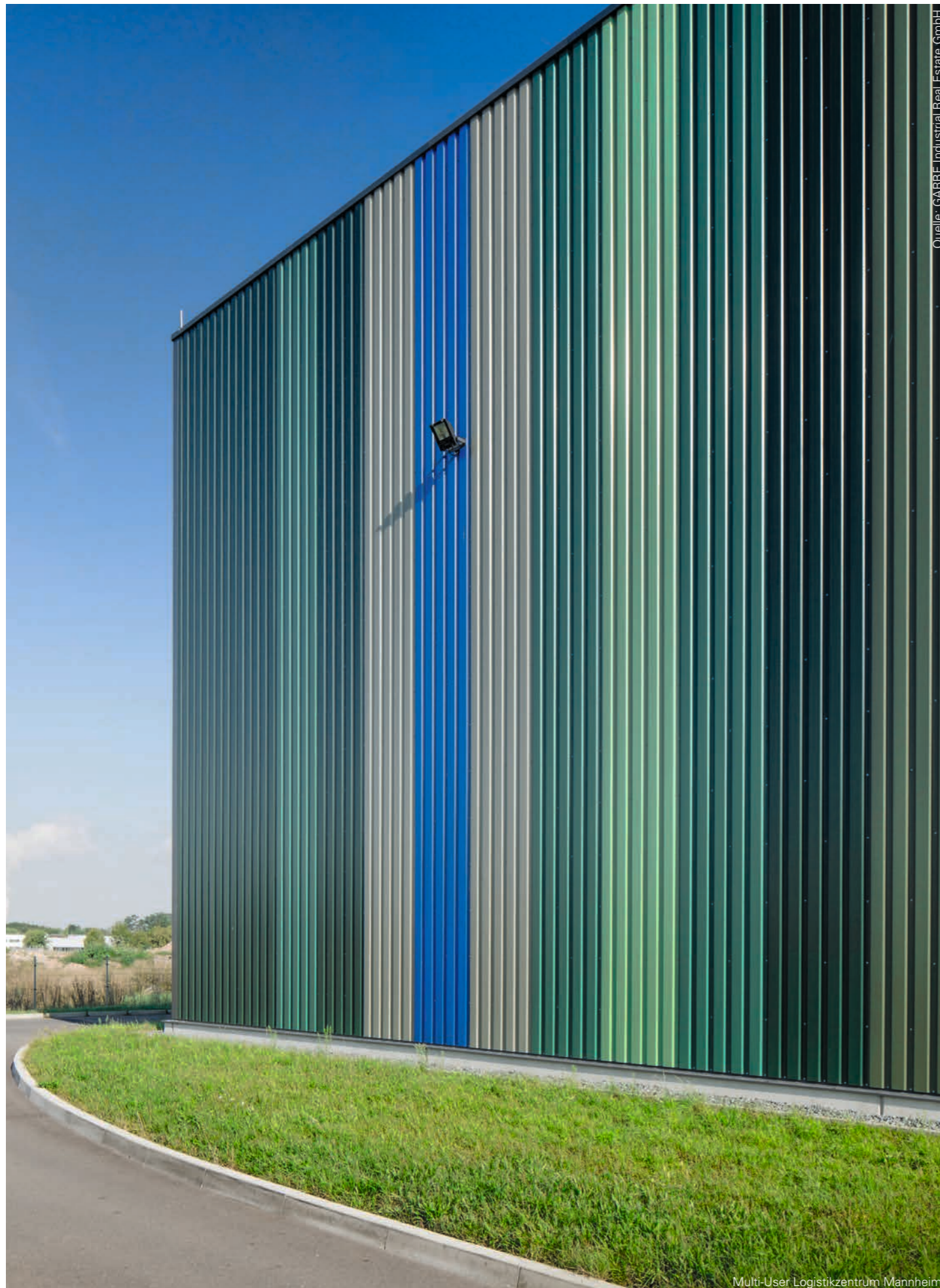
Perspektivisch wird weiterhin eine rege Bautätigkeit erwartet, denn vor allem die Corona-Pandemie zeigt: Logistik ist die Lebensader unserer Volkswirtschaft und zur Versorgung unserer Bevölkerung elementar. Über Re-/Near-Shoring und erhöhte Lagerhaltung in Produktion und Handel wird intensiv nachgedacht. Zudem wird durch die Pandemie E-Commerce zusätzlich befeuert und der ohnehin hohe Bedarf an Logistikflächen weiter steigen.

Fertiggestellte Neubaulogistikfläche in Deutschland nach Quartal und Jahr, 2015–2021*



* Auswertung enthält alle Fertigstellungen aus dem 1. Halbjahr 2020 sowie die Pipelineflächen (Projekte in Bau bzw. Planung, die voraussichtlich noch 2020 fertiggestellt werden).





Quelle: GARBE Industrial Real Estate GmbH

Multi-User Logistikzentrum Mannheim

2.2 Developer und Typisierungen in der Übersicht

Logistikimmobilien werden von diversen Akteuren entwickelt. Teilweise erfolgt die Entwicklung von Eigennutzern aus dem Industrie- oder Handelsbereich. Es gibt aber auch einige Logistiker, die als Entwickler für die Eigennutzung agieren. Unter den Eigennutzern finden sich dabei sowohl große Unternehmen und Konzerne als auch regional verwurzelte Akteure. Die bedeutendste Gruppe unter den Developern stellen allerdings die Projektentwickler dar, die in großem Umfang bedarfsorientiert für Kunden oder spekulativ Immobilien errichten. Das Leistungsspektrum der Projektentwickler reicht von internationaler über nationaler und regionaler bis zur lokalen Ausrichtung der Immobilien. Zudem werden alle Größensegmente von spekulativ errichteten Big-Box-Logistikimmobilien bis hin zu kleinteiligen Eigennutzer-Lösungen bedient.

Projektentwickler dominieren die Rangliste

Wie im vergangenen Jahr werden die Plätze unter den Top-7 der Developer durch Projektentwickler belegt. Die Projektentwickler nehmen im gesamten deutschen Entwicklungsgeschehen einen Anteil von etwa 50 % ein und vermehrt entstehen deren Projekte spekulativ, das heißt: ohne dass zu Baubeginn bereits ein fester Mieter/Nutzer feststeht. Außerhalb dieser Kategorie folgt die Deutsche Post DHL Group als KEP-Dienstleister auf Platz neun der führenden Entwickler von Logistikimmobilien.

Goodman bleibt auf erstem Platz

Trotz des relativ geringen Fertigstellungsvolumens im Jahr 2020 verteidigt die Goodman Group weiterhin den ersten Rang. Der australische Projektentwickler realisierte von 2015 bis 2020 insgesamt rund 1,9 Mio. qm Logistikfläche in Deutschland. Im aktuellen Kalenderjahr sind es (inklusive der Pipelineflächen) mit rund 155.000 qm neu errichteter Logistikfläche deutlich weniger als in den beiden Vorjahren.

Der zweitplatzierte Projektentwickler Panattoni übertrifft die Goodman Group 2020 mit mehr als der doppelten Fläche von rund 373.000 qm. Insgesamt entwickelte Panattoni rund 1,1 Mio. qm in den vergangenen fünf Jahren und liegt nun vor der VGP Group, die mit knapp 956.000 qm auf den dritten Platz fällt. Dicht gefolgt von der hessischen Dietz AG, die im Betrachtungszeitraum etwa

908.000 qm erbaute; rund ein Drittel davon (338.000 qm) allein im Jahr 2020. Die Dietz AG ist nach Panattoni in diesem Jahr der Developer mit dem zweitgrößten Volumen. Wie im vergangenen Jahr hält sich auch die GARBE Group mit insgesamt 696.000 qm fertiggestellter Logistikfläche von 2015 bis 2020 unter den Top 5 der Developer. Die beiden deutschen Projektentwickler Dietz AG und GARBE Group tauschten im Vergleich zum letzten Jahr die Plätze vier und fünf. Darauf folgen Segro (645.000 qm) und Prologis (626.000 qm).

Kaum Eigennutzer auf den Spitzenplätzen

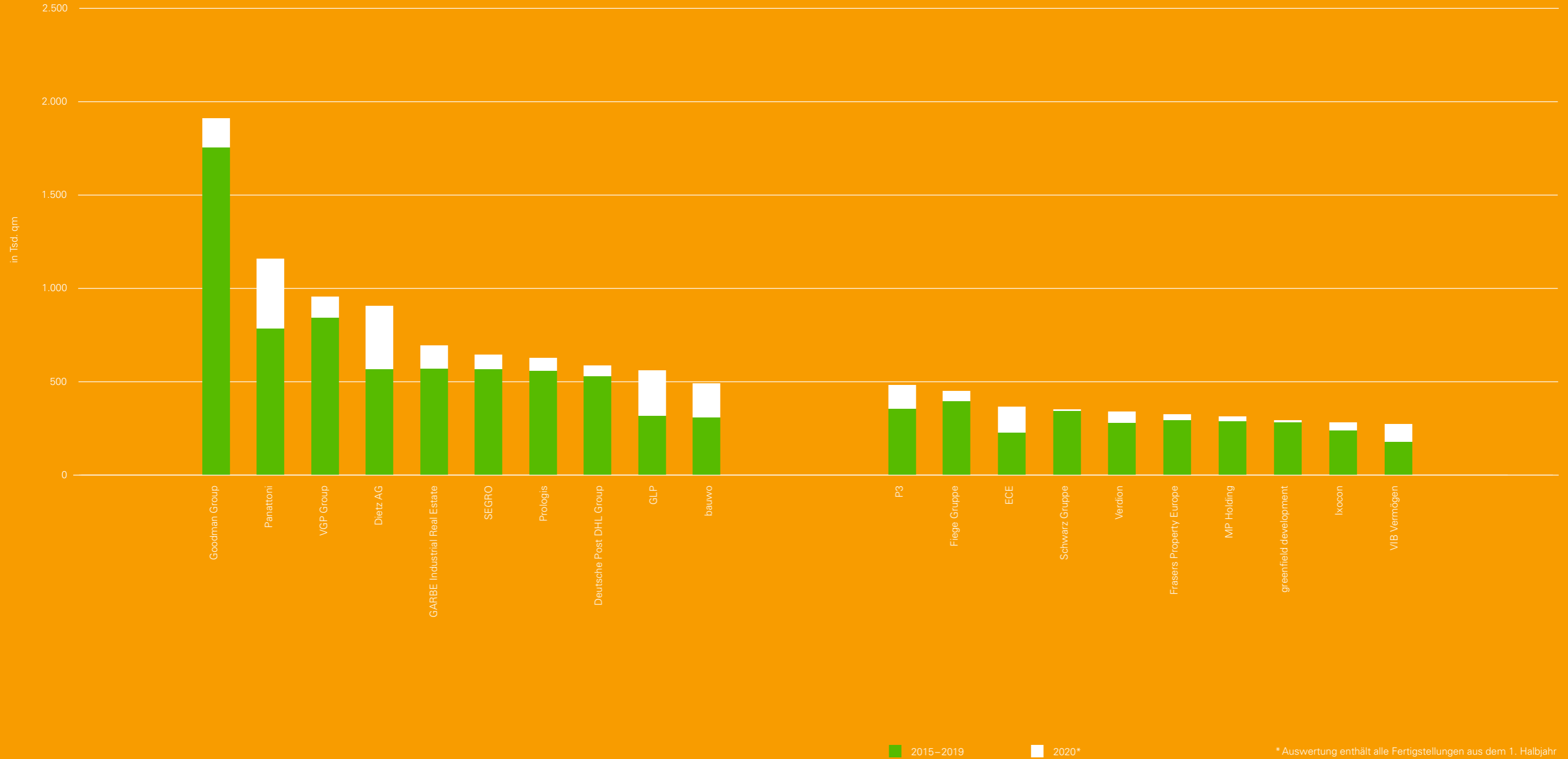
Auf Platz acht befindet sich die Deutsche Post DHL Group als erster Logistiker/KEP-Dienstleister im Ranking. Sie entwickelte von 2015 bis 2020 rund 587.000 qm Logistikfläche. Ein weiterer Logistiker ist die Fiege Gruppe auf Platz zwölf mit 449.000 qm. Als einziger Handelslogistiker hält sich die Schwarz Gruppe, trotz des 2020 nur sehr geringen Fertigstellungsvolumens, weiterhin unter den Top 20. Im Ranking 2018 belegte die Schwarz Gruppe noch Platz drei. Im vergangenen Jahr rutschte sie weiter auf Platz neun und in der aktuellen Analyse reicht es nur noch für Platz 14 mit 352.000 qm. Nachdem Gazeley nun vollständig unter dem Namen GLP firmiert, reiht sich der Entwickler aus Singapur auf dem neunten Platz im diesjährigen Ranking ein. Dessen Projekte haben bereits allesamt eine DGNB-Gold Zertifizierung erhalten beziehungsweise streben ein Nachhaltigkeitszertifikat an. Einige Plätze nach oben kletterten bauwo (492.000 qm) von Platz 19 auf Platz zehn und ECE (367.000 qm) stieg von Platz 20 auf Platz 13.

Zwei Developer neu unter den Top 20

Neu in den Top 20 der Developer ist der Projektentwickler P3, welcher unter dem Dach von Singapurs Staatsfonds organisiert ist, und reiht sich auf Platz elf mit insgesamt 484.000 qm ein. Zusätzlich ist VIP Vermögen (274.000 qm) auf Platz 20 neu in das Ranking gerutscht. Die mittelständische Immobilienholding entwickelte im Jahr 2020 rund 95.500 qm Logistikfläche. Nachdem greenfield development 2019 nicht unter den Top 20 war, ist der Developer in diesem Jahr mit insgesamt 294.000 qm zurück auf Platz 18.



Top-20 Entwickler von Logistikflächen in Deutschland, 2015–2020*



* Auswertung enthält alle Fertigstellungen aus dem 1. Halbjahr 2020 sowie die Pipelineflächen (Projekte in Bau bzw. Planung, die voraussichtlich noch 2020 fertiggestellt werden).





Innenansicht Logistikpark Frankfurt in Hammersbach

Quelle: Bremer

2.3 Wo gebaut wird – Bautätigkeit nach Logistikregion

Starke Bautätigkeit in den Logistikregionen

Die regionalen Schwerpunkte der Logistikflächenentwicklungen liegen nach wie vor in den etablierten Logistikregionen. Der Anteil der dort errichteten Logistikflächen lag im Zeitraum von 2015 bis 2019 bei 75,8%, was im Vergleich zum Vorjahreszeitraum einen weiteren leichten Rückgang von vormals 77,4% bedeutet. Die Flächenknappheit in den stark nachgefragten Logistikregionen zeigt eine deutliche Wirkung. Dementsprechend müssen viele Neubautwicklungen auf die Standorte in der „zweiten Reihe“ ausweichen, wo geeignete Bauflächen noch gefunden werden können.

75,8%

Anteil des Neubauvolumens in etablierten Logistikregionen (2015–2019)

Berlin nach Rhein-Main/Frankfurt fertigungstärkste Logistikregion

Nach wie vor behauptet sich die Logistikregion Rhein-Main/Frankfurt wie in den vorherigen Berichten an der ersten Stelle im regionalen Ranking. Lange mit einem deutlichen Abstand zum Zweitplatzierten – doch Berlin holt auf. Im Jahr 2020 werden in der Logistikregion Berlin voraussichtlich rund 420.000 qm Logistikfläche fertiggestellt und damit rund 100.000 qm mehr als in der Logistikregion Rhein-Main/Frankfurt. Im Betrachtungszeitraum von 2015 bis 2020 wurden in der Region Rhein-Main/Frankfurt insgesamt 1,9 Mio. qm und in Berlin etwa 1,6 Mio. qm Logistikfläche gebaut. Schwerpunkte der Bautätigkeit konzentrieren sich auf den Verflechtungsraum und das Umland Berlins.

Der zweite Platz im Ranking wechselt derweil jährlich: 2018 Hamburg, 2019 Düsseldorf, 2020 Berlin und 2021 wird diesen begehrten Platz eventuell die Logistikregion Rhein-Ruhr für sich beanspruchen. Von 2015 bis 2019 wurden in der Logistikregion Rhein-Ruhr mit 1,1 Mio. qm bereits nahezu gleich viele Flächen geschaffen wie in Berlin (1,2 Mio. qm), Düsseldorf (1,2 Mio. qm) und Hamburg (1,1 Mio. qm). Zusätzlich wird für das laufende Kalenderjahr ein vergleichsweise großes Volumen von 292.000 qm erwartet. Ein Platz mindestens unter den ersten drei Regionen könnte so im nächsten Jahr erstmals erreicht werden. In der Logistikregion Düsseldorf werden dagegen in 2020 voraussichtlich nur 221.000 qm und in Hamburg 138.000 qm gebaut.

In der Summe liegt das Fertigstellungsvolumen der Top-5 Logistikregionen im Zeitraum von 2015 bis 2019 bei 6,2 Mio. qm. Damit nehmen diese einen Anteil von 28% der gesamten realisierten Neubaulegitistikfläche in Deutschland ein. Dies bedeutet, dass deren Anteil, ebenfalls begründet durch die Flächenknappheit in den Ballungsräumen, etwa um 2 Prozentpunkte im Vergleich zum Vorjahr gesunken ist.



2.3.1

Fertiggestellte Fläche nach Logistikregionen, 2015–2020*



* Auswertung enthält alle Fertigstellungen aus dem 1. Halbjahr 2020 sowie die Pipelineflächen (Projekte in Bau bzw. Planung, die voraussichtlich noch 2020 fertiggestellt werden).



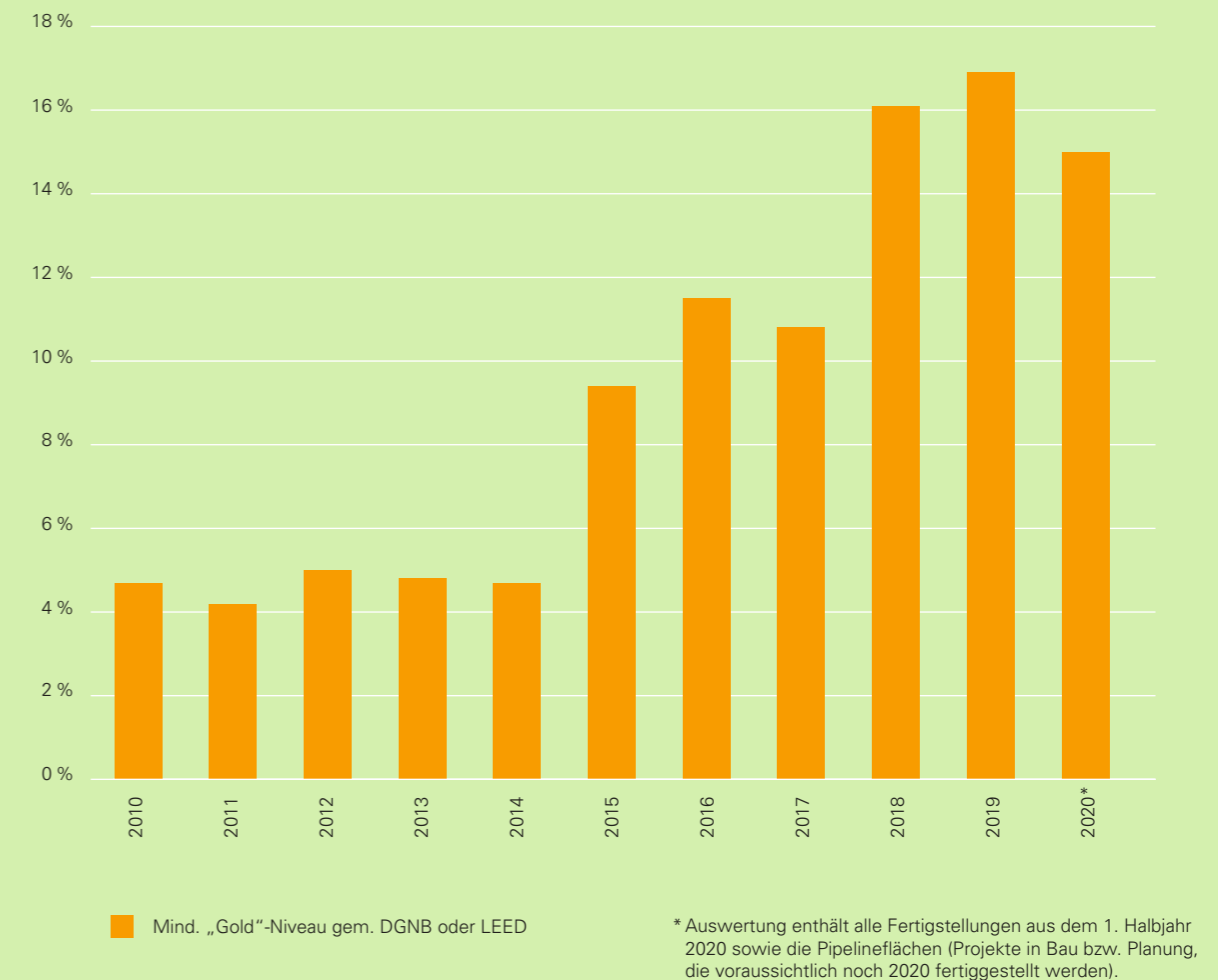


Fast in allen Logistikregionen wird gebaut

Die Region Hannover/Braunschweig hat es trotz einer regen Bautätigkeit 2020 mit erwarteten 246.000 qm Neubaupläche in der diesjährigen Auswertung noch nicht unter die Top 5 der Logistikregionen geschafft. Auch in Dortmund wird erneut mit einem hohen Flächenneuzugang von rund 288.000 qm gerechnet. Nicht nur in den Spitzenregionen, sondern über alle Regionen hinweg, herrscht Bewegung in der Reihenfolge. So kletterte Halle/Leipzig von Jahr zu Jahr etwas weiter nach vorne. Letztes Jahr bewegte sich das Bauvolumen mit 319.000 qm fast auf dem Niveau der Logistikregion Rhein-Main/Frankfurt und belegt nun durch den diesjährigen Neuzugang von 159.000 qm Platz 10.

Ein großes Flächenvolumen von 211.000 qm wird 2020 auch in Niederbayern fertiggestellt. In Nürnberg (Rang 23) kommen in diesem Jahr zu den 150.000 qm, die von 2015 bis 2019 erbaut wurden, 130.000 qm hinzu. Ebenso wird in Magdeburg das Fertigstellungsvolumen der letzten Jahre (97.000 qm) mit 326.000 qm im Jahr 2020 enorm erweitert. In der Logistikregion Koblenz verdreifacht sich das Neubauvolumen aus den letzten fünf Jahren mit Fertigstellungen über 155.000 qm nahezu. Das Schlusslicht unter den Logistikregionen bildet dieses Jahr nach Bad Hersfeld, wo 2020 keine Fertigstellung zu verzeichnen ist, Saarbrücken.

2.3.2 Anteil der mindestens Gold-zertifizierten Logistikimmobilien in Deutschland



Anteil der zertifizierten Objekte steigt im Zeitverlauf

Mit der steigenden öffentlichen Aufmerksamkeit für das Thema Nachhaltigkeit hat sich dies auch im Bedarf und Angebot von ökologisch nachhaltigen Logistikimmobilien niedergeschlagen. Um die Nachhaltigkeit einer Immobilie bewertbar und damit auch messbar zu machen, haben sich Nachhaltigkeitszertifikate als Gütesiegel bewährt. Bei Neubauprojekten wird dem Aspekt der Zertifizierung eine immer höhere Bedeutung beigemessen. Lag der Anteil der neu gebauten Immobilien, welche mindestens eine Gold-Zertifizierung (nach DGNB oder LEED) erhalten haben, im Jahr 2010 noch bei knapp 4,7%, hat sich dieser in den nachfolgenden Jahren merklich gesteigert. 2018 und 2019

wurden so Anteile von über 16% erreicht. Im Vergleich übertrifft der Mittelwert vom Fünfjahreszeitraum 2015–2019 von 12,9% den durchschnittlichen Anteil im Zeitraum von 2010–2014 (4,7%) deutlich um 8,2 Prozentpunkte. Gleichmaßen hat auch die absolute Anzahl der zertifizierten Logistikimmobilien zwischen 2010 und 2019 durchschnittlich um 25% pro Jahr zugenommen.

2.4 Muss es immer Neubau sein?

Nachhaltigkeit und damit verbundene ökologische Aspekte beschäftigen die Branche immer stärker. Rund 30 Prozent der CO₂-Emissionen sind in Deutschland auf den Gebäudesektor zurückzuführen. In vielen Fällen ist es ressourcenschonender, in Sanierungen von älteren Bestandsimmobilien zu investieren und diese weiter zu betreiben anstatt einen Neubau bzw. Abriss/Neubau anzustreben.

Wie sich die CO₂-Emissionen bei den Optionen Neubau, Abriss/Neubau, Sanierung oder weitere Nutzung der Bestandsimmobilie unterscheiden, wird in der folgenden Grafik gezeigt. Bestehen zur Erfüllung eines Flächenbedarfs mehrere Optionen, dient diese Darstellung als Hilfestellung bei der Entscheidungsfindung hinsichtlich der CO₂-Aspekte. Natürlich müssen dabei noch weitere Faktoren wie der Zustand der Bestandsimmobilie, die Nutzbarkeit, die Lage sowie diverse wirtschaftliche Aspekte (Grundstückspreise, Mietniveaus etc.) berücksichtigt werden.

Um die Objekte ökologisch zu bewerten, wurden die graue Energie (GE) und Verbrauchsenergie (VE) untersucht. Die sogenannte graue Energie umfasst alle Energien, die zum Bau eines Gebäudes notwendig sind (wie z. B. das Gewinnen, Herstellen und Verarbeiten von Materialien, Transport von Menschen, Maschinen, Bauteilen, Materialien und auch Entsorgung). Als Bewertungseinheit wurde das „Global Warming Potential“ GWp dieser Bauteile herangezogen. Die Verbrauchsenergie beschreibt die CO₂-Aspekte, die durch Strom- und Heizbedarf im Rahmen des Gebäudebetriebs generiert wurden. Das Verbraucherverhalten und andere Faktoren werden über den Zeitraum dabei vereinfacht über die Zeit als identisch interpretiert und verhalten sich im Betrachtungszeitraum linear. Alle VE-Angaben sind in Tonnen (t) CO₂-Äquivalente p. a. umgerechnet worden. Die GE (ebenfalls in t CO₂-Äquivalente) fällt dabei nur einmalig zum Startpunkt der Betrachtung an. Der Startpunkt ist in den Szenarien gleichbedeutend mit der Fertigstellung des Gebäudes.

Die Grafik zeigt, dass zunächst die unsanierte Halle einen Startvorteil hat, da historisch verursachte CO₂-Äquivalente unberücksichtigt bleiben. Es dauert zwischen acht und neun Jahren, bis sich die höhere energetische Effizienz des Neubaus auf der grünen Wiese bemerkbar macht. Der Abriss/Neubau (Brownfield) hat eine marginal bessere Ökobilanz, da im Zuge des Abrisses durch Materialrecycling negative CO₂-Effekte verbucht werden können. Ansonsten verhalten sich beide Szenarien identisch. Die Ökobilanz einer sanierten Bestandsimmobilie schneidet im Betrachtungszeitraum von 20 Jahren am besten ab. Erst nach einigen weiteren Jahren ist davon auszugehen, dass sich der CO₂-Fußabdruck der beiden Neubauvarianten ökologisch ausgleicht. Bei der Bestandsimmobilie muss vorausgesetzt sein, dass sie gut gepflegt wurde und das Ende des Lebenszyklus noch nicht erreicht hat.

2.4.1

Ökologische Bewertung verschiedener Szenarien



Folgende Optionen können in der Projektentwicklung angegangen werden, um einen nachhaltigen Flächenbedarf zu erfüllen (beispielhafte Szenarien):

1. Neubauimmobilie

Neubau einer modernen, zertifizierungsfähigen Logistikimmobilie auf einem bislang unbebauten Grundstück (Greenfield).

2. Bestandsimmobilie

Am Standort besitzt der Anbieter eine Bestandsimmobilie von 1990 innerhalb eines gewachsenen Gewerbegebietes. Die Halle ist gut gepflegt und erfüllt die Anforderung des Logistikers im Grundsatz, auch wenn einzelne Aspekte ggf. nicht mehr zeitgemäß sind.

3. Bestandssanierung

Denkbare Optionen wären zudem, diese Halle zu sanieren (Bestandssanierung), um sie energetisch zu optimieren. Der Nutzwert würde im Grundsatz jedoch identisch bleiben.

4. Abriss/Neubau

Ein Abriss/Neubau der Bestandsimmobilie auf dem Grundstück wäre ebenfalls möglich. Dabei würde ein Neubau (Brownfield) entstehen, der modernsten Kriterien entspricht und hinsichtlich des Nutzwertes und den Zertifizierungsmaßstäben dem neuesten Stand entspricht.

Um die ökologisch nachhaltigste Option ermitteln zu können, wird der CO₂-Fußabdruck dieser vier Optionen als Entscheidungskriterium zugrunde gelegt:

1. Neubauimmobilie

Eine Neubauimmobilie ist hinsichtlich des Nutzwertes und der CO₂-Emission durch Strom- und Wärmeverbrauch optimiert, da z.B. bessere Dämmwerte vorliegen. Allerdings verursacht der Bau (Herstellung, Transport und Einbau der Baustoffe) ebenfalls CO₂. Gleichzeitig versiegelt ein Neubau bislang unversiegelte Fläche.

2. Bestandsimmobilie

Auch die Bestandsimmobilie hat in der Bauphase CO₂ verursacht. Allerdings liegen diese Emissionen in der Vergangenheit und sind bereits verursacht worden. Ökologisch ist dies nun kein „Freispruch“, allerdings werden dadurch keine neuen Emissionen verursacht und können als „sunk costs“ interpretiert werden. In die Betrachtung vom Moment der Flächeninanspruchnahme fließt der CO₂-Fußabdruck aus der historischen Bauphase daher neutral ein. Demgegenüber steht, dass die CO₂-Verbräuche erhöht sind, da z.B. die Dämmwerte schlechter sind als bei einem Neubau. Hier wird unterstellt, dass sie um 30 % (Strom) bzw. 20 % (Wärme) höher liegen als bei einem Neubau.

3. Bestandssanierung

Bei der Sanierung der Bestandsimmobilie werden auch gewisse energetische Parameter optimiert. Realistischerweise betrifft dies im Wesentlichen den Stromverbrauch, der z.B. durch Einbau von LED-Lampen reduziert werden kann. Insgesamt wird hier ein Abschlag gegenüber dem unsanierten Bestand von -15 % angenommen. Die Dämmung hingegen wird im Regelfall nicht verändert, da Kosten und Nutzen in keinem sinnvollen Verhältnis stehen. Allenfalls kann eine neue Heizungsanlage eingebaut werden. Insgesamt wird nur ein marginaler Abschlag der CO₂-Kosten (-5 %) bei der Wärmeerzeugung unterstellt.

4 Abriss/Neubau

Ein Abriss/Neubau basiert auf den Grundannahmen der Neubauimmobilie. Im Zuge der Abrissmaßnahmen wird zwar ebenfalls CO₂ verursacht, jedoch kann durch Materialrecycling auch ein negativer Beitrag festgestellt werden. In Summe ist der CO₂-Beitrag leicht negativ und fällt marginal besser aus als beim Neubau auf der grünen Wiese.

2.5 Bestandsentwicklung schont Ressourcen



„Wie kann man Kapital dafür belohnen, dass es ökologisch eingesetzt wird?“

Tobias Kassner,
Head of Research, GARBE Industrial Real Estate GmbH

„Wenn von einer nachhaltigen Immobilie gesprochen wird, muss es nicht unbedingt immer eine Neubau-Immobilie – bestenfalls mit einem Zertifikat der üblichen Institutionen – sein. Sicherlich haben diese Zertifikate ihre Berechtigung und dienen zum Ansporn, bei der Planung, der Realisierung und im Betrieb energie- und ressourceneffizient zu sein. Auch werden zusätzliche Kriterien, wie soziale Verträglichkeit und die Integration von E-Mobilität, gleich optimal geplant und realisiert.“

Die Realität ist aber wie immer etwas komplexer. Neubauten, zumindest auf der grünen Wiese, versiegeln zunächst einmal neue Grundstücke. Und da Grundstücke ein knappes Gut darstellen, wird immer weiter in die Peripherie ausgewichen. Größere Distanzen zwischen Konsumenten und Arbeitskräften auf der einen und den Logistikstandorten auf der anderen Seite, wirken sich negativ auf die CO₂-Bilanz aus. Dies ist sicherlich nicht im Sinne der Nachhaltigkeit, zumal ein Neubau zunächst einmal CO₂ verursacht, bevor eingespart werden kann.

GARBE fokussiert sich daher auch auf Bestandsimmobilien, die in der Langfristbetrachtung der Nachhaltigkeit eine deutlich längere Relevanz aufweisen – integrierte Standorte, kurze Wege, keine Flächenneuversiegelung. Die ökologische Bilanz der

Bestandsimmobilien fällt dabei noch besser aus, wenn moderate Maßnahmen wie energieeffiziente Beleuchtung, Photovoltaik auf den Dächern usw. konsequent umgesetzt werden. Durch verträgliche Kosten – ökologisch wie auch ökonomisch – haben diese Immobilien damit häufig einen Vorsprung bei der Ökobilanz.

Ökologische Belange und die Digitalisierung stehen bereits seit einiger Zeit weit oben auf der Agenda der Unternehmen. Im Zuge der Pandemie wäre es gefährlich die Nachhaltigkeitsziele zu vernachlässigen. Die gravierenden und langfristigen Folgen des Klimawandels werden ein Thema von Dekaden sein. Wichtig ist daher die Frage: „Wie kann man Kapital dafür belohnen, dass es ökologisch eingesetzt wird?“

Hier ist sich GARBE der ökologischen, sozialen und ökonomischen Verantwortung bewusst. Daher stützen sich sämtliche unternehmerische Entscheidungen immer auf diese drei Säulen des ESG-Gedankens. Wir folgen der These, dass es in vielen Fällen ressourcenschonender ist, auch in ältere Bestandsimmobilien zu investieren und diese weiter zu betreiben anstatt immer einen Neubau bzw. Abriss/Neubau anzustreben. Und daher sind wir überzeugt, dass sich die Nachhaltigkeit nicht nur ökologisch rechnet, sondern auch ökonomisch.“

Kapitel

03



**Der Investmentmarkt
für Logistikimmobilien**

3.1 Der Investmentmarkt für Logistikimmobilien in Deutschland

Ende 2019 wurde in Deutschland ein Transaktionsvolumen von rund 72,6 Mrd. Euro erzielt. Dieser Wert stellt ein neues Rekordergebnis auf dem gewerblichen Investmentmarkt dar. Das sehr gute Ergebnis aus 2018 wurde damit um rund 19 % übertroffen. Auch der Fünf-Jahres-Mittelwert (60,1 Mrd. Euro) konnte deutlich überstiegen werden. Der Anteil ausländischer Investoren verringerte sich im Jahr 2019 erneut auf rund 49 % und machte erstmals seit Jahren wieder weniger als die Hälfte des gesamten Investmentmarkts für Logistikimmobilien aus.

Das Einsetzen der Corona-Pandemie hat sich derweil im ersten Halbjahr 2020 nicht negativ auf den gewerblichen Investmentmarkt in Deutschland ausgewirkt. Mit einem Volumen von knapp 29 Mrd. Euro wurde ein Wachstum von 17 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum registriert. Der Anteil von Logistikimmobilien stieg derweil wieder auf knapp 9 %.

2019 erzielte neues Rekordvolumen auf dem gewerblichen Investmentmarkt

Die gestiegene Nachfrage von Investoren im Segment Logistik spiegelt sich auch im Transaktionsvolumen wider: So wechselten im Zeitraum von 2015 bis 2019 für insgesamt rund 27,2 Mrd. Euro Lager- und Logistikimmobilien ihren Besitzer. Rechnet man diesen noch die umgesetzten Verkaufserlöse bei

den Unternehmens- und Industrieimmobilien hinzu, ergibt sich ein Investmentvolumen von rund 40,1 Mrd. Euro. Das überaus starke Investmentjahr 2019 wurde auch bei den hier betrachteten Immobilientypen deutlich: Über 9 Mrd. Euro wurden gehandelt. Damit konnte das bisherige Rekordjahr 2017 um gut 150 Mio. Euro überboten werden. Ausschlaggebend für diesen Boom auf dem Logistik- und Light-Industrial-Markt war in erster Linie ein gestiegenes Interesse an Unternehmensimmobilien, die für knapp 3,5 Mrd. Euro gehandelt wurden und den höchsten Wert im gesamten Betrachtungszeitraum erzielt haben.

Das Interesse der Investoren an Logistikimmobilien ist auch im ersten Halbjahr 2020 hoch: Mit einem Umsatz von rund 2,7 Mrd. Euro liegt der Wert deutlich über dem des Vorjahreszeitraumes (1,5 Mrd. Euro). Auch der Investmentmarkt für Unternehmensimmobilien verzeichnet mit einem Volumen von

rund 1,0 Mrd. Euro (+ 40 %) ein Ergebnis über dem Niveau des Vorjahreszeitraums.

In den ersten sechs Monaten des Jahres liegt das Investmentvolumen in Lager- und Logistik- sowie Unternehmensimmobilien mit knapp 4,0 Mrd. Euro über dem Wert des ersten Halbjahres 2019 (+ 60 %). Das Volumen ist u. a. auf die hohe Nachfrage (bei einem limitierten Angebot) in einem Niedrigzinsumfeld zurückzuführen. Auch Portfoliodeals trugen – neben den dominierenden Einzeltransaktionen – zu dem sehr guten Umsatzergebnis bei. Beispielsweise hat Union Investment 13 Bestandsgebäude und 6 Projektentwicklungen von GARBE für eine Summe von knapp 800 Mio. Euro erworben und Ares gab seine Logistikimmobilien an Investec Property Fund ab.

3.1.1

Investmentvolumen in deutsche Logistik-, Unternehmens- und Industrieimmobilien, 2015–2019, 2020*





Quelle: Bremer

Lagerflächen einer Distributionsimmobilie

Logistikimmobilien steigen – auch aufgrund der Corona-Pandemie – in der Gunst der Investoren

Die Zinsen von Bundesanleihen werden nach aktueller Einschätzung auch in 2020 auf einem historischen Tiefststand verharren – hier ist wohl erst in den kommenden Jahren (bei höheren Verbraucherpreisindizes) mit moderat steigenden Zinsen zu rechnen. Folglich wird sich der deutsche Immobilienmarkt weiterhin einer großen Beliebtheit bei Investoren erfreuen, da er als „sicherer Hafen“ gilt. Vor allem die klassischen Assetklassen Wohnen und Büro sind dabei das Ziel von Investments. Jedoch steht der hohen Nachfrage nur ein limitiertes Angebot gegenüber. Folglich müssen Alternativen gefunden werden.

Das Segment des Logistik- und Light-Industrial-Marktes hat in den vergangenen Monaten weiter an Beliebtheit gewonnen. Die Corona-Krise hat die Abhängigkeit von Lager- und Logistikflächen u. a. zur Distribution von Waren im Sinne von regionalen Pufferlagern verdeutlicht. Es zeigte sich in der Krise deutlich:

Logistik ist systemrelevant! Die gestiegene Nachfrage kann jedoch nicht mehr überall auf Anhieb bedient werden, wenngleich das Investmentvolumen – im Vergleich zum Vorjahr – markant angestiegen ist. Die noch nicht quantifizierbaren Auswirkungen der Corona-Pandemie und die weiterhin schwelenden Konflikte (u. a. Auseinandersetzung zwischen den USA und China) sowie ein weiter boomender E-Commerce-Sektor sorgen dafür, dass auch in den kommenden Jahren der deutsche Logistikmarkt eine steigende Nachfrage erfahren wird.

3.1.2
Logistikinvestmentvolumen nach Art der Transaktion, 2015–2019, 2020*



Investmentvolumen weiterhin mit steigender Tendenz

Die aktuellen Entwicklungen lassen den Schluss zu, dass davon ausgegangen werden kann, dass auch in den kommenden Jahren deutsche Logistikimmobilien ein gefragtes Anlageziel sein werden. Die überaus gut gefüllte Projektpipeline wird voraussichtlich zu einem Transaktionsvolumen von bis zu 5 Mrd. Euro oder mehr am Ende des Jahres 2020 führen können.

Portfoliotransaktionen auf dem deutschen Logistikimmobilienmarkt

Investoren, die zügig ein großes Kapitalvolumen anlegen und einen hohen Marktanteil generieren möchten, nutzen häufig Portfoliotransaktionen. Zwischen 2015 und 2017 nahm der Anteil der Portfolioverkäufe auf dem deutschen Transaktionsmarkt für Logistikimmobilien stetig zu. 2018 setzte dann eine Trendwende ein, die in 2019 einen vorläufigen Tiefpunkt fand. So belief sich

der Anteil von Paketverkäufen auf nur noch rund 39 %. Im ersten Halbjahr 2020 gab es eine großvolumige Portfoliotransaktion von GARBE Industrial Real Estate an Union Investment, in welcher ein europaweites Portfolio von rund 800 Mio. Euro den Besitzer wechselte. Gerade institutionelle Investoren sind an solchen Deals interessiert. Allerdings steht dieser Präferenz zuweilen der Mangel im großvolumigen Investmentsegment entgegen. Daher stellt die Akkumulation einzelner Logistikimmobilien in der aktuellen Marktphase die vorherrschende Strategie dar.



Quelle: GARBE Industrial Real Estate GmbH

Luftaufnahme vom Logistikpark Westfalenhütte in Dortmund

3.2 Die Akteure am Investmentmarkt sortieren sich neu

Die Top-20-Investoren in Deutschland führt im Zeitraum von 2015 bis 2020* erstmalig die GARBE Group an. Das Unternehmen konnte mit rund 1,9 Mrd. Euro gehandelter Objekte nun die Spitzenposition einnehmen, wenn es um Ankäufe von Logistikimmobilien geht. Zurückzuführen ist der starke Zuwachs im Vergleich zum vorherigen Berichtszeitraum auf zahlreiche deutschland- und europaweite Transaktionen, welche vorwiegend als Portfolios gehandelt worden sind. Generell werden in dieser Studie jedoch nur Transaktionen in Deutschland berücksichtigt.

Die US-amerikanische Investmentgesellschaft Blackstone positioniert sich in diesem Jahr mit einem Transaktionsvolumen von rund 1,8 Mrd. Euro auf dem zweiten Platz. Wie im letzten Jahr konnte Frasers Property mit 1,7 Mrd. Euro seinen Platz in den Top-3 behaupten.

Mit vereinten Kräften und der zuvor erwähnten Portfoliotransaktion von GARBE an Union Investment konnte die Investmentgesellschaft der DZ Bank ihr verwaltetes Vermögen abermals um rund 800 Mio. Euro an europäischen Logistik- und Light-Industrial-Immobilien erhöhen. Der Kauf der Logistrial-Objekte katapultierte Union Investment im Ranking der Investoren vom 16. Platz (2019) bis auf den fünften Platz in 2020. Die Investmentgesellschaft reiht sich somit hinter der China Investment Corporation (CIC) ein, welche in der Vergangenheit ebenfalls über eine große Portfoliotransaktion seinen Fußabdruck auf dem deutschen Logistikimmobilienmarkt hinterlassen konnte.

Im Gegensatz dazu musste die Goodman Group einen Platz verloren geben und nimmt nun den sechsten Rang ein, dicht gefolgt von dem Partner von institutionellen Investoren RLI Investors (jeweils knapp 900 Mio. Euro). Mit einem Investmentvolumen von rund 600 Mio. Euro gehen die nächsten Plätze an LIP Invest, Nuveen Real Estate und Savills Investment Management. Dahinter folgt der globale Anbieter von Immobilieninvestitionsmöglichkeiten Patrizia auf Rang 11 mit knapp 560 Mio. Euro.

Insgesamt erzielen die Top-10-Investoren zwischen 2015 und 2020* ein Investmentvolumen – in Logistikimmobilien – von 11,2 Mrd. Euro. Dies entspricht einem Marktanteil von rund 37% an allen getätigten Investments, wohingegen die Akteure auf den Plätzen 11 bis 20 einen Anteil von rund 15% auf sich vereinigen können.

*Auswertung enthält Transaktionen aus dem 1. Halbjahr 2020.



Top-20-Investoren von Logistikimmobilien in Deutschland, 2015–2019, 2020*

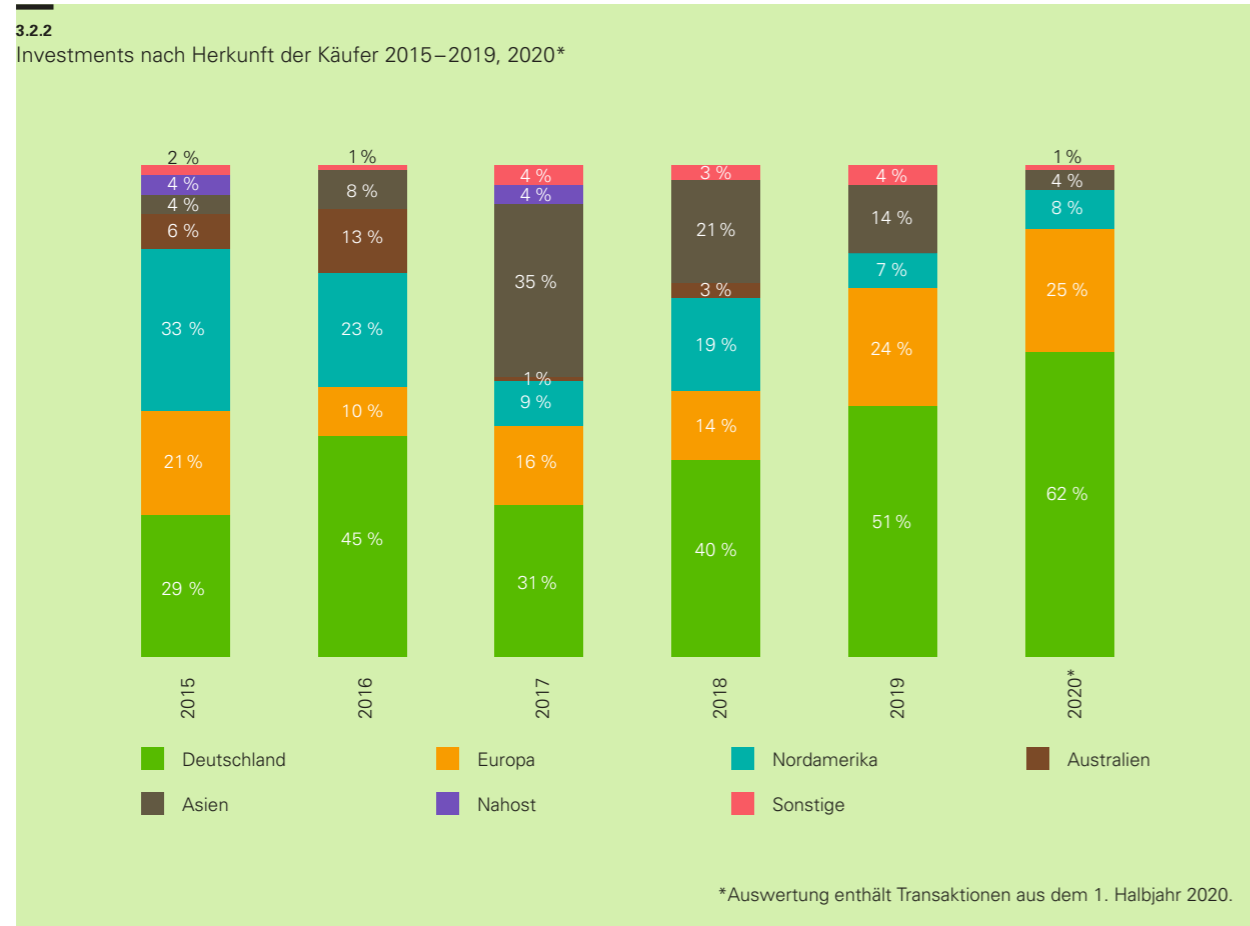


*Auswertung enthält Transaktionen von Logistikimmobilien aus dem 1. Halbjahr 2020. Für eine übersichtliche Darstellung werden hierbei die Transaktionen der Jahre 2015–2020 zusammengefasst betrachtet. Um dennoch eine Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wurden die Jahre 2015–2019 und 2020 separat dargestellt. In der Auswertung wurden sowohl Transaktionen zwischen zwei unverbundenen Marktteilnehmern am freien Markt berücksichtigt (externe Transaktionen) als auch Transaktionen zwischen zwei (unternehmensrechtlich) verbundenen Akteuren (z. B. der Projektentwicklungseinheit eines Unternehmens und eines Fonds desselben Unternehmens). Diese internen Transaktionen wurden differenziert

ausgewiesen; sie sind durchaus relevant, sofern sie einen Immobilien-erwerb mit Eigentümerwechsel zu marktüblichen Kaufpreisen darstellen (siehe gif-Richtlinie „Leitfaden zur Berichterstattung über den Investmentmarkt für Gewerbeimmobilien“). Eine solche Konstellation betrifft Objekte z. B. von Projektentwicklern, die ihre Objekte in Spezialfonds-Vehikel mit externem Kapital (= Investoren) einbringen. Im Regelfall werden diese Transaktionen jedoch nicht öffentlich kommuniziert und stehen der Marktbeobachtung nicht zur Verfügung. Sie werden in dieser Aufstellung jedoch nach Möglichkeit berücksichtigt, weil sie durchaus substanziell sind.

■ 2015–2019 ■ 2020*





Deutsche Investoren dominieren den Investmentmarkt für Logistikimmobilien

Lager- und Logistikimmobilien galten lange als Nischenprodukt bzw. waren nur für Akteure mit einer sehr guten Marktkennntnis eine lohnende Investition. In den vergangenen Jahren nahm jedoch der Anteil ausländischer Investoren aus Europa, Asien oder Nordamerika stetig zu. So entfielen 2017 rund 69% der Investments auf Akteure aus dieser Gruppe. In den folgenden Jahren ging der Anteil von Käufern aus Asien und Nordamerika auf insgesamt 19% (2019) zurück. Im Gegensatz dazu stieg der Anteil der europäischen Investoren von 14% (2018) auf 24% in 2019. Auch 2020 wird dieser Wert voraussichtlich wieder erreicht werden.

Für 2020 wird davon ausgegangen, dass deutsche Investoren (auch aufgrund der Corona-Pandemie) für knapp zwei Drittel der Investments in Lager- und Logistikimmobilien verantwortlich

sein werden. Dahinter folgen mit deutlichem Abstand die europäischen Akteure. Ursächlich hierfür ist der Mangel an alternativen Investments in anderen Assetklassen in Verbindung mit deutlich gestiegenen Immobilienpreisen. Das zunehmende Interesse deutscher Investoren fand bisher seinen Höhepunkt im Ankauf der Logistrial Real Estate AG (GARBE) durch Union Investment für rund 800 Mio. Euro.

Insgesamt ist die in der vergangenen Logistikstudie prognostizierte Trendwende (deutlich steigendes Interesse von inländischen Investoren) eingetreten. Trotz des rückläufigen Volumens ausländischer Akteure besteht hier weiterhin ein Interesse an deutschen Logistikimmobilien, vor allem aus dem europäischen Raum. Dies zeigt sich an einem stabilen Marktanteil von knapp einem Viertel.

Inländische Investoren haben Fahrt aufgenommen

Aufgrund der Corona-Pandemie dominieren aktuell deutsche Investoren den Markt für Logistikimmobilien, da ausländische Akteure mit Beschränkungen bei der Prüfung von

Investmentobjekten zu kämpfen haben. Doch warum ist der deutsche Markt bei nationalen und internationalen Investoren so beliebt? Folgende Faktoren können hierfür angeführt werden:



3.3 Investmenttätigkeit nach Logistikregionen

Die in den vergangenen Jahren insgesamt gute wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland mit u. a. einer steigenden Bruttowertschöpfung und sinkenden Arbeitslosenzahlen hat zu einer hohen Attraktivität des Standortes geführt. Dabei weisen die einzelnen Regionen teilweise sehr ansprechende Rahmenbedingungen auf, die ein Investment lohnenswert machen. Eine gute Infrastruktur, moderne und attraktive Projektentwicklungen sowie eine heterogene Branchenstruktur, die Krisenzeiten besser kompensieren können, sind bei Investoren entscheidende Kriterien für oder gegen eine Transaktion.

Rhein-Main/Frankfurt weiterhin führend beim gehandelten Investmentvolumen

Im aktuellen Beobachtungszeitraum von 2015 bis 2020* nimmt die Logistikregion Rhein-Main/Frankfurt erneut den ersten Platz beim Ranking des Investmentvolumens ein. Auf dem zweiten Platz folgt Dortmund. Die Logistikregion konnte sich dabei – im Vergleich mit dem Vorjahreszeitraum – um drei Plätze verbessern. Düsseldorf verliert im Gegensatz zum letzten Ranking einen Platz und landet auf Position drei. Dahinter folgt die Logistikregion Rhein-Ruhr, die einen Platz abgeben musste.

Die Fertigstellungszahlen in der Region Hannover/Braunschweig belegen abermals: Hier kann eine steigende Dynamik beobachtet werden. Für das Ranking des Jahres 2020 konnte sich die Region gegen die Logistikregion Hamburg behaupten und nimmt den fünften Rang ein. Die deutsche Hauptstadt konnte sich um einen Platz verbessern und liegt nun vor München (Platz 8) auf dem siebten Rang. Köln und Stuttgart bleiben unverändert auf den Plätzen neun und zehn. Insgesamt vereinen die Top-10-Logistikregionen im Zeitraum von 2015 bis 2020* ein Investmentvolumen von rund 15 Mrd. Euro. Dabei gab es in den Top-10 – im Vergleich mit dem Vorjahr – nur Verschiebungen. Neueinsteiger konnten in diesem Jahr keine identifiziert werden.

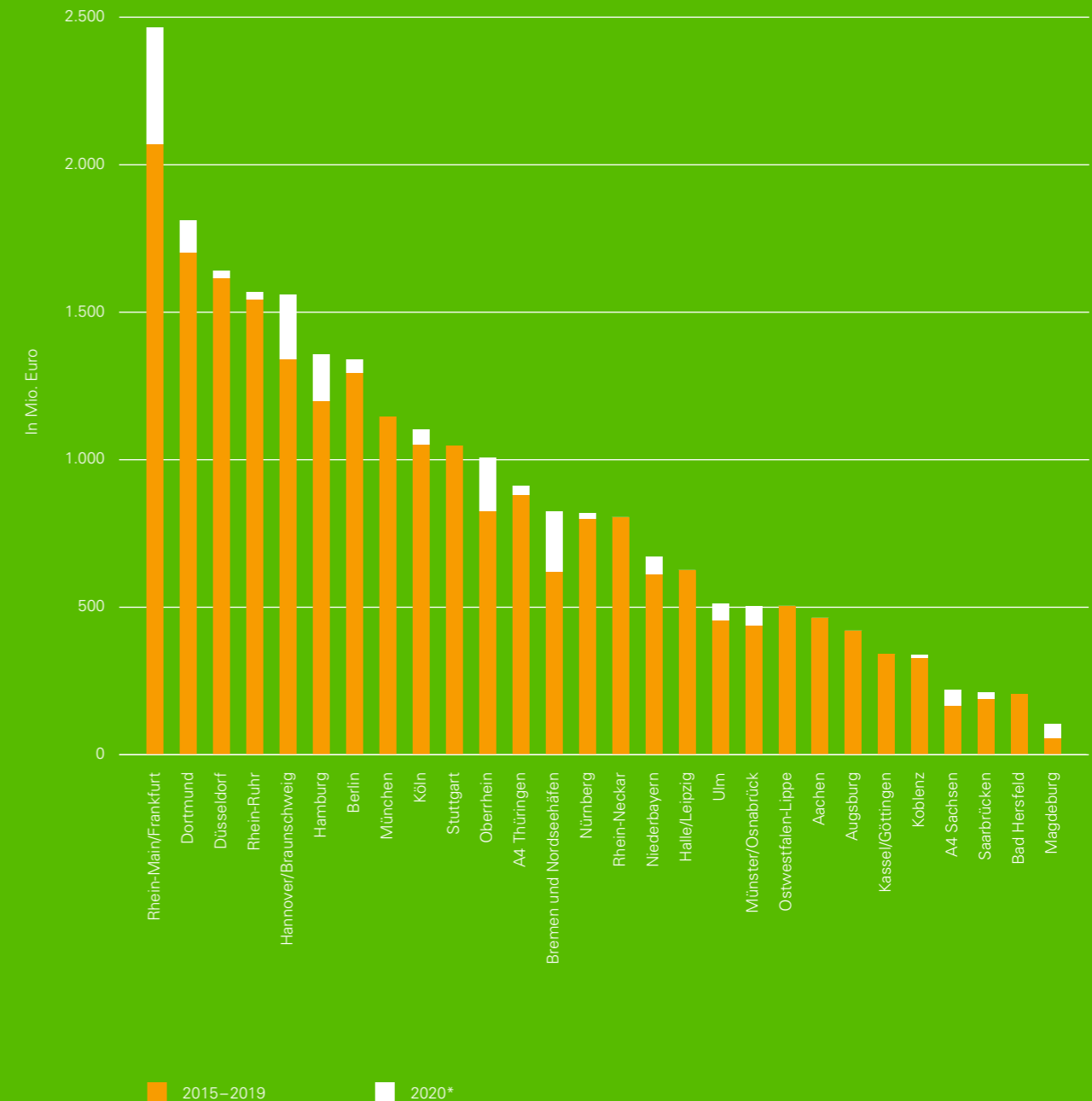
Rhein-Main/Frankfurt führt souverän die Auswertung des ersten Halbjahres 2020 an

In den Top-10-Logistikregionen wechselten im ersten und zweiten Quartal 2020 Objekte für rund 1,0 Mrd. Euro den Besitzer. Aufgrund des derzeitigen Marktumfeldes, das durch einen Mangel an investmentfähigen Logistikimmobilien gekennzeichnet ist, konnte der Wert des Vorjahreszeitraumes (1,5 Mrd. Euro) nicht erreicht werden. Dabei führt die Logistikregion Rhein-Main/Frankfurt das Ranking mit deutlichem Abstand an. Hier wurden bisher rund 400 Mio. Euro investiert. Dahinter folgen die Regionen Hannover/Braunschweig (220 Mio. Euro) und Hamburg (160 Mio. Euro). Es ist davon auszugehen, dass die Region Rhein-Main/Frankfurt auch zukünftig eine führende Rolle einnehmen wird. Wie in den vergangenen Jahren verbucht die Region auch im ersten Halbjahr 2020 mit rund 400 Mio. Euro das höchste Investitionsvolumen. Im Vergleich zum Ergebnis aus dem ersten und zweiten Quartal 2019 konnte der ewige Spitzenreiter sogar ein Wachstum des Investmentvolumens von rund 20 % erzielen.

Im Gegensatz dazu müssen die weiteren Standorte der Big 6 bzw. Big 7 wahrscheinlich weiterhin Federn lassen – die Beispiele München und Stuttgart stehen hierfür exemplarisch. Vor allem München traf das Fehlen von geeigneten Investmentmöglichkeiten. Insgesamt sind keine großen Verschiebungen mehr zu erwarten, sofern sich im weiteren Verlauf des Jahres die derzeitigen Strukturen nicht deutlich verändern.

3.3.1

Logistikregionen nach gehandeltem Investmentvolumen 2015–2019, 2020*



*Auswertung enthält Transaktionen aus dem 1. Halbjahr 2020.

Nettoanfangsrendite (NAR) der Logistikregionen in 2020*

München	3,7 %
Berlin	3,8 %
Hamburg	3,8 %
Frankfurt	3,8 %
Stuttgart	3,9 %
Köln	4,0 %
Düsseldorf	4,0 %

Großer Spread zwischen den Logistikregionen

Die Nettoanfangsrendite (NAR) der Logistikregionen in 2020* unterstreicht die Beliebtheit der Topregionen bei Investoren. So verfügt die Logistikregion München mit 3,7 % (wie im Vorjahr) über die niedrigste NAR. Dahinter folgen Berlin (3,8 %), Hamburg (3,8 %), Rhein-Main/Frankfurt (3,8 %) und Stuttgart (3,9 %) sowie Köln und Düsseldorf mit jeweils 4,0 %.

Nettoanfangsrenditen geben weiterhin nach, jedoch mit geringerer Dynamik

In Folge der gestiegenen Nachfrage fielen die NAR im Zeitraum von 2015 bis 2019 in allen Logistikregionen. Im Verlauf des Jahres 2020 werden für nahezu alle Logistikregionen weiterhin leicht sinkende bis nunmehr stagnierende Renditen prognostiziert. Dabei verzeichnen die Regionen Nürnberg und Rhein-Ruhr die deutlichsten Rückgänge. Im Gegensatz dazu verharren die Renditen in eher dezentralen Lagen wie Saarbrücken auf dem Niveau des Vorjahres. Die hohe Nachfrage – bei einem geringen Angebot – an den Top-Standorten lässt Regionen mit Potenzial wie A4 Sachsen oder Münster & Osnabrück in den Fokus der Investoren rücken. Zwar werden auch hier Rückgänge von 20 bzw. 40 Basispunkten (Δ 2019/2020) erwartet, jedoch liegen die Renditen noch auf einem deutlich höheren Niveau als in den Top-Regionen.

Trotz gesunkener Nettoanfangsrenditen bieten Logistikimmobilien – im Gegensatz zu bspw. Büro- oder Wohnimmobilien – abseits der A-Standorte noch deutlich höhere Erlöse. Hierbei ist vor allem eine regionale Marktexpertise unerlässlich. Aufgrund der Entwicklungen im Einzelhandel (Zunahme der Umsätze im E-Commerce zulasten des stationären Handels) ist auch in den kommenden Jahren mit einer hohen Nachfrage nach Logistikflächen zu rechnen. Insgesamt werden sich nach aktuellen Prognosen die Renditen für Logistikimmobilien im Jahr 2020 vorerst auf dem derzeitigen Niveau stabilisieren.

Insgesamt werden sich nach aktuellen Prognosen die Renditen für Logistikimmobilien im Jahr 2020 vorerst auf dem derzeitigen Niveau stabilisieren.

3.3.2

Stagnation der Spitzen-Nettoanfangsrenditen (NAR) in 2020*

Logistikregion	NAR im Zeitverlauf					Renditkompression in Basispunkten (2015–2020*)	Logistikregion	NAR im Zeitverlauf					Renditkompression in Basispunkten (2015–2020*)
München	5,4 %				3,7 %	165	Kassel/Göttingen	6,7 %				5,1 %	160
Berlin	5,5 %				3,8 %	170	Niederbayern	6,8 %				5,1 %	170
Hamburg	5,4 %				3,8 %	160	Oberrhein	7,6 %				5,1 %	250
Rhein-Main/Frankfurt	5,5 %				3,8 %	165	Ulm	6,9 %				5,2 %	170
Stuttgart	5,7 %				3,9 %	180	A4 Sachsen	7,2 %				5,4 %	180
Düsseldorf	5,6 %				4,0 %	160	Aachen	7,9 %				5,4 %	250
Köln	5,6 %				4,0 %	160	Münster/Osnabrück	7,3 %				5,7 %	160
Bremen und Nordseehäfen	6,4 %				4,4 %	200	Ostwestfalen-Lippe	7,4 %				5,8 %	160
Hannover/Braunschweig	6,0 %				4,4 %	160	Koblenz	7,5 %				6,0 %	150
Halle/Leipzig	6,1 %				4,5 %	160	Rhein-Neckar	8,0 %				6,1 %	190
Nürnberg	6,8 %				4,5 %	230	Saarbrücken	7,0 %				6,4 %	60
Rhein-Ruhr	5,9 %				4,5 %	140	Magdeburg	8,7 %				6,5 %	220
Augsburg	7,4 %				4,9 %	250	Bad Hersfeld	8,7 %				6,7 %	200
Dortmund	6,5 %				4,9 %	160	A4 Thüringen	8,6 %				6,8 %	180

* Nettoanfangsrendite, Spitze (NAR): H1/2020.

3.4 Nachhaltigkeit als Basis für langfristige Investmententscheidungen



„Eine nachhaltige Immobilie sollte energieoptimiert, bestenfalls sogar emissionsfrei sein.“

Bertrand Ehm,
Director Industrial Investment, Savills Immobilien Beratungs-GmbH

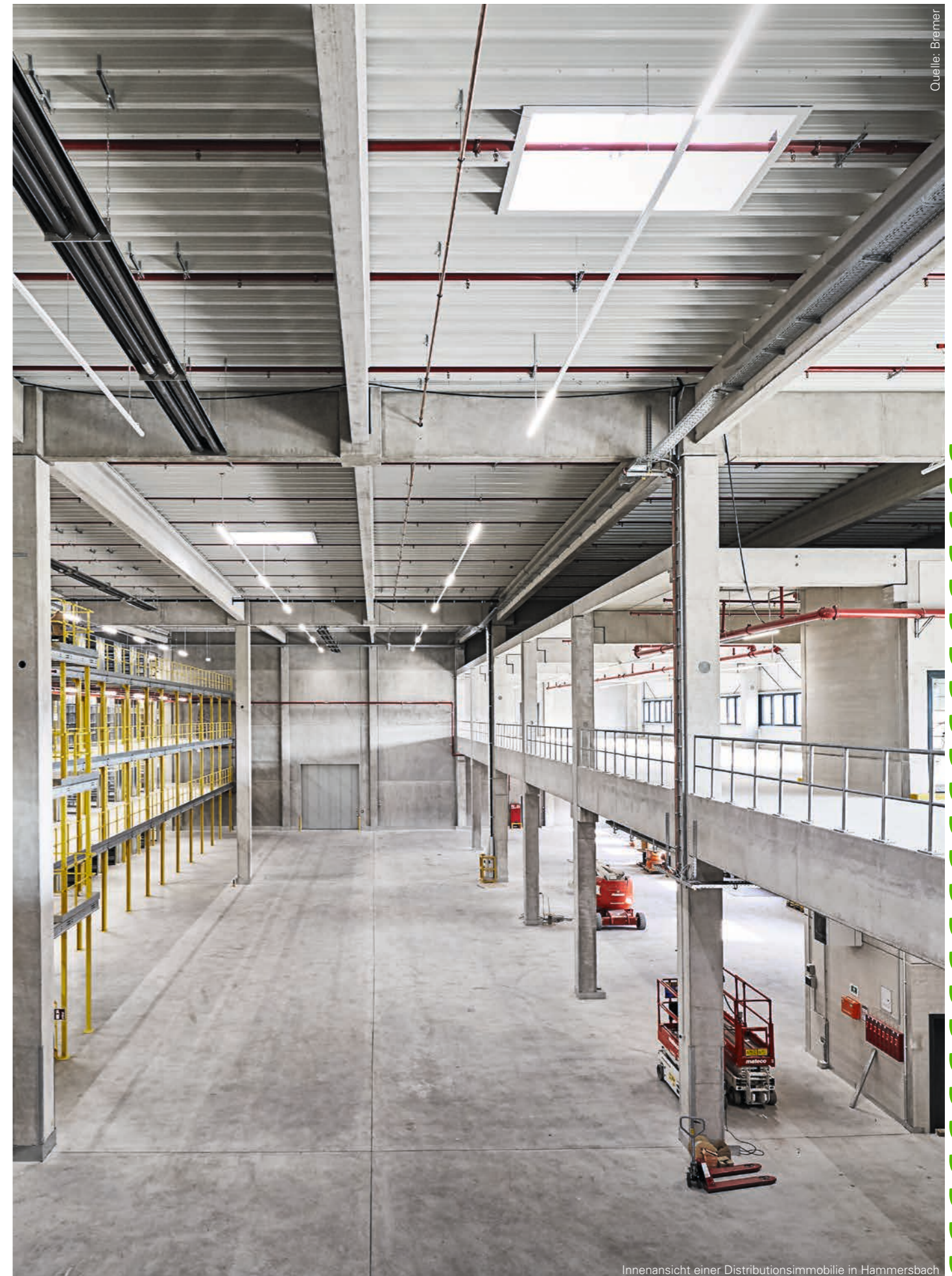
„Nachhaltigkeit spielt in allen Segmenten des Lebens eine immer größere Rolle – so auch bei langfristigen Investmententscheidungen. Letztlich kann nur eine nachhaltige Immobilie vernünftig langfristig gehalten werden. Hier geht es um vorausschauende Planung und eine umfassende Strategie, um von Beginn an Themen wie Sanierung, Anpassung oder Neubau, die im Zweifel zwangsläufig irgendwann auf der Agenda stehen, abzudecken. Entscheidend für Investoren bei der Wahl einer solchen Strategie ist zu wissen, dass eine nachhaltige Halle zwangsläufig nicht teurer sein muss und es lassen sich beispielsweise Nebenkosten einsparen oder mehr Energie erzeugen als benötigt.“

Wie sieht eine nachhaltige Logistikimmobilie also aus? Grundsätzlich gilt: Eine nachhaltige Immobilie sollte energieoptimiert, bestenfalls sogar emissionsfrei sein. Zudem spielt die Frage der Drittverwendungsfähigkeit eine zentrale Rolle. Beide Faktoren sind gemeinsam zu betrachten, da sie miteinander verzahnt sind. Unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit gibt es daher eine Reihe von Faktoren, die zu berücksichtigen sind:

- Die Flexibilität der Gebäudestruktur, so dass die Flächen für unterschiedliche Branchen nutzbar sind.
- Die Standort- und Lagewahl: Hierbei spielen insbesondere die Nähe zu Infrastruktur und Kunden eine wichtige Rolle, um unnötige Fahrwege und somit Emissionen zu vermeiden.
- Der gesamte Energieverbrauch im Lebenszyklus einer Logistikimmobilie.
- Die Berücksichtigung der E-Mobilität und entsprechender Vorrichtungen.
- Die Wiederverwertbarkeit bzw. Nachhaltigkeit von Baustoffen.

Das Thema Nachhaltigkeit gewinnt immer mehr an Bedeutung und Investoren möchten immer öfter DGNB oder LEED zertifizierte Objekte kaufen. Allerdings wird Zertifizierung von Hallenflächen vermutlich derzeit für die Vermietbarkeit noch nicht zum festen Standard werden. Jedoch gibt es immer mehr Nutzer, die energieoptimierte und zertifizierte Immobilien mieten möchten oder müssen – sei es auf Grundlage ihrer eigenen Richtlinien oder derer ihrer Auftraggeber. Daher ist es wichtig, die oben genannten Punkte in ihrer Gesamtheit zu betrachten. Insgesamt wird Nachhaltigkeit absolut gewünscht – sowohl von der Politik als auch der Gesellschaft.

Werfen wir einen Blick auf mögliche Maßnahmen zur Steigerung der Nachhaltigkeit von Logistikimmobilien, wie z. B. Photovoltaikanlagen: Hier sehen die meisten Investoren einen positiven Beitrag zur nachhaltigen Immobilie. Weiterhin können Energie-Produktionen „on-site“ zu einem gängigen Produkt werden. Hierzu zählen neben Photovoltaikanlagen, Windkraft und Blockheizkraftwerken auch Wärmepumpen. Aber auch andere Techniken könnten an Bedeutung gewinnen: Solarthermie beispielsweise wird derzeit noch wenig genutzt, ist aber mit intelligenten Heizungen koppelbar und könnte so einen großen Mehrwert bieten. Ähnlich verhält es sich mit dem Thema Regenwassernutzung. Als weitere Idee wäre die stärkere Nutzung von nachhaltigen bzw. recyclebaren Baustoffen durchaus denkbar.“

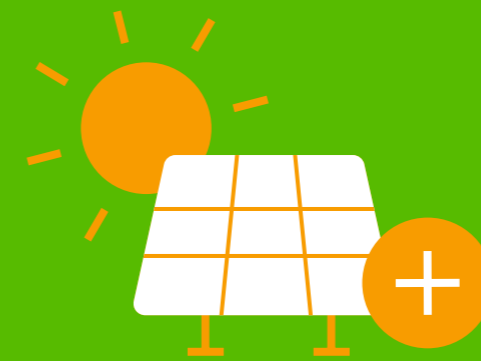


Innenansicht einer Distributionsimmobilie in Hammersbach

Quelle: Bremer

Kapitel

04



**Photovoltaikanlagen
bieten Mehrwert für
Logistikimmobilien**

4.1 Bedeutung der Photovoltaik zur Stromgewinnung in Deutschland

Photovoltaikanlagen, kurz PVA, sind ein wesentliches Element der zukünftigen, treibhausgasfreien Stromproduktion. Sie können einen entscheidenden Beitrag zum Ausbau der erneuerbaren Energien im europäischen Stromhaushalt liefern. So vielversprechend die Technologie, aus Sonnenstrahlen Strom zu generieren, auch ist, existieren nach wie vor Vorbehalte gegenüber PVA – seien sie ästhetischer, energetischer, wirtschaftlicher oder regulatorischer Art.

Die langfristig positive Energiebilanz von PVA im Vergleich zu anderen Arten der Energieerzeugung ist jedoch nicht sofort gegeben. Wie bei vielen anderen Dingen gilt die Regel: Ohne Investment, keine Erträge. Investiert werden muss zunächst in die Herstellung der Anlage als solche, um mit ihr Energie generieren zu können. Beispielsweise schätzt das Fraunhofer ISE, dass der Energieaufwand bei der Herstellung einer PVA nach ungefähr 1,5 bis 2,5 Jahren amortisiert werden kann. Bei Laufzeiten von bis zu 40 Jahren ist der energetische Break-even-Point also in kurzer Zeit erreicht. Betrachtet man die verwendeten Materialien für die Konstruktion von Photovoltaik-Modulen, so werden in erster Linie keine knappen Ressourcen verwendet. Das verwendete Silicium ist vielerorts reichlich verfügbar und die Module unterliegen der RoHS-Richtlinie der EU (Restriction of Hazardous Substances). Diese verbietet die Verwendung bestimmter gefährlicher Stoffe in Elektro- und Elektronikgeräten, u. a. Cadmium oder Quecksilber.

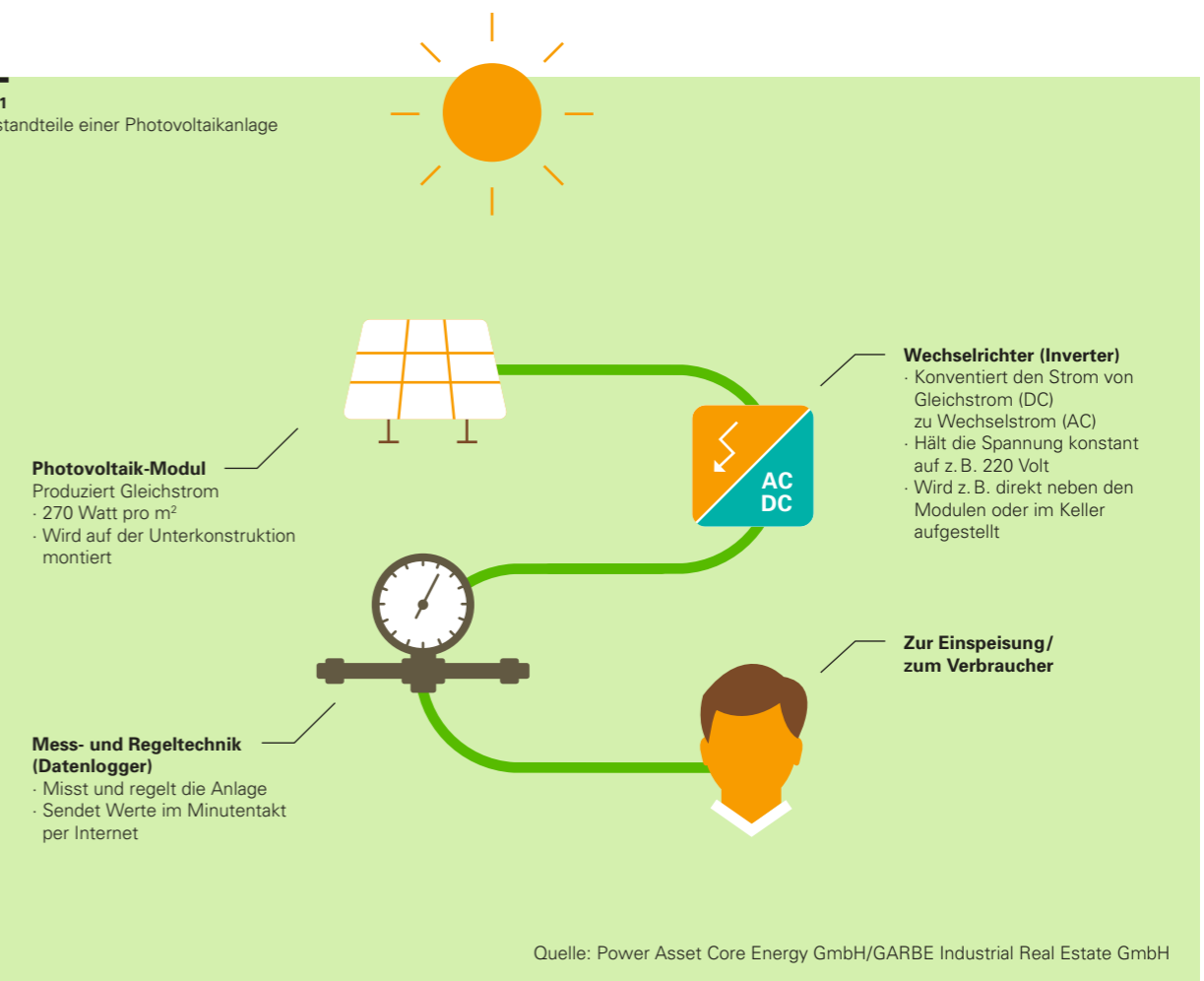
Der Anteil des in Deutschland produzierten Stroms durch Photovoltaikanlagen stieg in den letzten Jahren stetig an. Im Jahr 2019 stammten bereits 7,8 % des Bruttostromverbrauchs in Deutschland aus der Stromerzeugung durch PVA. Zwischen 2010 und 2019 lag das mittlere jährliche Wachstum dementsprechend bei über 17 %. An sonnigen Tagen können durch PVA zeitweise gut 50 % des tatsächlichen Stromverbrauchs gedeckt werden.

Diese durchaus positive Entwicklung zu Ungunsten etablierter, fossiler Brennstoffe ist allerdings kein reines Produkt der freien Marktwirtschaft. Die Bundesregierung hat durch eine selektive Verbrauchsumlage im Rahmen des Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) die Photovoltaik zur Marktreife gebracht. Eine Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zu anderen fossilen Energieträgern war anfangs nicht gegeben. Mittlerweile zählen PVA zu den günstigsten und umweltschonendsten Energiegewinnungsformen überhaupt. Auf dem Weg zur treibhausgasfreien Stromproduktion ziehen aktuell allerdings Wolken auf: Vergütungen, die noch vor 20 Jahren einen überaus wirtschaftlichen Betrieb ermöglichten, laufen nun aus. Eine fixe Einspeisevergütung entfällt und in Folge dessen werden in den Folgejahren marktwirtschaftliche Aspekte einen stärkeren Einfluss auf den Neubau von PVA haben. Darüber hinaus besteht im Moment eine Regelungslücke für EEG-geförderte Anlagen, die ab dem 01.01.2021 aus der 20-jährigen Förderung fallen.

Ein weiteres Steuerungsinstrument, welches Auswirkungen auf den Betrieb von PVA hatte, ist der sogenannte Photovoltaik-Deckel. Dieser im Jahr 2012 eingeführte Deckel sah vor, dass die Vergütung von Kleinanlagen bis 100 kW nach EEG mit Erreichen der deutschlandweiten Nominalleistung von 52 GWp PV-Leistung ausläuft. Zum Stand Ende 2019 ging die Bundesnetzagentur von einer PV-Leistung von rund 49 GWp aus. Am 03.07.2020 ist der PV-Deckel durch Beschluss des Bundesrates abgeschafft worden. Dies ist ein Zeichen dafür, dass die Bundesregierung Investitionen in PV-Anlagen bewusst fördern möchte. >

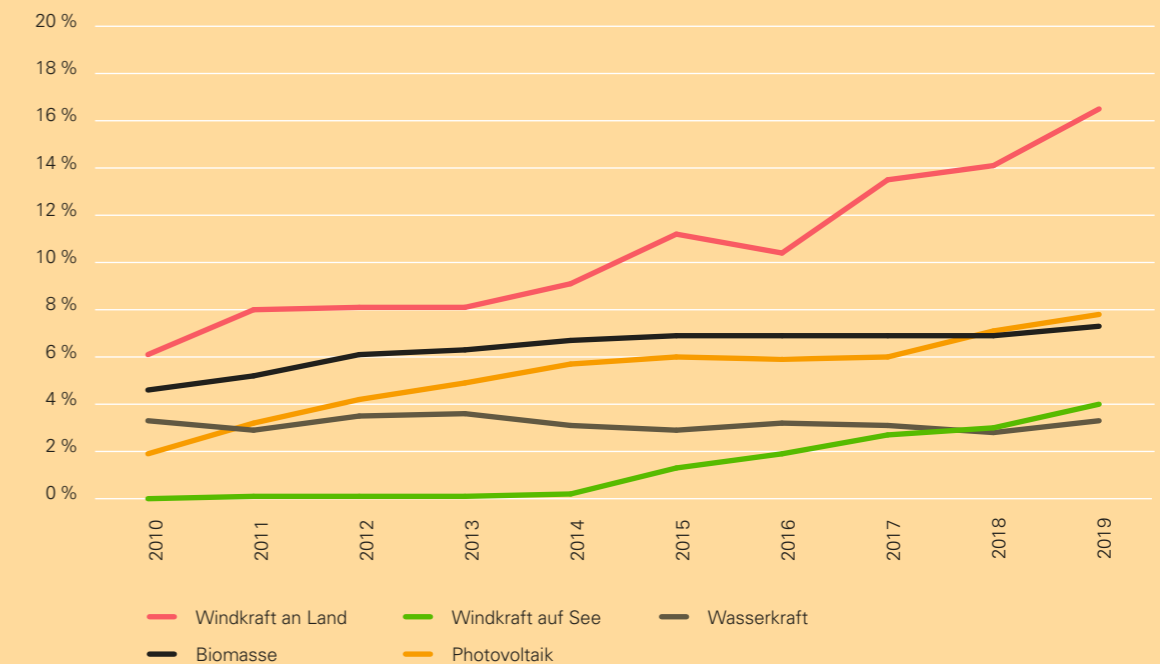
4.1.1

Bestandteile einer Photovoltaikanlage



4.1.2

Anteil von erneuerbaren Energieträgern an der Bruttostromerzeugung in Deutschland



Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie 2020, Zahlen und Fakten Energiedaten

Gebäudehüllen, Dächer sowie Fassaden bieten ein großes Potenzial für die Installation von PV-Modulen, ohne dafür landwirtschaftlich nutzbare Flächen in Anspruch nehmen zu müssen. Schätzungen besagen, dass rund 50 bis 60 % der Foliendächer bei Logistikimmobilien PVA tragen können. Damit würde eine erhebliche Menge an Strom produziert werden können. Deutschlandweit geht das Umweltbundesamt davon aus, dass das Potenzial für PV-Dachanlagen bei einer Leistung von rund 134 GWp besteht.

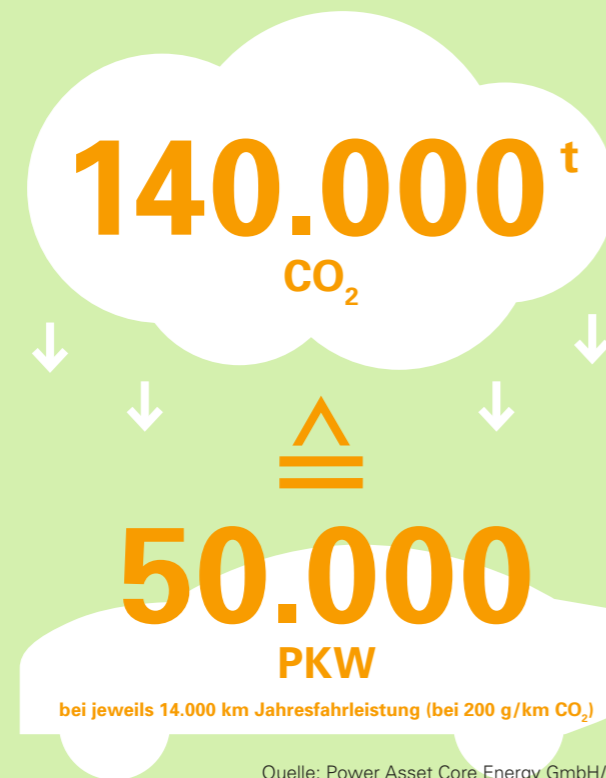
Im Vergleich hierzu liegt die in Deutschland aktuell installierte Leistung (Dach- und Freiflächenanlagen) bei 51,5 GWp (Bundesnetzagentur, Stand 06/2020).

Ein Blick auf die Bestandsimmobilien von GARBE Industrial Real Estate zeigt: Allein auf den Dächern dieser Immobilien könnte eine Leistung installiert werden, die in etwa mit der Leistung des Hamburger Kohlekraftwerks ‚Tiefstack‘ mit über 200 MW vergleichbar ist. Wie viel CO₂ damit eingespart werden könnte, geht aus der Abbildung 4.1.3 hervor.

4.1.3

Wie hoch wäre die dadurch entstandene CO₂-Einsparung?

140.000 t CO₂-Äquivalent p.a. $\hat{=}$ 50.000 PKW bei jeweils 14.000 km Jahresfahrleistung (bei 200 g/km CO₂)



Worauf ist bei der Installation und beim Betrieb einer PVA zu achten?

Bei der Wahl der passenden Module sowie bei der Durchführung der Konstruktion müssen einige Dinge beachtet werden. Es ist ratsam, auf spezialisierte Unternehmen zurückzugreifen, die Erfahrungen im Bau und Betrieb der PVA haben. Die folgenden Übersichten geben Hinweise, welche Aspekte bei Bau und Betrieb von Photovoltaikanlagen eine Rolle spielen.

Bau der Anlagen	Optimales Vorgehen
Dachlasten und Dachzustand	Alle Dächer sollten von einem Statiker geprüft werden. Zusätzlich sollte über ein Gutachten die Qualität des Daches bewertet werden. Vor Baubeginn, während des Baus und nach Fertigstellung der PVA sollte jeweils ein Gutachten angefertigt werden, das dokumentiert, ob und ggf. welche Schäden durch die PVA oder den Bau entstanden sind.
Durchdringung der Dachhaut	Heutige Technologien ermöglichen einen durchdringungsfreien Aufbau. Das bedeutet, die Dachhaut wird nicht kompromittiert. Zusätzlich sollten Bauunternehmen beauftragt werden, die auf Foliendächer spezialisiert sind.
Schadenentstehung beim Bau der PVA	Gutachten dienen der Nachvollziehbarkeit von Schäden am Dach, die durch den Bau entstehen könnten. Der PVA Konstrukteur muss ggf. für im/am Bau entstandene Schäden haften.
Beeinträchtigung des Mieters	Der Bau der PVA wird in aller Regel von außen per Hubsteiger ausgeführt. Beeinträchtigungen des Mieters sind dabei nicht zu erwarten. Mögliche Arbeiten am Stromnetz beeinträchtigen den Betrieb nur wenige Minuten und können außerhalb der Betriebszeit erledigt werden. Die Betreiber und Konstrukteure von PVA müssen nur das Zutrittsrecht auf das Grundstück und nach Absprache zur Gebäudeelektrik erhalten.



Betrieb der Anlagen	Optimales Vorgehen
Witterung und außergewöhnliche Schneelasten	PVA haben einen konservierenden Einfluss auf die Dachhaut, da wesentlich weniger bis keine UV-Strahlung auf die Dachhaut trifft. In den Randbereichen ist durch Schattenverlauf meistens eine graduelle Veränderung der Dachhaut hin zum normalen Tragbild ohne PVA festzustellen. Hinsichtlich des Umgangs mit außerordentlichen Schneelasten sind die Verantwortlichkeiten zwischen Immobilieneigentümer und PV-Betreiber vertraglich exakt festzulegen.
Technische Überwachung der PVA	PVA können per SIM-Karte in Echtzeit mit der Zentrale eines zertifizierten Betriebes verbunden und rund um die Uhr überwacht werden. Es sollte eine jährliche Wartung mit örtlicher Begutachtung durchgeführt werden. Diese Wartung kann mit der Dachwartung einhergehen, sodass kein zusätzliches Personal auf das Dach muss. Die technische Überwachung und Wartung der PVA wird in aller Regel von einem Dienstleister übernommen, der auf Foliendächer spezialisiert ist.
Versicherungen	Die PVA sollte über eine PV-Versicherung verfügen, die für Sachschäden haftet, die an der PVA einschließlich Wechselrichter und Tragkonstruktion entstehen können. In der Regel sind auch Diebstahlschäden mit abgedeckt. Betriebshaftpflichtversicherungen sichern mögliche Schäden ab, die durch den Betrieb der PVA erfolgen. Die vorhandene Gebäudeversicherung muss über die Installation einer PVA informiert werden. Bei einer Prämienhöhung sollte sich der Anlagenbetreiber dazu verpflichten, diese zu übernehmen.
Was tun bei...?	Exit-Lösung
Abbau der PVA	PVA können binnen 8–16 Wochen (je nach Größe) demontiert werden. Die Kosten für die Demontage trägt i. d. R. der PVA-Betreiber.
Temporärer Umzug, z. B. Dachsanierung	Bei einer Dachsanierung trägt i. d. R. der Anlagenbetreiber die Kosten für den teilweisen Umzug der Anlage.
Verkauf der Immobilie	Alle PVA sind Betriebsvorrichtungen. Sofern die PVA durch einen Dritten betrieben wird, stellt die PVA einen Scheinbestandteil dar, der nicht zum Bewertungsgegenstand der Immobilie gehört. Allerdings geht beim Verkauf der Immobilie der Miet-/Pachtvertrag auf den neuen Eigentümer über, wie bei einem „normalen“ Mieter.
Kurze Restnutzungsdauer des Gebäudes	Es sollte sichergestellt werden, dass die Restnutzungsdauer des Gebäudes mindestens so lange läuft, wie die Vertragslaufzeit des Pachtvertrags inkl. Verlängerungsoption. Bei Gebäuden mit nur noch kurzer Restnutzungsdauer sollten keine langfristigen Pachtverträge vereinbart werden.

4.2 Aktuelle Entwicklungen und Mehrwert für die Nutzer von Immobilien

Im Rahmen des am 13.08.2020 veröffentlichten und ab 01.11.2020 geltenden Gebäudeenergiegesetzes (GEG) wird die Anrechenbarkeit von im räumlichen Zusammenhang erzeugten PV-Strom weiter gestärkt. Beim GEG handelt es sich um eine Zusammenfassung von Energieeinsparungsgesetz (EnEG), Energieeinsparverordnung (EnEV) und Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz (EEWärmeG) zu einem einheitlichen Regelwerk. Danach können bei Neubauvorhaben bis zu 45 % des produzierten Stromes der PVA auf den Primärenergiebedarf der Halle angerechnet werden. Der jährliche Primärenergiebedarf bleibt feste Hauptanforderungsgröße für die Energieeffizienz von Gebäuden.

In aller Regel treten Grundstückseigentümer im Logistikimmobilienbereich nicht selbst als Betreiber der Photovoltaikanlagen auf. Würden diese die Anlagen selbst betreiben, bestünde die Gefahr einer sogenannten Gewerbesteuerinfizierung. Demnach würden sämtliche originären Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Immobilie in gewerbliche Tätigkeiten umgedeutet werden und unterlägen somit neben den sonstigen Unternehmenssteuern ebenfalls auch der Gewerbesteuer. Daher wird der Betrieb von PVA zumeist auf Tochterfirmen oder Fremdanbieter übertragen, um diese Zusatzbelastung zu vermeiden. Im Falle einer fremdbetriebenen PVA erhält der Grundstückseigentümer eine Miet- oder Pachtzahlung vom Betreiber. Der Betreiber kann wiederum je nach Geschäftsmodell den gewonnenen Strom in das örtliche Stromnetz einspeisen und erhält dafür gemäß Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) eine Vergütung oder er wählt die Option Direktvermarktung.

Generell wird in der Genehmigungspraxis von Photovoltaikanlagen zwischen Volleinspeisern und Überschusseinspeisern unterschieden. Volleinspeisung besagt, dass der erzeugte Strom in Gänze in das örtliche Stromnetz eingespeist wird. Eine Kombination aus Netzeinspeisung und Nutzerstrom ermöglichen demgegenüber die Überschusseinspeiser. Dem Nutzer der Halle kann dabei der gewonnene Strom zu einem fixierten Preis verkauft werden. Dieser Strompreis liegt üblicherweise unterhalb der Kosten des örtlichen Stromtarifs. Die Praxis des Überschusseinspeisens ist jedoch nicht mit dem landläufigen Begriff des Mieterstroms zu verwechseln.

Mieterstrom Unter Mieterstrom wird Strom verstanden, welcher durch Solaranlagen auf den Dächern von oder in direkter Nähe zu Wohngebäuden erzeugt wird und direkt, ohne Netzdurchleitung, an den Endverbraucher geliefert und verbraucht wird. Der Mieterstrom wird über den sogenannten Mieterstromzuschlag gefördert und der Anlagenbetreiber erhält den durch die EEG-Umlage finanzierten Zuschlag.

Für den Nutzer der Immobilie können sich bei Bezug des vor Ort produzierten Solarstroms handfeste monetäre Vorteile ergeben. Wie eingangs beschrieben sind die Nachteile gering, denn die Betreiber von Photovoltaikanlagen übernehmen sowohl die laufenden Betriebskosten als auch zusätzliche Kosten (bspw. durch Abbau bei Dachsanierung und Schneeräumung oder Rückbau nach Ablauf des Pachtvertrags). Einer der Vorteile, die sich am besten monetär veranschaulichen lassen, liegt für den Nutzer in den attraktiven Tarifen des bezogenen Stroms deutlich unterhalb der regionalen Marktpreise. Mit einer PV-Anlage lässt sich in der Regel ein sehr günstiger Bezugspreis realisieren, der für den Logistikbetrieb erhebliche Einsparungen bringen kann.

4.3 Die Bewertung von Photovoltaikanlagen aus Sicht eines Finanzierers

Bei der Wertermittlung einer Logistikimmobilie sind vorhandene PVA zu berücksichtigen. Da vom Immobilieneigentümer selbst betriebene Anlagen die Ausnahme darstellen, überwiegen in der Praxis die Fälle, bei denen die PVA im Eigentum eines Drittbetreibers stehen, wobei die erforderlichen Dachflächen i. d. R. über den Vergütungszeitraum des EEG (ggf. zzgl. Verlängerungsoption) gepachtet werden.

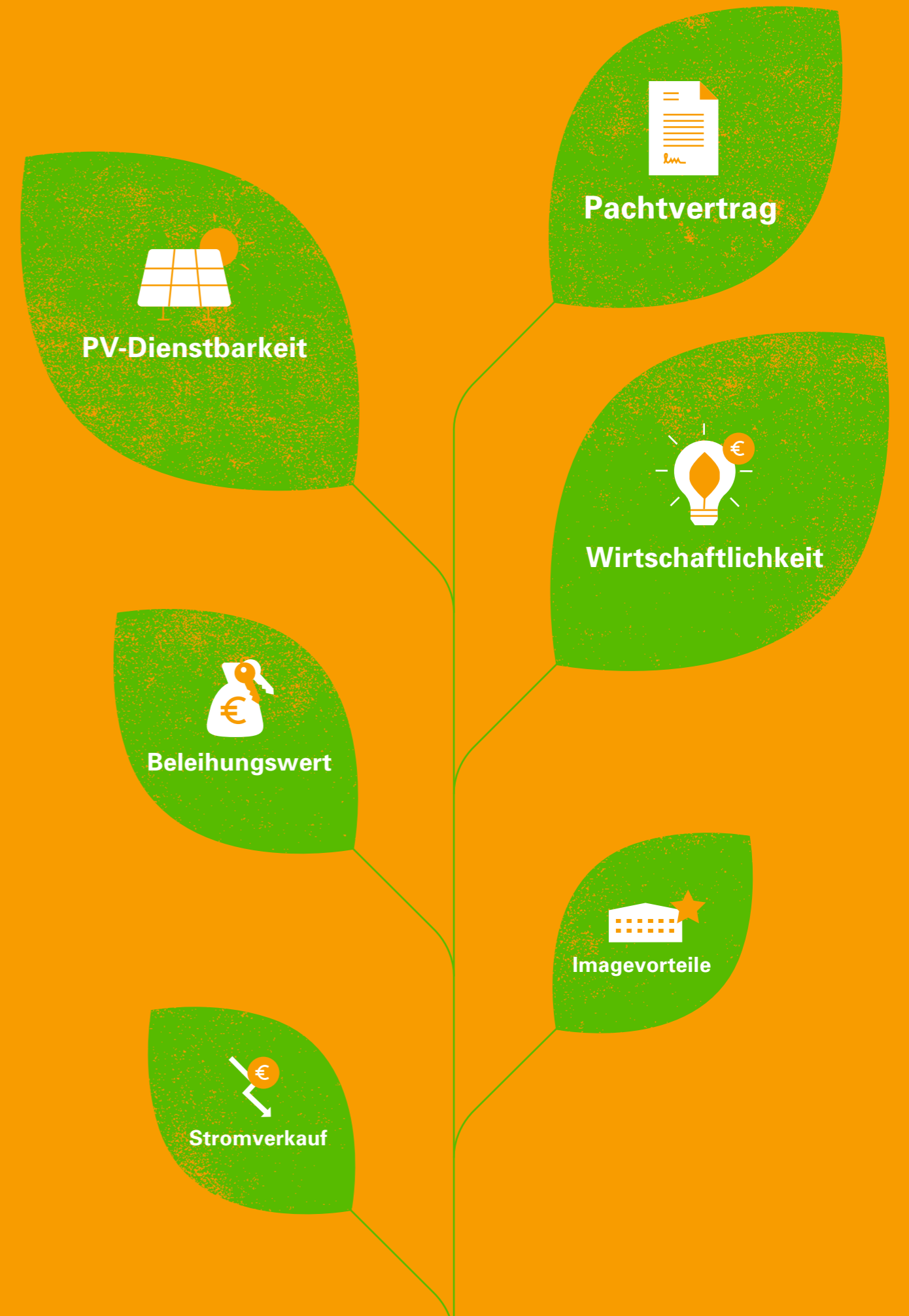
Aufgrund der hohen Investitionskosten in die PVA und des langfristig angelegten Geschäftsmodells lässt sich der Anlagenbetreiber und häufig zusätzlich die PVA finanzierende Bank das privatrechtlich vereinbarte Nutzungsrecht (Pachtvertrag) dinglich über eine beschränkt persönliche Dienstbarkeit (PV-Dienstbarkeit) sichern. Diese garantiert dem Betreiber bzw. der die PVA finanzierenden Bank das Recht, die Pachtfläche aus der Dienstbarkeit heraus weiter zu nutzen, auch wenn der privatrechtliche Pachtvertrag nicht mehr besteht, was beispielsweise bei einer außerordentlichen Kündigung, bei einer Zwangsversteigerung oder im Insolvenzfall eintreten könnte.

Daher sind in solchen Fällen grundsätzlich der Pachtvertrag, die Inhalte der PV-Dienstbarkeit und die Wirtschaftlichkeit durch den Gutachter zu beurteilen. Der Immobilieneigentümer erhält durch die Dachflächenverpachtung einen zusätzlichen Ertrag, der bei der Wertermittlung berücksichtigt werden kann. Hier ist jedoch zwischen der Markt- und Beleihungswertermittlung zu unterscheiden. Im Marktwert können die Pachten zusätzlich

als Aufschlag auf die Miete über die Vertragslaufzeit berücksichtigt werden. Da die Dachflächenpachten im Vergleich zu den Logistikmieten jedoch vergleichsweise gering sind (in der Vergangenheit ca. 1 bis 3 %), fallen auch die potenziellen Wert erhöhungen durch die Zusatzpacht vergleichsweise gering aus.

Beim Beleihungswert ist eine vorsichtigere Betrachtung erforderlich, da es bezüglich der Entwicklung der Dachflächenpachten noch keine langfristige Sicherheit gibt. Aufgrund der rückläufigen EEG-Vergütung haben sich auch die Pachtzahlungen in den letzten Jahren kontinuierlich rückläufig entwickelt. Vor diesem Hintergrund wäre der Ansatz eines nachhaltigen Ertrags aus der Verpachtung über die Restnutzungsdauer des Gebäudes aktuell noch spekulativ. Mittlerweile scheint jedoch eine Plateaubildung erreicht zu sein, sodass perspektivisch eine Berücksichtigung von Pachten in Betracht kommen könnte. Liegen keine ungewöhnlichen Umstände vor, lassen sich solche Pachtverhältnisse im Rahmen aktueller Beleihungswertermittlungen i. d. R. wertneutral darstellen.

Für die Ermittlung der konkreten Wertauswirkung ist immer eine Einzelfallbetrachtung erforderlich, bei der der Gutachter den Pachtvertrag und die PV-Dienstbarkeit, sofern diese bestellt wurde, analysiert und bewertet. Neben bezifferbaren Vorteilen werden bei den Bewertungen auch stärker im subjektiven Bereich liegende Aspekte beleuchtet, wie z. B. Imagevorteile. Ob und in welchem Umfang solche Gegebenheiten werterhöhend berücksichtigt werden, hängt neben der Marktsituation auch vom gutachterlichen Ermessen ab. >



Bei durch Betreibergesellschaften im Verbund des Immobilieneigentümers betriebenen PV-Anlagen erweitert dieser sein Geschäftsmodell, indem er zusätzliche Erlöse aus dem Stromverkauf beispielsweise an den Nutzer (Mieter) der Logistikimmobilie oder durch eine Netzeinspeisung generiert. Da in diesen Betreiberfällen jedoch aus steuerlichen Gründen rechtlich eine Entkoppelung von Immobilie und PV-Anlage vorgenommen wird, können diese Erlöse nicht direkt der Immobilie zugeordnet werden, obwohl sich auch hier Vorteile für den Nutzer ergeben können (z. B. kostengünstigerer Strom).

Ein für Immobilienfinanzierer sehr wichtiger Aspekt soll noch näher beleuchtet werden: In den Fällen, in denen zur Absicherung eines langfristigen Pachtvertrags eine PV-Dienstbarkeit zulasten

des Bewertungsgrundstücks bestellt wird, muss dringend darauf geachtet werden, dass keine beleihungsschädlichen Regelungen enthalten sind. Dies hat sich in der PV-Betreiberbranche und der Immobilienbranche noch nicht vollumfänglich etabliert. Wenn beispielsweise keine Löschung der Dienstbarkeit nach Pachtabschluss und kein Höchstbetrag als Wertersatz gem. § 882 BGB im Falle einer Zwangsversteigerung vereinbart sind, kann dies dazu führen, dass ein hoher Betrag einer „Vorlast“ zu einer nicht unerheblichen Beleihungswertminderung beiträgt. Um dies zu vermeiden, sollten im gemeinsamen Interesse im Vorfeld enge Abstimmungen zwischen Immobilieneigentümer, PV-Betreiber und Finanzierungsinstituten erfolgen. So kann der positive Beitrag von PVA bei der Erreichung der europäischen Klimaziele durch die Finanzinstitute unterstützt werden.



Quelle: shutterstock

PVA auf dem Dach einer Logistikimmobilie

Mögliche Kriterien für die Wertbeeinflussung von Immobilien durch fremdbetriebene PVA auf gepachteten Logistikdächern

Bereich Kriterium <i>kurze Erläuterung</i>	Beispiel für geringe/ keine Wertminderung	Beispiel für hohe Wertminderung	Hinweise
Baurecht Grundstücks-/ Baurechtsreserve <i>Eine rechtlich gegebene Grundstücks-/Baurechtsreserve kann durch Regelungen der Dbk bzw. des PachtV evtl. nicht realisiert werden.</i>	Keine Grundstücks-/Baurechtsreserve vorhanden.	Die Regelung verhindert die baurechtlich zulässige und wirtschaftlich sinnvolle zusätzliche Bebauung/Aufstockung.	
Gebäude Statik <i>Durch die Lasten der zusätzlich aufgetragenen PVA wird die Statik eines Gebäudes so weit belastet, dass zusätzliche statikbelastende Maßnahmen nicht mehr möglich sind.</i>	Relativ kleine Aufdach-Anlage beeinträchtigt die Statik des Gebäudes nur unwesentlich bzw. Statik des Daches ist ausreichend ausgelegt für die Zusatzlast durch PVA.	Um die Aufdach-Anlage installieren zu können, muss das Gebäude statisch verstärkt werden.	Nachweis muss vorliegen, dass die Statik des Gebäudes durch die Montage der PVA nur im zulässigen Maß beeinträchtigt wird.
Gebäude Bauweise/ Zustand <i>Bauweise und Zustand des Gebäudes müssen so ausgelegt sein, dass die wirtschaftliche RND des Gebäudes die geplante Betriebszeit der PVA überdauert.</i>	Neuwertiges Produktionsgebäude hat eine RND von ca. 35 Jahren.	Veraltete Konzeption führt trotz ausreichender Statik zu einer (wirtschaftlichen) RND von nur 15 Jahren. Das Potenzial der Immobilie (Abbruch, Neubau etc.) kann durch die PVA nicht realisiert werden.	RND des Gebäudes muss zum Zeitpunkt der Installation der PVA noch mindestens 25 Jahre betragen.
Vertrag Pachtvertrag <i>Ein schriftlicher Pachtvertrag ist notwendig als schuldrechtliche Grundlage für die Nutzung der fremdbetriebenen PVA.</i>	Es existiert ein rechtlich einwandfreier Vertrag, der ausgewogene Regelungen zur PV-Nutzung enthält.	Ein Pachtvertrag ist nicht oder nur mündlich abgeschlossen.	Einzelne Kriterien des Vertrags werden im Folgenden aufgeführt. Lediglich eine Dbk allein (d. h. kein Vertrag) ist nicht ausreichend.
Vertrag Pachtzahlung <i>Eine periodische Pachtzahlung über die gesamte Vertragslaufzeit verhindert, dass ein Rechtsnachfolger des Immobilieneigentümers die Beeinträchtigungen durch die PVA entgeltlos hinnehmen muss.</i>	Periodische Pachtzahlung während der Pachtdauer ist vereinbart.	Einmalzahlung für die gesamte Pachtzeit wurde bereits bezahlt.	

Abkürzungen: Dbk = Dienstbarkeit; RND = Restnutzungsdauer; PachtV = Pachtvertrag; PVA = Photovoltaikanlagen

Quelle: in Anlehnung an den Verband Deutscher Pfandbriefbanken (vdp), mit eigenen Ergänzungen und Anpassungen für Logistikimmobilien

Bereich Kriterium <i>kurze Erläuterung</i>	Beispiel für geringe/ keine Wertminderung	Beispiel für hohe Wertminderung	Hinweise
Vertrag Pachthöhe <i>Die Pachthöhe sollte angemessen sein, entweder als (periodischer) Festbetrag oder in Abhängigkeit von der jeweiligen Einspeisevergütung.</i>	Pachthöhe ist angemessen und als periodischer Festbetrag vereinbart.	Pacht ist zu niedrig vereinbart (absolut und/oder relativ).	Festbetrag ist zu bevorzugen, da dieser auch dann zu zahlen ist, wenn die PVA z. B. reparaturbedingt nicht läuft. Die absolute Pachthöhe ist zu berücksichtigen.
Vertrag Pachtdauer <i>Die Pachtdauer sollte übereinstimmen mit der Dauer der Dbk und der Dauer der EEG-Vergütung (zurzeit Jahr der Inbetriebnahme plus 20 Jahre).</i>	Pachtdauer 20 Kalenderjahre zzgl. Jahr der Inbetriebnahme	Lange Pacht dauern (z. B. 30 Jahre) gekoppelt mit Verlängerungsoptionen (z. B. zwei 5-jährige Optionen) könnten zur rechtlichen Einstufung als wesentlicher Bestandteil führen – mitsamt den ungewollten Verwicklungen und Verpflichtungen, die daraus resultieren.	Achtung: Verlängerungsoptionen und dergleichen gefährden die rechtliche Einstufung als Scheinbestandteil (Sicherungsübereignung möglich) und können dazu führen, dass die PVA ungewollt Bestandteil des Gebäudes/Grundstücks wird.
Vertrag Haftungsfragen <i>Die Haftung der Immobilie bzgl. Schäden und Ertragsausfällen bei der PVA sollte ausgeschlossen sein.</i>	Der Betreiber der PVA haftet für alle Schäden am Gebäude, die aus der PVA (auch aus deren bestimmungsgemäßen Gebrauch) herrühren.	Der Eigentümer der Immobilie hat im Falle von Reparaturarbeiten am Gebäude die Kosten für den dadurch notwendigen Auf- und Abbau der PV-Anlage zu tragen. Zudem ist der dadurch entstehende Erlösausfall der PVA zu entschädigen.	Versicherungsnachweise (ggf. mit -anmeldung, -abtretung) für Risiken aus der PVA heraus sind obligatorisch (sog. Allgefahrenversicherung, Betreiberhaftpflichtversicherung).
Vertrag Wartung/Instandhaltung <i>Klare Regelung zu den Kosten für Wartung und Instandhaltung der PVA</i>	Der Betreiber übernimmt sämtliche Kosten für die Wartung, Instandhaltung und Betrieb (z. B. Schneeräumung) der PVA.	Dem Eigentümer entstehen Kosten/signifikante Einschränkungen (z. B. Gerüststellung) im Zusammenhang mit Wartung/Instandhaltung/Betrieb der PVA.	
Vertrag Abbauverpflichtung <i>Der komplette Abbau und die fachgerechte Entsorgung am Ende der Pachtzeit sollten sichergestellt sein.</i>	Betreiber mit guter Bonität stellt Bürgschaften für Abbau und Entsorgung.	Keine Vereinbarung einer entsprechenden Sicherheit für Abbau und Entsorgung.	

Abkürzungen: Dbk = Dienstbarkeit; RND = Restnutzungsdauer; PachtV = Pachtvertrag; PVA = Photovoltaikanlagen

Bereich Kriterium <i>kurze Erläuterung</i>	Beispiel für geringe/ keine Wertminderung	Beispiel für hohe Wertminderung	Hinweise
Dbk Laufzeit/Löschung <i>Es sollte sichergestellt sein, dass die Dbk am Ende der vereinbarten Betriebsdauer der PVA bzw. bei Erlöschen des Pachtvertrags wieder gelöscht wird, z. B. durch auflösende Bedingung oder treuhänderische Lösung.</i>	Löschung der Dbk wird treuhänderisch bewilligt für den Fall des Erlöschens des Pachtvertrags.	Dbk enthält keine Regelung bzgl. ihrer Löschung.	
Dbk Entgelt <i>Die Dbk sollte eine Entgeltregelung enthalten für den Fall, dass die Nutzung der PVA auch ohne Pachtvertrag – d. h. nur auf Grundlage der Dbk – betrieben wird.</i>	Bei „Ausfall“ des Pachtvertrags wird ein Entgelt in Höhe der ehemaligen Pacht bezahlt.	Dbk enthält keinerlei Entgeltregelung.	
Dbk/PachtV Schuldrechtliche Verpflichtung gegenüber der finanzierenden Bank <i>Die Parteien sollten eine Verpflichtung eingehen, derzufolge sie sich gegenüber der finanzierenden Bank schuldrechtlich auf den Inhalt der (dinglichen) Dbk verpflichten.</i>	Dbk enthält eine entsprechende schuldrechtliche Verpflichtung.	Weder PachtV noch Dbk enthalten eine entsprechende Regelung.	Die Bank hat durch diese Verpflichtung einen unmittelbaren schuldrechtlichen Unterlassungsanspruch gegenüber den Verpflichteten und den Berechtigten (Analogie zur Mieterdienstbarkeit).
Dbk Höchstbetrag <i>Für den Fall des Erlöschens der vorrangig eingetragenen Dbk sollte ein Höchstbetrag gemäß § 882 BGB vereinbart sein.</i>	Für den Fall des Erlöschens der Dbk im Rahmen der Zwangsversteigerung verpflichtet sich der Berechtigte bei Gericht höchstens 10.000 Euro anzumelden.	Da kein Höchstbetrag vereinbart ist, kann der Berechtigte bei Löschung der Dbk einen Anspruch bis zum 25-fachen der (vereinbarten) Jahrespacht anmelden.	Achtung: Eine Höchstbetragsvereinbarung bewirkt nicht zwingend, dass die Höhe der Wertminderung auf den vereinbarten Höchstbetrag beschränkt ist.

Resümierend lässt sich festhalten, dass bei Einhaltung obiger inhaltlicher und formaler Anforderungen an den Pachtvertrag und die PV-Dienstbarkeit der Fremdbetrieb einer PVA auf Logistikdächern beleihungsunschädlich ist.

Bezogen auf den Marktwert kann es gegebenenfalls zu einer Erhöhung kommen, da hierbei die Erträge aus der Verpachtung der Dachflächen berücksichtigt werden können. Allerdings liegt der Werthebel erfahrungsgemäß nur bei ca. 2 %.

Mit welchen Pachterträgen ist zu rechnen?

Da die Vergütungssätze gem. EEG für neu installierte Anlagen binnen der letzten Jahre stetig gesunken sind, blieben auch die marktüblichen Pachten für Dachflächen nicht auf einem festen Niveau, sondern haben sich rückläufig entwickelt. Allerdings scheint sich die Kurve abzuflachen und es wird ein Basisniveau erwartet, das in der Größenordnung von 4 Euro/kWp pro Jahr liegt.



Quelle: shutterstock

Solarpaneele auf Dach einer Immobilie im Hafenumfeld

4.4 Zukünftige Entwicklungen in der Immobilienbranche, Politik und Gesetzgebung

Photovoltaikanlagen liefern einen entscheidenden Beitrag zur Erreichung klimapolitischer Ziele sowohl auf Ebene der Europäischen Union als auch der Bundesrepublik. Sie sind eine der wesentlichen Kernelemente für die stringente CO₂-Reduktion im Zuge des Klimaschutzes und immer mehr Akteure der Immobilienbranche nehmen dies in den Fokus.

Sowohl Projektentwickler, Nutzer als auch Investoren fragen verstärkt Photovoltaikanlagen an, um so die eigene nachhaltige Stromerzeugung zu gewährleisten. Beispielsweise hat die gemeinsame Kooperation der Unternehmen GARBE Industrial Real Estate und der Berlin Hyp als mitfinanzierende Bank gezeigt, dass die Umsetzung von mehr Photovoltaikanlagen auf Hallendächern zielführend durchführbar ist.

PVA sind darüber hinaus eine Investition in die Zukunft. Sie sichern heutige Entscheidungen nachhaltig ab und stehen im Einklang mit dem Taxonomie-Bericht der Europäischen Union für Sustainable Finance.

Sustainable Finance Aktionsplan der EU:

- CSR-Richtlinien sollen um Angaben zum Klimaschutz ergänzt werden
- Neue Offenlegungspflichten für Unternehmen im Rahmen der Nichtfinanziellen Erklärung inkl. quantitativ messbarer Kennzahlen
- Finanzmarktakteure sollen Portfolio nach Umweltkriterien kategorisieren und Green Finance-Produkte kennzeichnen
- Capex und Opex sind nach diesen Kriterien hin auszuweisen
- Green Finance = Alle Aktivitäten, die einen substanziellen Beitrag zum Umweltziel leisten
- Erste Offenlegungen der Finanzmarktteilnehmer

Gemeinsame Forderungen an die Branche/Politik und Gesetzgebung

Monatliche Tarifreduktion auf 0,5% senken

Eigene Tarif-Auktionen für Dachanlagen, alternativ Aufhebung des 750 kW-Limits bei Dachanlagen

Mieterstrom Gesetz (EEG) ändern: Belieferung von Gewerbebetrieben einschließen und Leistungsgrenze für Mieterstrom aufheben/anheben

Neubauten entsprechend auslegen, Platz im Hausanschlussraum, Leerrohre legen, Transformatoren vergrößern (u. a. der E-Mobilität zuträglich)

Wirtschaftlich und rechtlich tragbare Regelung für Alt-Anlagen, die aus der EEG-Förderung fallen (aktuelle Regelungslücke)

4.5 Nachhaltige Immobilien sind stärker fungibel und tendenziell höher im Beleihungswert



„Nachhaltige Immobilien weisen oftmals höhere Restnutzungsdauern auf (...)“

Assem El Alami,
Leiter Immobilienfinanzierung, Berlin Hyp AG

„Eine nachhaltige Logistikimmobilie zeichnet sich für uns durch geringeren Ressourcenverbrauch und geringere negative Umweltauswirkungen über den gesamten Lebenszyklus aus. Zusätzlich sollte eine langfristige Nutzbarkeit der Immobilie durch eine optimale Standortwahl, eine gute Drittverwendungsfähigkeit, geringe Bewirtschaftungskosten und die Sicherstellung der Wertbeständigkeit gewährleistet sein. Letzteres kann beispielsweise durch energetische Modernisierungsmaßnahmen oder Konzepte wie Circular Economy umgesetzt werden. Einer der wichtigsten Aspekte für uns ist die Energieeffizienz einer Logistikimmobilie, ausgewiesen durch den Energieausweis oder Zertifikate wie LEED, DGNB oder BREEAM.

Für den Darlehensnehmer sind nachhaltige Logistikimmobilien gleichermaßen vorteilhaft. Durch ihre hohe Zukunftsfähigkeit weisen sie geringere Risiken auf und werden bevorzugt finanziert. Zudem zeichnen sich diese durch eine größere Fungibilität und tendenziell höhere Beleihungswerte aus. So ist im Falle einer Finanzierung gegebenenfalls eine bessere Konditionierung verglichen mit den Finanzierungsbedingungen einer nicht grünen Logistikimmobilie möglich. Überdies bietet sich dem Darlehensnehmer auch ein Imagevorteil durch die nachhaltige Logistikimmobilie. Die Berlin Hyp bietet auch aus diesem Grund seit einigen Jahren eine Incentivierung der Finanzierung von Grünen Immobilien mit bis zu 10 Basispunkten an.

Nachhaltige Immobilien weisen oftmals höhere Restnutzungsdauern auf und sind stärker fungibel – gerade das hat sich in Krisenzeiten gezeigt. Eine allgemeingültige Aussage über den konkreten Werteeinfluss der Nachhaltigkeit verbietet sich – hier ist immer eine gutachterliche Einzelfallbetrachtung erforderlich. Unstrittig ist aber, dass die den Beleihungswert treibenden

Faktoren immer mehr den nachhaltigen Immobilien vorbehalten sein werden.

Wir gehen fest davon aus, dass durch die zukünftige Ausrichtung auf die Erreichung der EU-Klimaziele nachhaltige Immobilien immer mehr an Bedeutung gewinnen werden. Die Anforderungen im Bereich nachhaltiger Immobilien nehmen durch gesetzliche Vorgaben sowie steigende Erwartungen von Gesellschaft und Kunden kontinuierlich zu. Logistikimmobilien, die diese Kriterien nicht erfüllen, werden langfristig aus dem Markt gedrängt. Wir sollten hier allerdings differenzieren: Im Neubaubereich ist die Tendenz klar vorgegeben. Bei Bestandsobjekten ist eine detaillierte Betrachtung notwendig. Hier kann sich eine Revitalisierung des Objektes, als Alternative zum kompletten Abriss und Neubau, lohnen.

Um den Übergang zu einer nachhaltigen Wirtschaft entsprechend des EU-Aktionsplans zu erreichen, ist jeder Einzelne gefordert mitzuwirken und seinen Beitrag zu leisten. Sustainable Finance ist in unserer Branche ein wichtiges Stichwort. Das große Ziel der Klimaneutralität bis 2050 steht im Fokus unserer Aktivitäten. Hierfür haben wir aktuell ein ganzes Maßnahmenpaket definiert, um den Weg zu einer erfolgreichen Transformation des Gebäudesektors zu unterstützen. Bis zum Jahr 2025 wollen wir für unser gesamtes Darlehensportfolio einen Green-Building-Anteil von einem Drittel realisieren. Ebenfalls bis 2025 streben wir die volle Transparenz über die Klimaperformance und die Klimarisiken unseres Portfolios an. Diese Transparenz werden wir sukzessive nutzen, um unsere Kunden bei der Transformation zu unterstützen. Passend dazu entwickeln wir aktuell unseren Transformationskredit zur Finanzierung energetischer Sanierungen.“



Nahaufnahme einer PV-Dachanlage

Kapitel

05



**Perspektiven für
die nachhaltige
Logistikimmobilie**

Anteil nachhaltiger Immobilien zeigt weiteres Potenzial auf

Die große Mehrheit ist sich darüber einig, dass Nachhaltigkeit, auch bei Logistikimmobilien, ein wichtiges und erstrebenswertes Ziel darstellt. In den vorherigen Kapiteln wurde beschrieben, welche Aspekte eine besondere Rolle spielen und welche Maßnahmen auf dem Weg zu einem Mehr an Nachhaltigkeit als förderlich gelten können. Beginnend mit einem Resümee zum Status Quo folgt auf den nächsten Seiten ein Ausblick in die Zukunft. Welche Facetten werden zukünftig entscheidend sein? Und wie positionieren sich Logistikimmobilien vor dem Hintergrund eines Flächenmangels in vielen Regionen, insbesondere mit Blick auf die kommunale Ansiedlungspolitik?

// Eine nachhaltige Immobilie zeichnet sich aus unserer Sicht im Wesentlichen durch sozialverträgliche und umweltschonende Bauvorhaben gepaart mit einem möglichst geringen Flächenverbrauch und einer hohen Energieeffizienz des Gebäudes aus. Außerdem sollte eine langfristige Nutzung der Immobilie möglich sein. Weiterhin kennzeichnet sich eine nachhaltige Immobilie durch die Integration moderner Verkehrskonzepte sowie gegebenenfalls der Revitalisierung von Flächen. Für Logistikimmobilien im Speziellen steht dabei die Vermeidung der Flächenversiegelung und umweltschädlichen Emissionen im Vordergrund.

Stadt Aachen,
Fachbereich Wirtschaft, Wissenschaft und Europa

Nach Schätzung der befragten Marktakteure können bereits heute um die 30 % der Logistikimmobilien als ökologisch nachhaltig bezeichnet werden. In dieser Quantifizierung gleichen sich die Akteure des Immobilienmarktes (Developer, Investoren und Kreditgeber) weitestgehend. Lediglich die kommunalen Vertreter setzen diesen Anteil im Durchschnitt noch etwas geringer an. An dieser Stelle ist es wichtig, unterschiedliche Erfahrungen sowie auch Definitionen der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen. In der Befragung wurde bewusst keine strikte Definition der Nachhaltigkeit von Logistikimmobilien gegeben, um so das ganz subjektive Meinungsbild herauszuarbeiten.

Die Antworten geben einen Einblick, inwieweit das Selbstbewusstsein der Nachhaltigkeit bereits bei Logistikimmobilien verankert ist. Projektentwickler gehen davon aus, dass bereits ein größerer Anteil nachhaltiger Immobilien am Markt ist. Dies könnte als Ausdruck der Selbstsicherheit in der Branche gedeutet werden. Demgegenüber gehen die Kommunen in Deutschland von einem wesentlich geringeren Anteil ökologisch nachhaltiger Immobilien aus und zeigen auf: Es gibt noch großes Potenzial, mehr Nachhaltigkeit in den Gewerbegebieten der Bundesrepublik umzusetzen. Beispielsweise können Entwicklungen im Bestand und/oder Brownfieldentwicklungen ein probates Mittel sein, den Anteil nachhaltiger Immobilien zu steigern.

// Das zunehmend größere Augenmerk auf Nachhaltigkeit in Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit hilft uns, gegenüber Interessenten am Markt entsprechend zu argumentieren. Interessanterweise achten manche Stakeholder vor Ort auf Nachhaltigkeitsaspekte eher bei rein extern induzierten Projekten als bei Vorhaben von Kunden, die bereits in der Region ansässig sind. Was uns jedenfalls freut: Immer mehr Eigennutzer auch aus der Region gehen hier aus eigenem Antrieb mit guten Ideen voran.

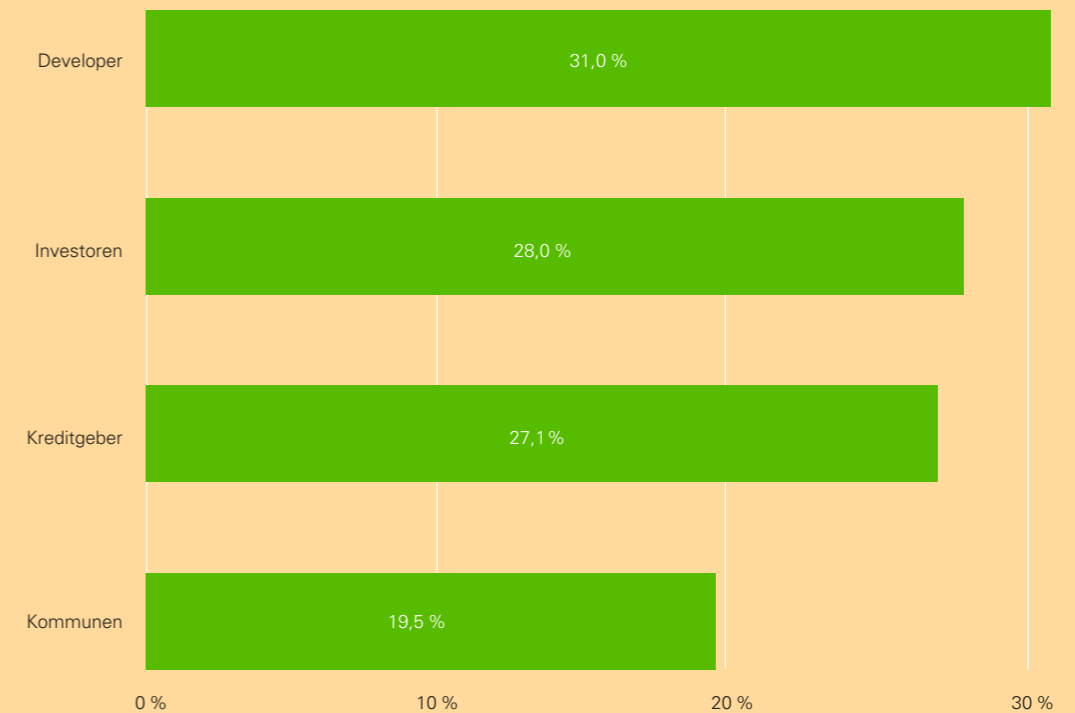
Michael Krohn,
Wirtschaftsförderungsgesellschaft Deltaland >

30 %

der Logistikimmobilien können bereits heute als ökologisch nachhaltig bezeichnet werden (Schätzung)

5.1.1

Wie hoch schätzen Sie den Anteil von ökologisch nachhaltigen Logistikimmobilien in Deutschland am Gesamtbestand?



5.1.2

Welcher Aussage bezüglich der Ansiedlungspolitik von Kommunen stimmen Sie am ehesten zu?

16,4 %

Eine hohe ökologische Nachhaltigkeit wirkt sich nur geringfügig positiv aus.

49,2 %

Eine hohe ökologische Nachhaltigkeit fördert die Bereitschaft, ist aber kein Ausschlusskriterium.

34,4 %

Eine hohe ökologische Nachhaltigkeit muss zwingend gegeben sein.



Quelle: Bremer

Außenaufnahme DHL Paderborn

Welche Impulse sprechen für die Ansiedlung nachhaltiger Logistikimmobilien?

Geht es um die Ansiedlung von großflächigen Logistikimmobilien – ob auf der grünen Wiese oder als Bestandsneuentwicklung – gehen vielfältige unterschiedliche Aspekte Hand in Hand. Der hohe Flächenverbrauch stellt oftmals eines der prominentesten Bedenken dar. Die relativ hohe Flächeninanspruchnahme wird sogar manchmal zu einem Hindernis für den Zuschlag bei einem Ansiedlungsbegehren, wenn nicht ausreichend Flächenreserven auf kommunaler Seite vorgehalten werden (können). Demgegenüber existieren aber auch zahlreiche positive Effekte, welche für die Ansiedlung eines Logistiklers sprechen. Insbesondere ökologisch nachhaltige Immobilien unterstreichen diesen Mehrwert für die regionale Ökonomie und Gesellschaft im Allgemeinen.

// Die Nachhaltigkeit einer Logistikimmobilie spielt bei der Ansiedlung eine gewichtige Rolle, da in der Stadt Aachen der Klimanotstand ausgerufen wurde. Das heißt, alle Entscheidungen der Verwaltung müssen auf Klimaverträglichkeit geprüft werden. Somit erhöht sich der Zuspruch bei nachhaltigen Projektvorhaben.

Stadt Aachen,
Fachbereich Wirtschaft, Wissenschaft und Europa

Ökologische Nachhaltigkeit und Ansiedlungspolitik

Neben regionalwirtschaftlichen Anreizen, die mit Logistikansiedlungen verbunden sind, wird zukünftig auch die ökologische Nachhaltigkeit der Immobilie eine immer wichtigere Rolle spielen. Die Vermutung liegt nahe, dass wenn es um die Vergabe von Gewerbeflächen geht, nachhaltig konzipierte Logistikimmobilien in aller Regel auf eine höhere Akzeptanz treffen. Das Expertenpanel wurde hierfür hinsichtlich ihrer Meinung und Erfahrungen zur Ansiedlungspolitik der Kommunen befragt. Dabei gehen rund 49 % der Befragten davon aus, dass die ökologische Nachhaltigkeit der Immobilie die Bereitschaft für eine Ansiedlung fördert, während etwa 34 % der Befragten eine ökologische Nachhaltigkeit sogar als zwingendes Kriterium für die Vergabe von Flächen sehen. Interessanterweise sind es unter den befragten kommunalen Vertretern knapp 43 %, welche die Einhaltung von Nachhaltigkeitsaspekten als unerlässlich erachten.

// Zunächst gilt es seitens der Kommune vor allem die Flächenengpässe marktgerecht und regionalplanerisch sinnvoll zu lösen. Sogenannte nachhaltige Immobilien können sicherlich dazu beitragen, die Akzeptanz von Logistikansiedlungen zu erhöhen und andererseits die Multifunktionalität und Resilienz und damit Investmentfähigkeit der Immobilie zu steigern.

Michael Krantz,
Wirtschaftsförderung Region Hannover

Standorte mit guter Eignung finden sich über weite Teile des Bundesgebiets

Vor dem Hintergrund eines zunehmenden Flächenmangels in dicht besiedelten Gebieten und den Top-Logistikregionen Deutschlands, entstehen neue Logistikstandorte immer mehr auch in peripheren Regionen des Landes. Obwohl diese Lagen oftmals noch unter dem Radar von Projektentwicklern und Investoren fliegen, können sie auch beste Voraussetzungen für eine erfolgreiche Logistikansiedlung bieten. Zur Eignungsbewertung dieser potenziellen Standorte wurde ein deutschlandweites Scoring der Landkreise ermittelt, welches einige der wichtigsten Faktoren eines attraktiven Logistikstandortes quantifiziert. Berücksichtigt wurden hierfür folgende Kriterien samt getroffener Annahmen:

Autobahndichte:

Die Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz ist für jedes Ansiedlungsvorhaben in der Logistik ein wichtiges Kriterium. Neben der absoluten Zahl an Autobahnkilometern sind bei Logistikansiedlungen natürlich die Nähe zu eben jenen Verkehrsbeziehungen der vornehmliche Ansiedlungsfaktor. Bei der Auswertung wurde die Annahme getroffen, dass je dichter das Autobahnnetz in einem Landkreis ist, desto stärker auch das Ansiedlungsinteresse eines Logistikunternehmens ausfällt.

Einwohner im 50 km-Umkreis:

Durch die Erreichbarkeit einer hohen Einwohnerzahl im Umkreis kann ein größerer Absatzmarkt erschlossen werden. Eine höhere Zahl von Einwohnern im Umkreis wirkt sich damit positiv auf die Standorteignung aus. >



Quelle: Bremer

Multi-User Logistikzentrum in Dieburg

Arbeitslosenquote:

Für das Handling der Prozesse in der Logistik ist die Verfügbarkeit von Arbeitskräften eine wichtige Voraussetzung. Wenn die Arbeitslosenquote hoch ist, ist dementsprechend auch eine hohe Verfügbarkeit von Arbeitskräften gegeben.

Bruttowertschöpfung pro Kopf:

Wenn an einem Standort die Wirtschaftskraft vergleichsweise niedrig ist, bietet die Beherbergung von Betrieben aus der Logistikbranche eine Chance, die Wirtschaftsdynamik vor Ort anzukurbeln.

In der kartographischen Übersicht kristallisiert sich heraus, dass die großen urbanen Verdichtungsräume in Deutschland wie der Raum Rhein-Ruhr und Rhein-Main, die Großräume Berlin und Hamburg und deren Verflechtungsräume eine hohe Eignung für Logistikbetriebe aufweisen. Dort geht eine hohe Bevölkerungszahl im Umkreis mit einer gleichzeitig exzellenten infrastrukturellen Ausstattung einher. In Nordrhein-Westfalen ist es vor allem das Ruhrgebiet, welches einige attraktive Potenzialstandorte bietet. Namentlich etwa die Landkreise Recklinghausen, Herne, Gelsenkirchen, Bottrop und Oberhausen. Aufgelassene Industrieflächen, als Folge des tiefgreifenden Strukturwandels in der Region, erfüllen häufig die Bedingungen für einen aussichtsreichen Logistikstandort und bieten einen Mehrwert für die lokale Wirtschaft.

Am Niederrhein stechen die Kreise Wesel, Düren und Viersen besonders hervor. Mit guter Anbindung in einem der bedeutendsten Wirtschaftsräume Europas sind hier auch bei spekulativen Entwicklungen geringe Vermarktungszeiten zu erwarten. Des Weiteren fallen der Berliner Westen, Norden und Osten auf, welche einige Landkreise beherbergen, denen auf Basis einiger Indikatoren eine gute Logistikeignung zugesprochen werden kann. Momentan liegt die Aufmerksamkeit des Entwicklungsgeschehens vorwiegend auf dem Berliner Süden. Jedoch bieten sich auch im restlichen Umkreis Berlins geeignete Ausweichstandorte an, die ebenfalls von der Nähe zur Hauptstadt profitieren können.

// Logistikansiedlungen nehmen im gesamten Branchenmix des Deltalandes einen großen Stellenwert ein, was in unserem Falle sicher noch einmal besonders durch die verkehrliche Lagegunst zwischen den norddeutschen Ballungszentren betont wird. Um es konkret zu machen, der Logistikanteil bei den uns erreichenden Flächengesuchen lag in den letzten Jahren immer zwischen 40 und 50 Prozent.

Michael Krohn,
Wirtschaftsförderungsgesellschaft Deltaland

Neben diesen Hotspots können aber auch weitere Landkreise in weniger beachteten Lagen ein gutes Ergebnis im Scoring aufweisen. Dort ist unter anderem auch die höhere Arbeitslosenquote in Kombination mit einer niedrigeren Bruttowertschöpfung pro Kopf ein begünstigender Faktor im Scoring. Durch Mitteldeutschland erstreckt sich ein breites Band an Landkreisen mit interessanten Standorten. Im östlichen Bundesgebiet stechen besonders die Landkreise Leipzig, Burgenlandkreis sowie das Altenburger Land hervor. In direkter Nähe zur aufstrebenden Sachsenmetropole und dem wichtigen Frachtflughafen Halle/Leipzig bieten diese Standorte beste Bedingungen für eine Logistikansiedlung. Weiter im Westen Mitteldeutschlands sind es vor allem die Landkreise im Umland von Wolfsburg und Hannover, die ein hohes Potenzial bieten. Zentral in Deutschland gelegen, mit guter Autobahnvernetzung, eignen sich diese Logistikstandorte besonders für eine bundesweite Distribution.

Im Scoring verdeutlicht sich, dass einige Standorte, die bisher noch nicht im Fokus der Logistikaktivitäten standen, adäquate Standortvoraussetzungen bieten können. Zwar kann das Scoring

nicht die spezifischen Anforderungen einer Standortansiedlung abbilden, dennoch wird deutlich, in welchen Kreisen die grundlegenden Fundamentaldaten stimmen.

Anforderungen an moderne Logistikimmobilien

Logistikimmobilien haben sich als eine der bedeutendsten Assetklassen etabliert und in der gegenwärtigen Pandemie als systemrelevant und krisenfest erwiesen. Folglich kann die hohe Nachfrage für diesen Immobiliertyp auch in der Zukunft als feste Größe angenommen werden. Zukünftig weiter steigende Rekordstände des Fertigstellungsvolumens von Logistikimmobilien signalisieren, dass den Marktakteuren auch eine hohe Verantwortung für eine nachhaltige Zukunft gegeben wird. Das Bewusstsein und die Sensibilisierung für die Herausforderung der Zukunft sind bereits vorhanden und einige der bereits getroffenen Maßnahmen wurden in dieser Studie abgebildet. >



Quelle: Bremer

Innenansicht einer Distributionsimmobilie in Hammersbach

// Es spricht vieles dafür, dass die Logistik auch in den nächsten Jahren der Hauptfaktor des Gewerbeflächenverbrauchs bleiben wird. Ein wichtiger Aspekt in der Zukunft wird neben der ökologischen Nachhaltigkeit und einer Minimierung der negativen externen Effekte die generelle Resilienz der Immobilien sein. Flexibilität, Nachhaltigkeit, Digitalisierung und die Fähigkeit, mit Krisensituationen umzugehen, sind aus unserer Sicht bestimmende Zukunftsthemen. Für Immobilien und logistische Infrastrukturen, die vor allem für Industrie-logistik ausgelegt sind, ist die Lage durch Corona zurzeit angespannt. Wir können uns aber vorstellen, dass mittel- bis langfristig durch Rückholung von Produktion nach Europa ein erhöhter Bedarf an Logistik- und Produktionsflächen (sogenannten Light-Industrials) entstehen könnte. Auch um Lieferketten im Handel und in der Industrie besser abzusichern und krisenfester zu machen, dürften erhöhte logistische Flächenbedarfe in der Region Hannover entstehen.

Michael Krantz,
Wirtschaftsförderung Region Hannover

Logistikimmobilien: Mit Nachhaltigkeit in die Zukunft

Nachhaltige Logistikimmobilien erfüllen alle Aspekte des Drei-Säulen-Modells der Nachhaltigkeit. Oft werden sie nicht ganz korrekt auch als „Green Buildings“ bezeichnet. Bei dem Begriff „Green Building“ werden – anders als bei dem Drei-Säulen-Modell der Nachhaltigkeit – allerdings nur Teilaspekte des umfassenden Konzepts der Nachhaltigkeit berücksichtigt. Sozio-kulturelle und ökonomische Dimensionen werden dabei nicht behandelt. Aus Perspektive der ökologischen Nachhaltigkeit zeichnen sich nachhaltige Gebäude durch Ressourceneffizienz in den Bereichen Energie, Wasser und Material aus, wodurch ein schädlicher Einfluss auf die Umwelt vermindert werden will. Wichtig dabei ist, dass die Nachhaltigkeit auf jede Phase des Lebenszyklus der Immobilie Anwendung findet.

Die denkbaren Maßnahmen zur Steigerung der Nachhaltigkeit sind divers. Was den Mehrwert der Maßnahmen betrifft, wird die Steigerung der Energieeffizienz als die wirkungsvollste von allen für die diesjährige Studie befragten Gruppen des Panels eingeschätzt. Ein Ansatzpunkt hierbei ist es beispielsweise, die Gebäudehülle entsprechend energetisch zu optimieren. Dies kann gleichzeitig mit einer Reduzierung der Lärmemissionen einhergehen. Mit der steigenden öffentlichen Aufmerksamkeit für das Thema Nachhaltigkeit hat sich dies auch im Bedarf von ökologisch nachhaltigen Logistikimmobilien niedergeschlagen. Um die Nachhaltigkeit einer Immobilie bewertbar und damit auch messbar zu machen, haben sich Nachhaltigkeitszertifikate als Gütesiegel bewährt. Bei Neubauprojekten wird dem Aspekt der Zertifizierung eine immer höhere Bedeutung beigemessen.

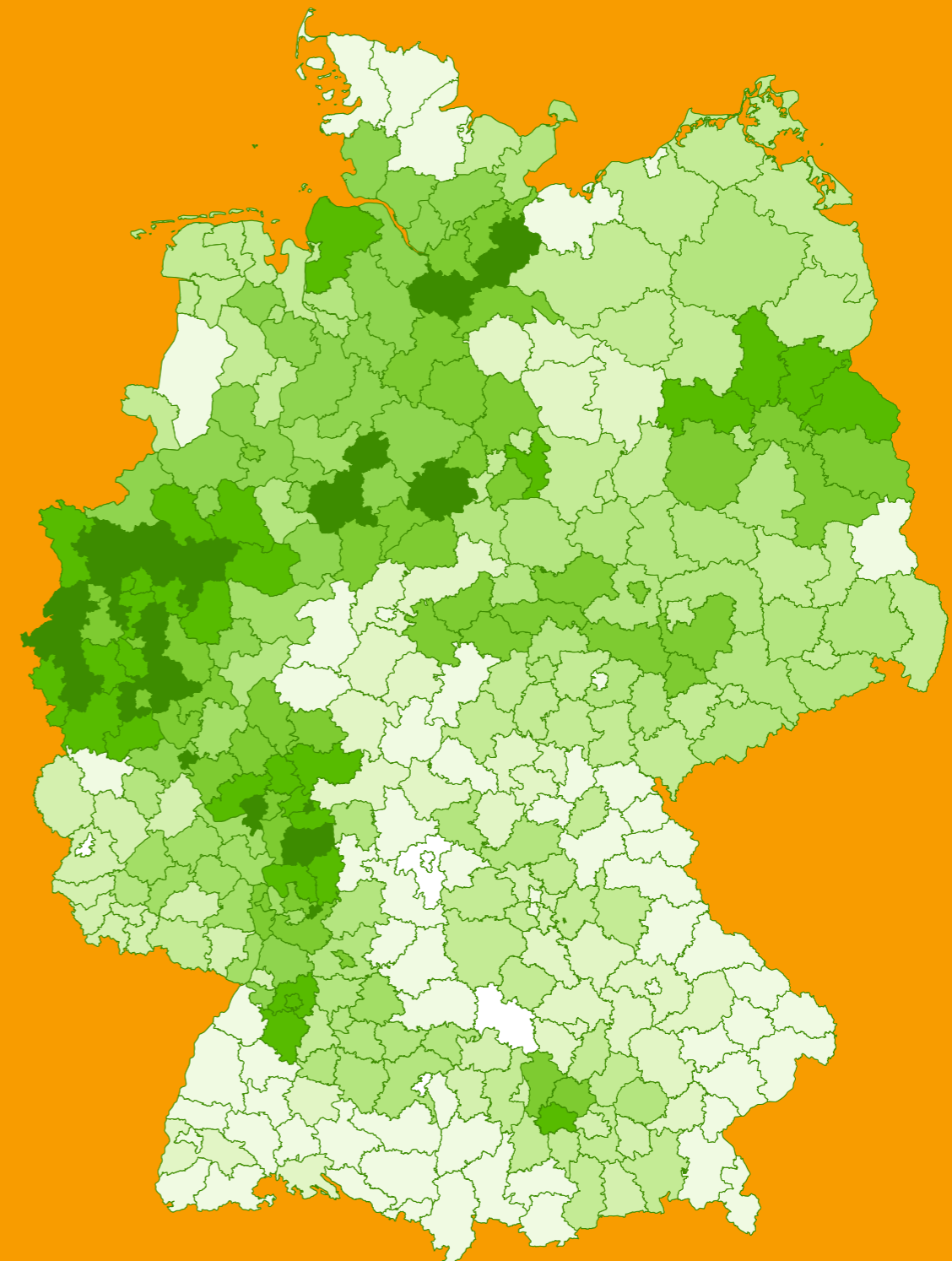
Wie bereits in den vorherigen Kapiteln herausgestellt: Nachhaltigkeit und damit verbundene ökologische Aspekte beschäftigen die Branche immer stärker. Rund 30 Prozent der CO₂-Emissionen sind in Deutschland auf den Gebäudesektor zurückzuführen. In vielen Fällen ist es allerdings ressourcenschonender, in Sanierungen von älteren Bestandsimmobilien zu investieren und diese weiter zu betreiben anstatt einen Neubau bzw. Abriss/Neubau anzustreben.

Photovoltaikanlagen liefern einen entscheidenden Beitrag zur Erreichung klimapolitischer Ziele sowohl auf Ebene der Europäischen Union als auch der Bundesrepublik. Sie sind eine der wesentlichen Kernelemente für die stringente CO₂-Reduktion im Zuge des Klimaschutzes und immer mehr Akteure der Immobilienbranche nehmen dies in den Fokus. Sowohl Projektentwickler, Nutzer als auch Investoren fragen verstärkt Photovoltaikanlagen nach, um so die eigene nachhaltige Stromerzeugung zu gewährleisten.

Das Segment des Logistik- und Light-Industrial-Marktes hat in den vergangenen Monaten weiter an Beliebtheit bei den Investoren gewonnen. Die Corona-Krise hat die Abhängigkeit von Lager- und Logistikflächen u.a. zur Distribution von Waren im Sinne von regionalen Pufferlagern verdeutlicht. Es zeigte sich in der Krise deutlich: Logistik ist systemrelevant! Die gestiegene Nachfrage kann jedoch nicht mehr überall auf Antrieb bedient werden, wenngleich das Investmentvolumen – im Vergleich zum Vorjahr – markant angestiegen ist.

5.1.3

Indikative Standorteignung deutscher Landkreise für eine Logistikansiedlung



hohe Indikation  geringe Indikation

Lesehinweis: Die jeweiligen Faktoren wurden für die einzelnen Landkreise im Verhältnis zur Gesamtheit aller Landkreise bewertet und in ein Ranking überführt. Im Zuge dessen wurde der Einfluss der spezifischen Standortfaktoren auf das Scoring gewichtet und in ein Gesamtranking

überführt. Die resultierende Standorteignung kann als loser Zusammenschluss der Positivfaktoren (Autobahndichte, Einwohnerdichte und Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen) sowie des Anreizindikators (Geringe Bruttowertschöpfung pro Kopf) interpretiert werden.



Quelle: GARBE Industrial Real Estate GmbH

Luftaufnahme des Logistikpark Westfalenhütte in Dortmund

Kontakt und Impressum

Konsortialpartner

Berlin Hyp AG

Nicole Richter
Corneliusstraße 7
10787 Berlin
Telefon: + 49 30 2599 5022
E-Mail: nicole.richter@berlinhyp.de

Bremer AG

Michael Dufhues
Grüner Weg 28-48
33098 Paderborn
Telefon: +49 52 51 770-0
E-Mail: m.dufhues@bremerbau.de

bulwiengesa AG

Patrik Völtz
Moorfuhrweg 13
22301 Hamburg
Telefon: +49 40 42 32 22-31
E-Mail: voeltz@bulwiengesa.de

GARBE Industrial Real Estate GmbH

Tobias Kassner
Versmannstraße 2
20457 Hamburg
Telefon: +49 40 356 13 1072
E-Mail: t.kassner@garbe.de

Savills Immobilien Beratungs-GmbH

Bertrand Ehm
Hopfenmarkt 33
20457 Hamburg
Telefon: +49 40 309 977 140
E-Mail: behm@savills.de

Wissenschaftliche Bearbeitung, Datenhandling und Redaktion

Projektleitung

Patrik Völtz
Telefon: +49 40 42 32 22-31
E-Mail: voeltz@bulwiengesa.de

Projektassistentz

Daniel Sopka
Anna Buchmann
Nicole Dornig

Design & Konzept

elevenfifteen GmbH
Milchstraße 7-8
20148 Hamburg
Telefon: +49 40 55 898 11-20
E-Mail: hallo@elevenfifteen.de
elevenfifteen.de



**Bei der Produktion der Studie
Logistik und Immobilien 2020
wurden**

2.796 kg

**CO₂ und
Treibhausgasemissionen
durch zusätzliche
Klimaschutzprojekte
kompensiert.**

Unterstütztes Klimaschutzprojekt

Waldschutz Pará, Brasilien

climatepartner.com/10951-2009-1001

Disclaimer

Die in dieser Studie vorgelegten Ergebnisse und Berechnungen sowie die durchgeführten Recherchen basieren auf den Auswertungen der bulwiengesa AG. Sie wurden nach bestem Wissen und mit der nötigen Sorgfalt analysiert. 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. Interpretiert und bewertet werden die Ergebnisse vor dem Hintergrund der Erfahrungen der bulwiengesa AG in ihrer deutschland- und europaweiten Forschungs- und Beratungstätigkeit.

COPYRIGHT © 2020 bulwiengesa AG

Alle Rechte vorbehalten. Auszüge dürfen unter Angabe der Quelle bulwiengesa AG verwendet werden. Umfangreichere 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. Bei jeglicher Zitation muss der Studientitel mit angegeben werden.

