

Akute
Herausfor-
derungen
gleich
aktuelle
Chancen?

Logistik und Immobilien 2022

Schwerpunkt Logistik in Deutschland und Europa – akute Herausforderungen und Chancen

[logistik-und-immobilien.de](https://www.logistik-und-immobilien.de)

©2022 bulwiengesa AG

Inhalt

Partner der Studie

1

Partner der Studie
S. 6

The bigger picture

- 1.1 Zeitenwende im Welthandel und in der europäischen Logistik
S. 10
- 1.2 Wichtige Determinanten der zukünftigen Entwicklung
S. 15

2

3

4

5

6

Der Markt für Logistikimmobilien in Deutschland

- 2.1 Der Markt für Projektentwicklungen
S. 20
- 2.2 Der Investmentmarkt für Logistikimmobilien
S. 30

Preissteigerung der Baukosten mit anhaltend hoher Dynamik

- 3.1 Materialknappheit sorgt für weiteren Baukostenanstieg
S. 42
- 3.2 Nachhaltigkeit bleibt ein bestimmendes Thema
S. 50
- 3.3 Ausblick für die Bauwirtschaft
S. 50

Wechsel der Vorzeichen auf dem Finanzierungsmarkt

- 4.1 Inflationsentwicklung setzt Impuls für Zinswende
S. 58
- 4.2 Bereitschaft zur Finanzierung anhaltend hoch
S. 62
- 4.3 Stimmung auf dem Finanzierungsmarkt trübt sich ein
S. 64
- 4.4 Nachhaltigkeitsstrategie der Berlin Hyp
S. 70

Die Logistikmärkte Europas – Stärken, Schwächen und Potenziale

- 5.1 Europas Märkte im Profil
S. 78
- 5.2 Deutschland
S. 80
- 5.3 Spanien
S. 82
- 5.4 Vereinigtes Königreich
S. 84
- 5.5 Frankreich
S. 86
- 5.6 Polen
S. 88
- 5.7 Italien
S. 90
- 5.8 Niederlande
S. 92
- 5.9 Tschechien
S. 94
- 5.10 Österreich
S. 96
- 5.11 Europäische Perspektiven
S. 98

Neue Industriekultur

- 6.1 Implikationen der neuen (europäischen) Industriekultur für Logistikimmobilien
S. 102
- 6.2 Europäische Potenziale
S. 109
- Kontakt & Impressum
S. 121

Partner der Studie

Berlin Hyp

BREMER

bulwiengesa

GARBE.
Industrial Real Estate

savills

Die Partner dieser Studienreihe sind feste Größen in der Immobilienfinanzierung, dem Bauträgersgeschäft, der Projektentwicklung, der Investmentberatung und der strategischen Analyse und Beratung im Bereich „Logistik und Immobilien“. Gemeinsam geben sie im Rahmen der mittlerweile bereits achten 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 zukunfts-sichere und strategisch ausgewogene Entscheidungen getroffen werden können.

Berlin Hyp AG

Die Berlin Hyp ist 100%ige Tochter der LBBW und auf großvolumige Immobilienfinanzierungen für professionelle Investoren und Wohnungsunternehmen spezialisiert. Außerdem stellt sie den deutschen Sparkassen ein umfassendes Spektrum an Produkten und Dienstleistungen zur Verfügung. Das Thema Nachhaltigkeit ist seit Jahren zentraler Bestandteil ihrer Unternehmensstrategie. Am Kapitalmarkt nimmt sie eine Vorreiterrolle bei der Entwicklung nachhaltiger Refinanzierungsprodukte ein. Gleichzeitig fördert sie die Finanzierung nachhaltiger Immobilien, um die Transformation des Immobilienmarktes mitvoranzutreiben und ihren Beitrag zur Klimaneutralität zu leisten. Ihr klarer Fokus, über 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 AG

In Deutschland zählt BREMER zu den führenden Unternehmen im schlüsselfertigen Bauen im Industrie- und Gewerbebau. Das 1947 gegründete Familienunternehmen agiert mit seinen Standorten Stuttgart, Leipzig, Ingolstadt, Hamburg, Bochum, Berlin-Brandenburg, Bremen, Karlsruhe, Hannover sowie Krakau und Poznań (Polen) europaweit. Geplant und gefertigt wird in eigenen Werken am Hauptsitz Paderborn und in Leipzig.

Als ganzheitlicher Anbieter der Immobilien- und Bauwirtschaft begleitet BREMER seine Kunden von der Projektentwicklung über die Fertigung bis zum schlüsselfertigen Bau und den Serviceleistungen für das Gebäude im laufenden Betrieb.

Das Leistungsspektrum umfasst Bürogebäude, Einrichtungshäuser, Kühlhäuser, Logistikgebäude, Produktionsgebäude und Verbrauchermärkte. BREMER arbeitet und baut ressourcenschonend durch ein frühzeitiges Zusammenführen von Standort, Gebäude, Technik und Nutzung. Die Wertschöpfungs- und Versorgungskette wird dauerhaft mit den Kunden optimiert.

Die Betriebsleistung betrug 2021 insgesamt 1.000 Mio. EUR, das Volumen der Fertigteile 130.000 cbm. 1170 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter setzen sich täglich mit Leidenschaft für den Kundenerfolg ein.

Die Unternehmensleitung der BREMER AG setzt sich zusammen aus Wolfgang Bremer (Inhaber und Aufsichtsratsvorsitzender), Michael Duffhues, Dr. Matthias Molter und Torsten Schuff (Vorstände).

bulwiengesa AG

bulwiengesa ist in Kontinentaleuropa eines der großen unabhängigen Analyseunternehmen der Immobilienbranche. Seit über 40 Jahren unterstützt bulwiengesa seine Partner und Kunden in Fragestellungen der Immobilienwirtschaft, Standort- und Marktanalyse, 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.

GARBE Industrial Real Estate GmbH

Die GARBE Industrial Real Estate GmbH mit Hauptsitz in Hamburg ist einer der führenden Anbieter und Manager von Logistik-, Unternehmens- und Technologieimmobilien in Deutschland. Das Unternehmen zählt seit mehr als 30 Jahren zu den bedeutendsten unabhängigen Kooperationspartnern für Transport- und Logistikdienstleister, Handel und produzierendes Gewerbe. GARBE entwickelt, kauft bzw. verkauft, akquiriert, vermietet, verwaltet und finanziert hochwertige Gewerbeimmobilien an attraktiven nationalen und internationalen Verkehrs- und Industriestandorten. Mit rund 5,3 Millionen Quadratmetern Mietfläche und einer Projektentwicklungs-Pipeline von rund 2,2 Millionen Quadratmetern in Deutschland und Europa betreut GARBE aktuell Immobilien und Fondsvermögen im Wert von rund 10,3 Milliarden Euro (Stand 30. Juni 2022).

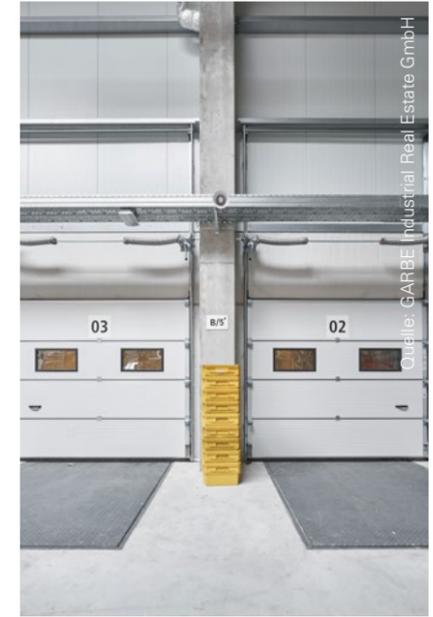
Savills Immobilien Beratungs-GmbH

Savills ist eines der führenden, weltweit tätigen Immobiliendienstleistungsunternehmen 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 Partnerbüros in Amerika, Europa, Afrika, dem asiatisch-pazifischen-Raum sowie dem Nahen Osten mit über 39.000 Beschäftigten.

Eine einzigartige Kombination aus Branchenkenntnis und unternehmerischem Denken und Handeln bietet unseren Kunden Zugriff auf Immobilienwissen von höchster Qualität. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, ihre Kreativität und ihre Leistungsbereitschaft sind unser eigentliches Kapital – sie werden sowohl für ihre innovativen Denkansätze als auch für ihre ausgeprägte Verhandlungsstärke geschätzt. Savills bietet hochprofessionellen Service zur Erreichung der gemeinsamen Ziele und steht synonym für eine Premiummarke und ein qualitativ hochwertiges Serviceangebot, das Immobilien individuell betrachtet und in strategische Beziehungen investiert.

1

The bigger picture



1.1

Zeitenwende im Welthandel und in der europäischen Logistik

Der Ukraine-Krieg ist nicht nur eine moralische, militärische und geopolitische Zäsur. Er verändert auch die wirtschaftliche Lage in Deutschland und Europa.

„Konjunktur, Wachstum und Wohlstand sind mit Unsicherheiten behaftet“ sagen die Volkswirte so sachlich wie möglich und stellen Modelle auf, wie ein Übergang aus der Geldpolitik der letzten Jahre im Euro-Raum in eine ökonomisch real verankerte Politik überführt werden kann. Oder hohe Staatsschulden zur politischen Stabilisierung. Geopolitisch teilt sich die Weltwirtschaft zusehends in einen amerikanischen und einen chinesisch dominierten Block; beide werden um die Juniorpartner EU-Länder bzw. Russland (aber auch Indien, Afrika etc.) lediglich ergänzt. Die Auseinandersetzung um die Ukraine wird wohl nicht nur Russland als Verantwortlichen der Aggression weniger mächtig machen, sondern den Wohlstand auch in Europa sinken lassen.

Der Ukraine-Krieg ist nicht nur eine moralische, militärische und geopolitische Zäsur. Er verändert auch die wirtschaftliche Lage in Deutschland und Europa – selbst ohne die Frage nach der Energieversorgung. Diese sich daraus ergebenden Faktoren wirken in den kommenden Jahren stärker auf die europäische Logistik als alle Technologie- oder Politik-Impulse. Wobei es natürlich Überschneidungen gibt.

Die Hoffnung, auf den Vor-Covid-19-Wachstumspfad in der EU-Volkswirtschaft schnellstmöglich zurückzukehren, ist nahezu aussichtslos: Die bislang erwartete konjunkturelle Erholung wird mit Beginn von Ukraine-Krieg, Inflation, Zinsanstieg und Unternehmensinstabilität ausgebremst. Schlimmstenfalls droht Stagflation, eine Kombination aus schwachem Wachstum und hoher Inflation. Die Prognose-Tabelle unserer Studie setzt für Deutschland aktuell folgende Kennwerte:

>



Eckwerte der nationalen Konjunktur- und Arbeitsmarktprognose

Ausgewählte Indikatoren der Konjunkturprognose vom 8. April 2022 (Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %)

Quelle: Statistisches Bundesamt, Bundesagentur für Arbeit.

*Prognose 2022–2026 bulwiengesa AG (Berechnungsstand: 8. April 2022)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022*	2023*	2024*	2025*	2026*
Bruttoinlandsprodukt, y-o-y	2,7	1,1	1,1	-4,6	2,9	1,7	3,2	1,6	1,2	1,0
Private Konsumausgaben, y-o-y	1,4	1,4	1,6	-5,9	0,1	3,1	4,0	1,0	0,8	0,6
Verfügbares Einkommen, y-o-y	3,3	4,1	2,1	0,8	1,9	4,6	4,8	2,7	2,4	2,1
Verbraucherpreise (VPI), y-o-y	1,5	1,8	1,4	0,5	3,1	5,7	2,5	2,2	2,0	1,9

Arbeitsmarktbilanz (Jahresdurchschnitt in 1.000 Personen)

Erwerbstätige Inland	44.251	44.858	45.268	44.898	44.920	45.423	45.648	45.744	45.753	45.684
Veränderung in %, y-o-y	1,4	1,4	0,9	-0,8	0	1,1	0,5	0,2	0	-0,2
Erwerbstätige Inländer	44.131	44.719	45.125	44.803	44.804	45.291	45.518	45.618	45.631	45.564
Veränderung in %, y-o-y	1,3	1,3	0,9	-0,7	0	1,1	0,5	0,2	0	-0,1
Selbständige	4.273	4.223	4.151	4.038	3.929	3.898	3.884	3.881	3.879	3.877
Veränderung in %, y-o-y	-1,6	-1,2	-1,7	-2,7	-2,7	-0,8	-0,4	-0,1	-0,1	-0,1
Arbeitnehmer	39.978	40.635	41.117	40.860	40.991	41.525	41.764	41.863	41.874	41.807
Veränderung in %, y-o-y	1,7	1,6	1,2	-0,6	0,3	1,3	0,6	0,2	0	-0,2

darunter:

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (zum 30.06.)	32.165	32.870	33.407	33.323	33.802	34.362	34.685	34.820	34.862	34.838
Veränderung in %, y-o-y	2,3	2,2	1,6	-0,3	1,4	1,7	0,9	0,4	0,1	-0,1
Ausschließlich geringfügig Beschäftigte	4.801	4.741	4.645	4.259	4.150	4.166	4.194	4.207	4.212	4.213
Veränderung in %, y-o-y	-1,3	-1,2	-2	-8,3	-2,6	0,4	0,7	0,3	0,1	0

nachrichtlich:

Registrierte Arbeitslose	2.533	2.340	2.267	2.695	2.613	2.269	2.232	2.194	2.172	2.142
Arbeitslosenquote (in %)	5,7	5,2	5,0	5,9	5,7	4,9	4,9	4,8	4,7	4,5



Wieviel und wie wenig ist „noch gut“?

Das Goldilock-Bild in der volkswirtschaftlichen Forschung, wonach der Porridge der Goldilock-Bären nicht zu heiß und nicht zu kalt sei darf, stellt ein moderates Wachstum oder generell überhaupt eine moderate Entwicklung als erstrebenswertes Ziel in den Mittelpunkt.

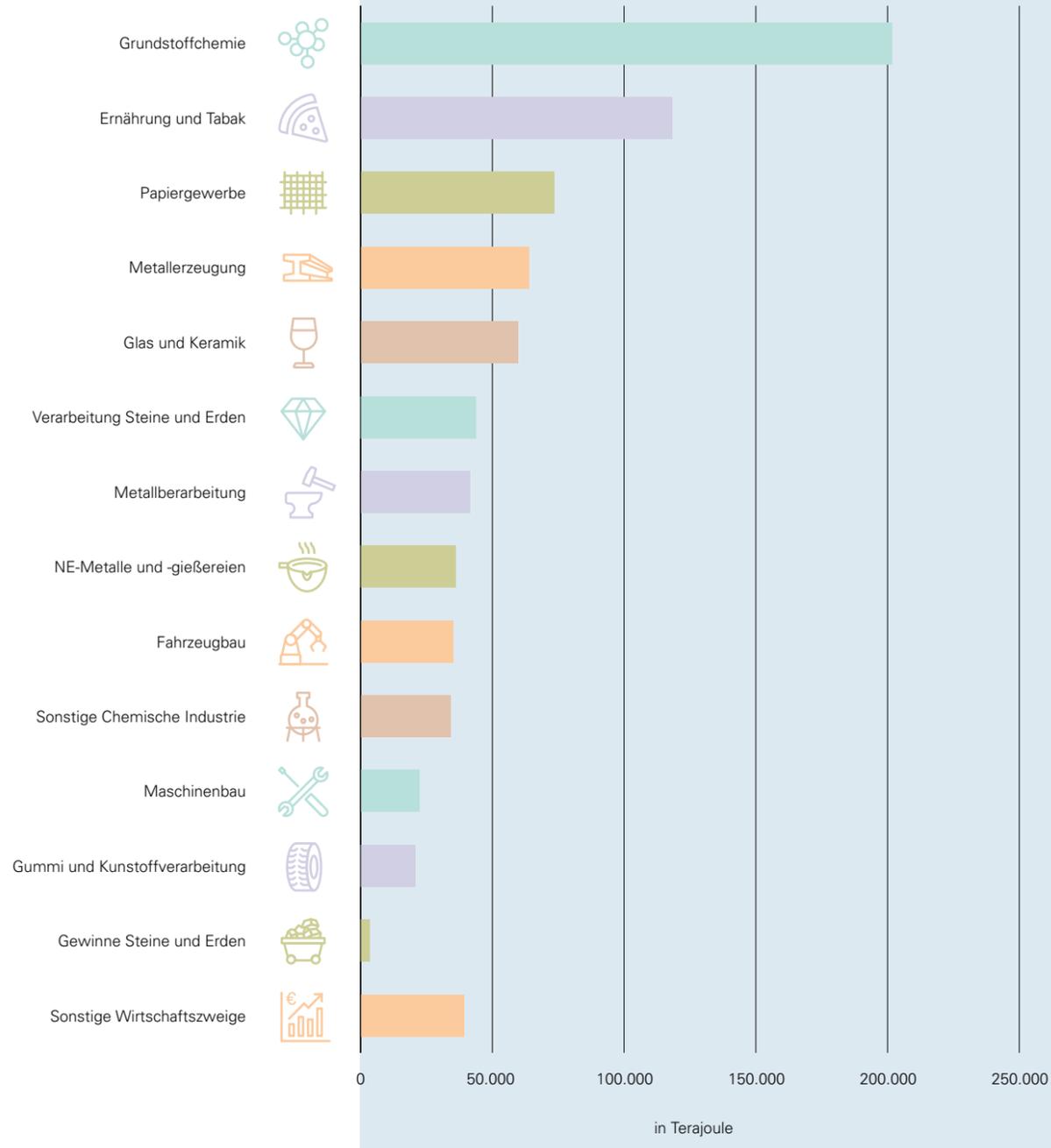
Damit stellt sich auch die Frage: Was ist in der EU, was in Deutschland politischer Mainstream? Ein ‚weiter so‘ im Euro-Raum mit politischem Druck auf die EZB oder einer eher inflationsorientierten Finanzpolitik wie in Großbritannien oder auch Polen.

Die Umsetzung der weltweiten Zinspolitik wird sicherlich schärfer – als noch 2021 erhofft – erfolgen. Die Zäsur bei der Inflations- und Zinsentwicklung bestimmt das wirtschaftliche Handeln in allen Wirtschaftsbereichen. Eine zögerliche oder verspätete Reaktion der EZB birgt das Risiko einer importierten Inflation. Kurz- bis mittelfristig ist weiterhin von einer Aufwertung des Dollar gegenüber dem Euro auszugehen – mit immerhin verbesserten Exportbedingungen für (festland-)europäische Unternehmen.

Ein potenziell stagflationäres Umfeld stellt eine enorme Herausforderung für Investoren dar. Denn einerseits schwächt sinkendes Wirtschaftswachstum die Unternehmen umsatzseitig. Zum anderen erhöht sich aufgrund der hohen Inflation unweigerlich die Kostenseite, was sich bei fehlender Marktmacht letzten Endes negativ auf die Margenentwicklung und den Gewinn auswirkt. Abseits der umsatz- und kostenbezogenen Herausforderungen durch stagflationäre Entwicklungen ergeben sich derzeit weitere Risiken aufgrund der sich verändernden Zinslandschaft in Form des Durationsabgleichs zwischen Anlagen und Verbindlichkeiten unterschiedlicher Assetklassen.

Energieverbrauch der Industrie in Deutschland 2020

Quelle: AG Energiebilanzen e.V.



1.2

Wichtige Determinanten der zukünftigen Entwicklung

Deutschland als Standort für energieintensive Industrien droht auch innerhalb der EU ‚abzurutschen‘.

Technologie- und Strukturkräfte als mögliche Retter aus der Krise

Deutschland als Standort für energieintensive Industrien droht auch innerhalb der EU ‚abzurutschen‘. Weitere kostenintensive Investitionen sind im Staatshaushalt essenziell, um die Verteidigungsfähigkeit wiederherzustellen bzw. auszubauen. Es erweist sich als Fehler, seit dem Fall des Eisernen Vorhangs die Sicherheitsdividende – aus heutiger Sicht – verfrüht zu haben. Langfristig drohen aus den Überlegungen zu Klima/Energie und Verteidigung/Militär steigende Ausgabenpositionen, die Steuererhöhungen und Kürzungen öffentlicher Ausgaben in anderen Bereichen erfordern. Zusätzlich muss der Abbau der pandemischen Schuldenaufnahme folgen und bewältigt werden.

Im Kern technologischer und industrieller Förderung von Seiten der EU-Kommission stehen auf der anderen Seite sechs Schlüsselfaktoren, um Industrie 5.0 voranzutreiben und das drohende Krisenszenario zu überwinden:

- 1) Individualisierte Interaktion zwischen Mensch und Maschine
- 2) Bioinspirierte Technologien und intelligente Materialien
- 3) Digitale Zwillinge und Simulation
- 4) Übertragungs-, Speicherungs- und Analysetechnologien
- 5) Künstliche Intelligenz (KI)
- 6) Technologien für Energieeffizienz, zur Nutzung erneuerbarer Energien, Speicherung und Autonomie

Mögliche Gewinner und Verlierer im europäischen ‚Green Deal‘

In der differenzierten industriellen Betrachtung wird es besonders durch die Energiekrise Verlierer und Gewinner aus den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Europa und weltweit geben. Allen voran ist die extrem energieintensive Grundstoffchemie künftig voraussichtlich auf der Verliererseite, wenn sie nicht im globalen Kontext eine schnelle Transformation vorantreibt. Es folgen die Stahl- und Glasindustrie, aber auch die Lebensmittelindustrie.

Profiteur des Ukraine-Konflikts und der aktuellen politischen Situation ist dagegen recht offensichtlich die Rüstungsindustrie (Goldman Sachs spricht sogar von einem „Superzyklus“, also hohe und steigende Gewinne für einen längeren Zeitraum). Aber auch Düngemittelproduzenten (russische Anbieter entfallen), Erzeuger erneuerbarer Energien, Ölkonzerne, Ölfeldausrüster und Stromkonzerne gehen als Gewinner aus dem Konflikt hervor. Dazu kommen Staaten wie Saudi-Arabien oder Norwegen aufgrund der höheren Nachfrage nach Erdöl, Staaten wie die Schweiz oder griechische Reeder in ihrer Transformationsrolle im weltweiten Rohstoffhandel.

>

Fachkräftemangel bleibt weiterhin ein Accelerator

Als weitere Folge des Krieges dürften eine große Anzahl Geflüchteter nach Deutschland kommen, die möglichst schnell Zugang zum Arbeitsmarkt erhalten sollen. Die entsprechenden EU-Richtlinien und die angenommene hohe Qualifikation des geflüchteten Personenkreises dürften für ein spürbares Beschäftigungsplus sorgen. Das könnte auch dem Fachkräftemangel in einigen Branchen zumindest teilweise entgegenwirken. Besonders ausgeprägt bleibt weiterhin der (steigende) Fachkräftemangel in den zwei Wirtschaftsbereichen „Gesundheit, Soziales, Lehre und Erziehung“ sowie „Bau, Architektur, Vermessung und Gebäudetechnik“.

Im Verlauf des Jahres dürfte die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten weiter kräftig steigen. Selbstständige leiden hingegen immer noch unter den Unsicherheiten der Pandemie. So ist über das Sommerhalbjahr 2022 nur mit einem kaum merklichen Aufholeffekt zu rechnen. Auch die Zahl der geringfügig Beschäftigten dürfte nach den kräftigen Rückgängen der vergangenen Pandemiewellen wieder zunehmen, wobei die Anhebung des Mindestlohns für sich genommen zu einem Rückgang der geringfügigen Beschäftigung zugunsten der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung führen dürfte. Zugleich wird durch die Anhebung der Minijobgrenze die geringfügige Beschäftigung begünstigt.

Erodierender Inflationsschutz bei Logistikimmobilien?

Die Immobilienpreise dürften generell vorerst mit der Inflation tendenziell weiter anziehen, jedoch hängt der Inflationsschutz auch stark von den (regionalen) Märkten und künftigen Entwicklungen ab. Gewerbeimmobilien bieten einen höheren Inflationsschutz als Wohnimmobilien, da hier Mieterhöhungen leichter durchzusetzen sind. Zudem dürfte ein

besonders hoher Schutz in Assetklassen und Regionen bestehen, in denen das Angebot knapp ist und auch künftig bleiben wird, zu denen die Logistikwirtschaft im Verlauf des Jahres 2022 gehörte.

Der Logistiksektor ist in Deutschland der größte Wirtschaftsbereich nach der Automobilwirtschaft und dem Handel. Er rangiert noch vor der Elektronikbranche und dem Maschinenbau, mit mehr als 3 Millionen übertrifft er dessen Beschäftigtenzahl um das Dreifache. Die Steuerung der Waren- und Informationsflüsse, aber auch der Transport der Güter und ihre Lagerung sind wichtige Wirtschaftsfunktionen, die hohe Werte schaffen. Nicht nur wegen ihrer Beschäftigungswirkung und der Versorgungsfunktion ist die Logistik für den Wirtschaftsstandort Deutschland lebenswichtig.

Zusammengefasst kann man die einschneidenden Herausforderungen der Logistikbranche im Jahr 2022 wie folgt beschreiben: Störungen durch die Omikron-Variante sowie durch den russischen Angriffskrieg in der Ukraine, Arbeitskräftemangel, hohe Frachtkosten und Rohstoff-Engpässe. Alle Faktoren führen unisono zu einer Belastung für die Unternehmen. Mit dem weiterhin hohen Umsatz im E-Commerce wächst zusätzlich der Druck auf die Versanddienstleister, ihre Prozesse zu optimieren, um das weiter steigende Paketvolumen zu verarbeiten und eine schnelle und zuverlässige Lieferung zu gewährleisten. Mit 3,75 Mrd. Euro Umsatz verdoppelte das Segment sein Vorjahresquartalergebnis und sicherte sich – bezogen auf die Marktanteile – erneut den Platz 2 am gesamtgewerblichen Immobilieninvestmentmarkt, hinter Büroimmobilien, aber wiederum vor den Einzelhandelsimmobilien.

Der Eintritt neuer Player in den Markt bzw. der Ausbau bestehender Aktivitäten forciert die Konsolidierung. Im Zuge der angekündigten Leitzinserhöhung für

Ende Juli und gestiegener Finanzierungskosten fand die deutliche Renditekompression der letzten Jahre im zweiten Quartal 2022 allerdings ihr vorzeitiges Ende. In den Top-Logistikregionen stiegen die Anfangsrenditen bereits um 20 bis 30 Basispunkte. Bei den derzeitigen Finanzierungsbedingungen sind Kaufpreiskorrekturen oberhalb des 30-fachen der Jahresmiete kaum mehr darstellbar. Weitere Preiskorrekturen sind in einem nachhaltig veränderten Finanzierungs- und Zinsumfeld kurz- bis mittelfristig realistisch.

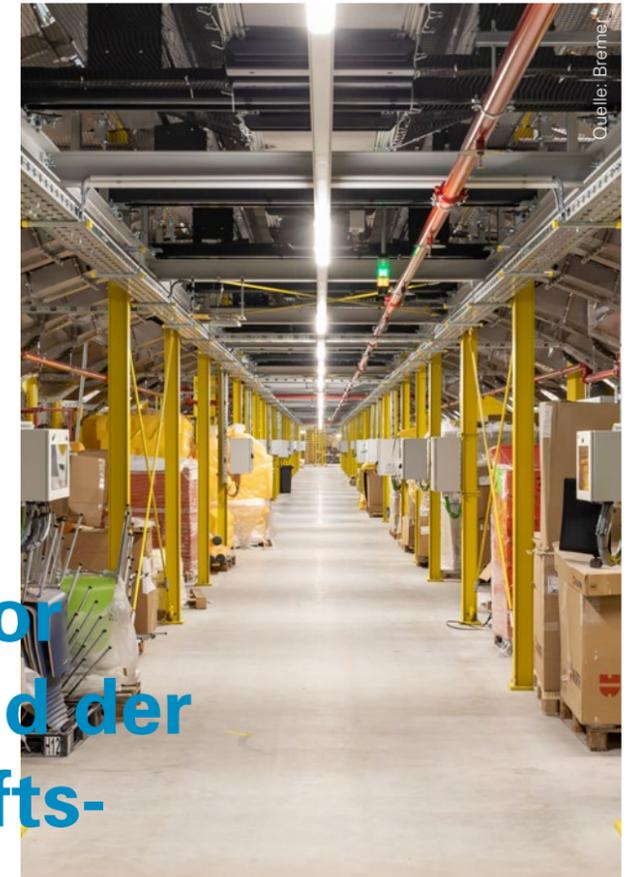
3,75 Mrd. Euro

Umsatz bedeutet eine Verdopplung im E-Commerce Segment

2. Platz

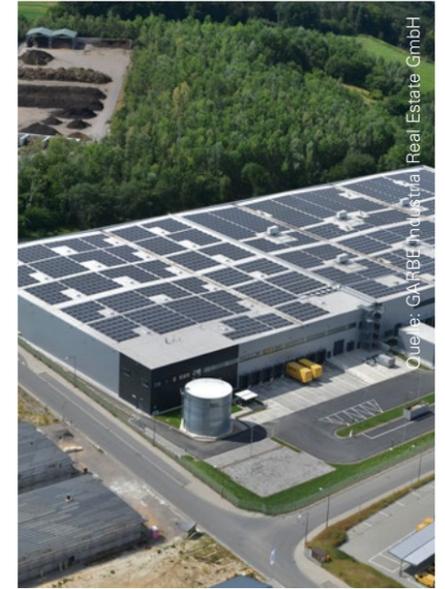
am gesamtgewerblichen Immobilieninvestmentmarkt

Der Logistiksektor ist in Deutschland der größte Wirtschaftsbereich nach der Automobilwirtschaft und dem Handel.



2

Der Markt für Logistikimmobilien in Deutschland





2.1

Der Markt für Projektentwicklungen

5,3

Mio.
qm

Fertigstellungsvolumen (2021)

5,8

Mio.
qm

erwartetes Fertigstellungsvolumen (2022)

Mehr Developments denn je

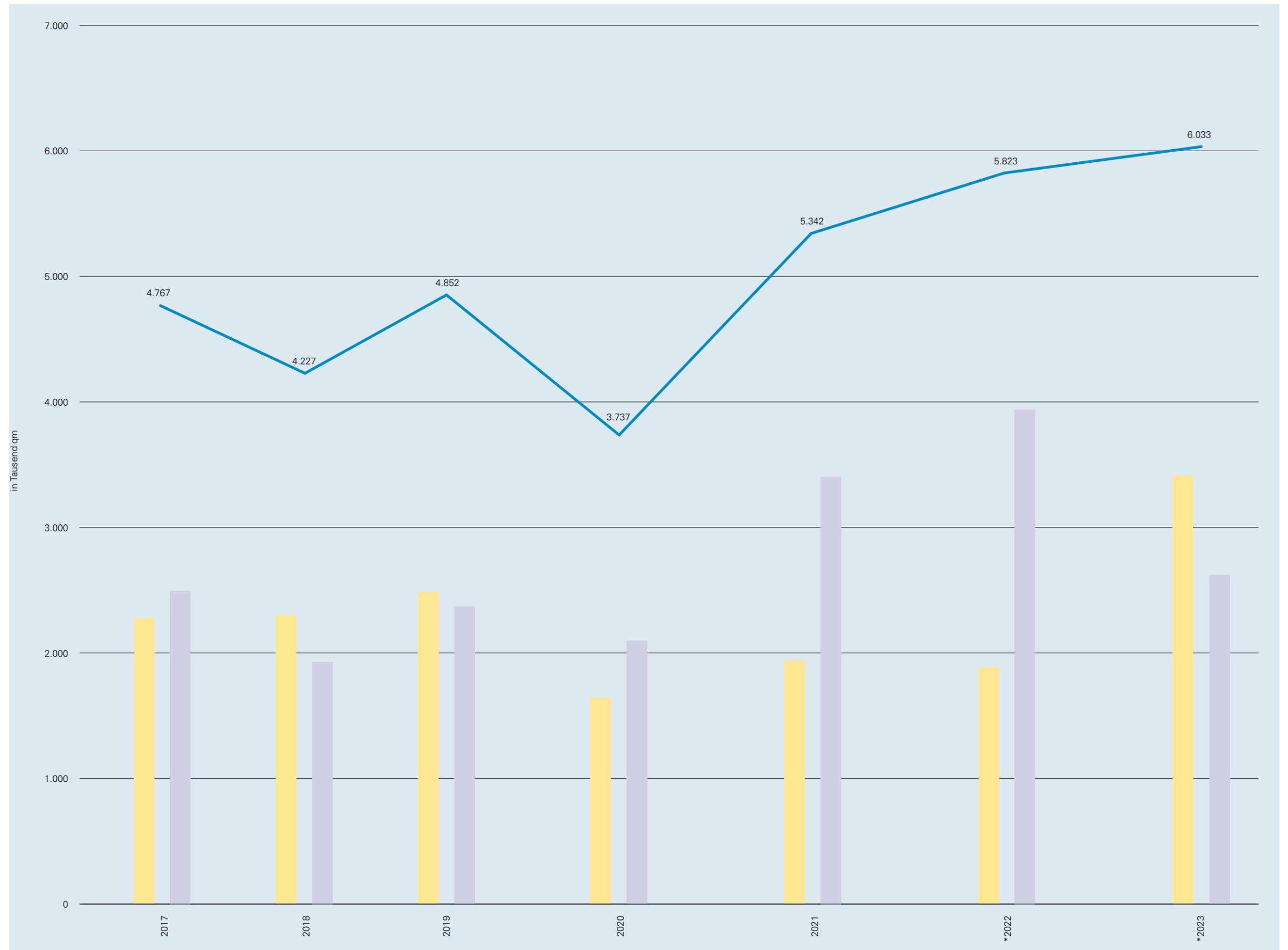
Die Auswertung von 2.900 Objekten aus dem Logistik- und Industriesegment für den Zeitraum von 2017 bis 2022 zeigt neue Höchststände bei den Fertigstellungen.

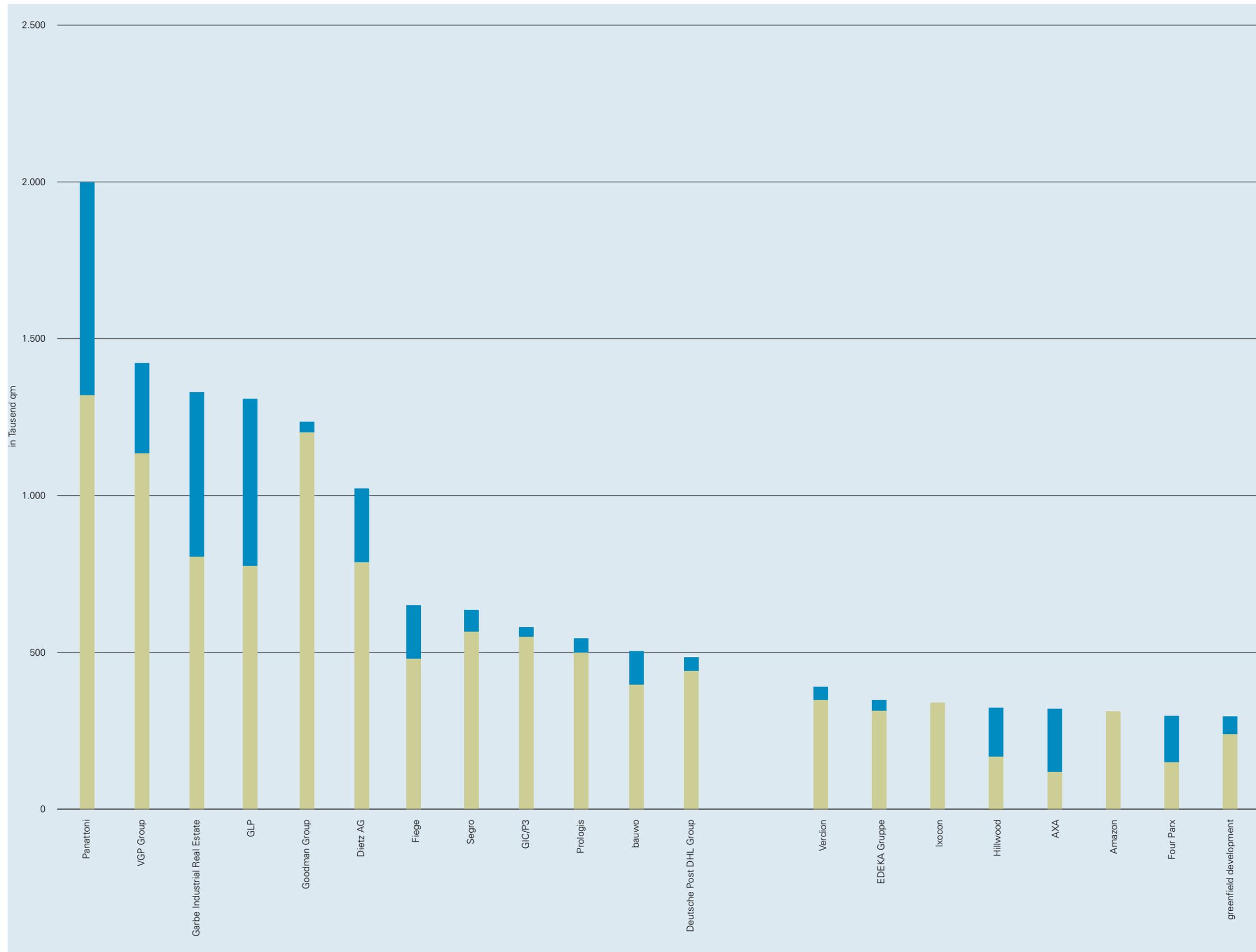
Nach einer kleinen coronabedingten Delle im Jahr 2020, konnte im vergangenen Jahr mit einem Fertigstellungsvolumen von rund 5,3 Mio. qm erstmalig die 5 Mio. qm-Marke geknackt werden. Ausgehend von der konkreten Pipeline ist für das Jahr 2022 mit 5,8 Mio. qm ein noch höheres Niveau angezeigt, allerdings stellt dies nur eine Momentaufnahme in einem unsicheren Marktumfeld dar. Gestiegene Finanzierungs- und Baukosten, eine wahrscheinliche Energieverknappung im Herbst und Winter sowie ein möglicher Nachfragerückgang (bspw. aus dem verarbeitenden Gewerbe) im Zuge einer konjunkturellen Eintrübung können noch deutlich Einfluss auf die Fertigstellungstatistik nehmen.

Fertiggestellte Logistikfläche im Zeitverlauf

■ H1
 — Gesamtjahr
 ■ H2

* Die Auswertung enthält alle Fertigstellungen bis zum Stichtag 30.06.2022 sowie die Pipelineflächen (Projekte in Bau bzw. Planung, die voraussichtlich noch bis Ende 2022 bzw. 2023 fertiggestellt werden).





Top-20 Entwickler von Logistikflächen, 2017-2022*

■ 2017-2021
■ 2022

*Die Auswertung enthält alle Fertigstellungen bis zum Stichtag 30.06.2022 sowie die Pipelineflächen (Projekte in Bau bzw. Planung, die voraussichtlich noch bis Ende 2022 fertiggestellt werden).

Panattoni zum ersten Mal auf Platz eins

Mit über 1,9 Mio. qm Fertigstellungs- und Pipelineflächen ist Panattoni zurzeit der aktivste Akteur am Markt der Logistikdevelopments. Die Goodmann Group – jahrelanger Platzhirsch im Ranking – findet sich dieses Jahr auf Platz fünf wieder. Auf Rang zwei konnte VGP mit über 1,4 Mio. qm vorrücken. Unverändert auf Platz drei befindet sich auch dieses Jahr Garbe Industrial Real Estate mit über 1,3 Mio. qm an Developmentvolumen wieder. Damit bleiben die großen Überraschungen in diesem Jahr aus. Die etablierten Akteure teilen sich weiterhin den Markt der Logistik-Projektentwicklungen unter sich auf.

Für die Jahre 2022 und 2023 ergibt sich ein ähnliches Bild. Hier nimmt Panattoni mit über 1,8 Mio. qm ebenfalls den ersten Rang ein, während Garbe über 1 Mio. qm Logistikfläche zum Ergebnis beisteuert. Etwas weiter von diesen Flächenvolumina entfernt, befindet sich auf Platz drei die Dietz AG mit rund 880.000 qm Projektentwicklungsfläche in den Jahren 2022 und 2023. Auffällig ist, dass sich Amazon dieses Jahr nicht in die Top-10 einreihen kann.

Berlin bleibt das Maß aller Dinge

Das zweite Jahr in Folge belegt Berlin den ersten Platz im Ranking der 28 Logistikregionen Deutschlands. Der alte und neue Spitzenreiter kommt auf ca. 2 Mio. qm Neubauvolumen im betrachteten Zeitraum. Mit 1,7 Mio. qm kann die Logistikregion Rhein-Ruhr ihren zweiten Platz aus dem Vorjahr verteidigen. Einen Sprung auf Platz drei gelang der Region Hannover/Braunschweig. Ausschlaggebend hierfür sind insbesondere große Arealentwicklungen wie der Panattoni Park Niedersachsen oder der VGP Park Laatzen. Insgesamt werden hier bis Ende des Jahres 2022 über 1,5 Mio. qm Logistikflächen zusätzlich geschaffen.

Die derzeitige positive Entwicklung für die östlichen Regionen Deutschlands

lässt sich neben Berlin auch in der Region Halle/Leipzig beobachten: Sie konnte sich um zwei Plätze auf Rang sechs in diesem Jahr verbessern und verbucht nun ein Entwicklungsvolumen von fast 1,3 Mio. qm.

Markt im Jahr 2021 etwas weniger Projektentwickler getrieben

Bei der Auswertung nach Developer-typen fällt auf, dass im abgeschlossenen Jahr 2021 der zuvor prognostizierte Anteil der Developments von Projektentwicklern nicht so hoch wie erwartet ausfällt. Insbesondere die Projektentwickler aus dem Bereich der Handelslogistik machen mit 15 Prozent einen vergleichsweise großen Anteil am gesamten Developmentvolumen aus. Besonders die Akteure im Lebensmittelsegment haben viele Distributionszentren errichtet, um den seit Corona erhöhten Flächenbedarf zu bedienen. 2022 wird mit fast drei Viertel wieder ein steigender Anteil der Flächentwicklungen von Projektentwicklern erwartet. Die derzeit hohe Flächennachfrage sorgt dafür, dass die Projektentwickler etwa die Hälfte ihrer Entwicklung spekulativ errichten. Insbesondere in den Logistikregionen der A-Städte sind vermehrt spekulativ angestoßene Projekte zu verzeichnen.

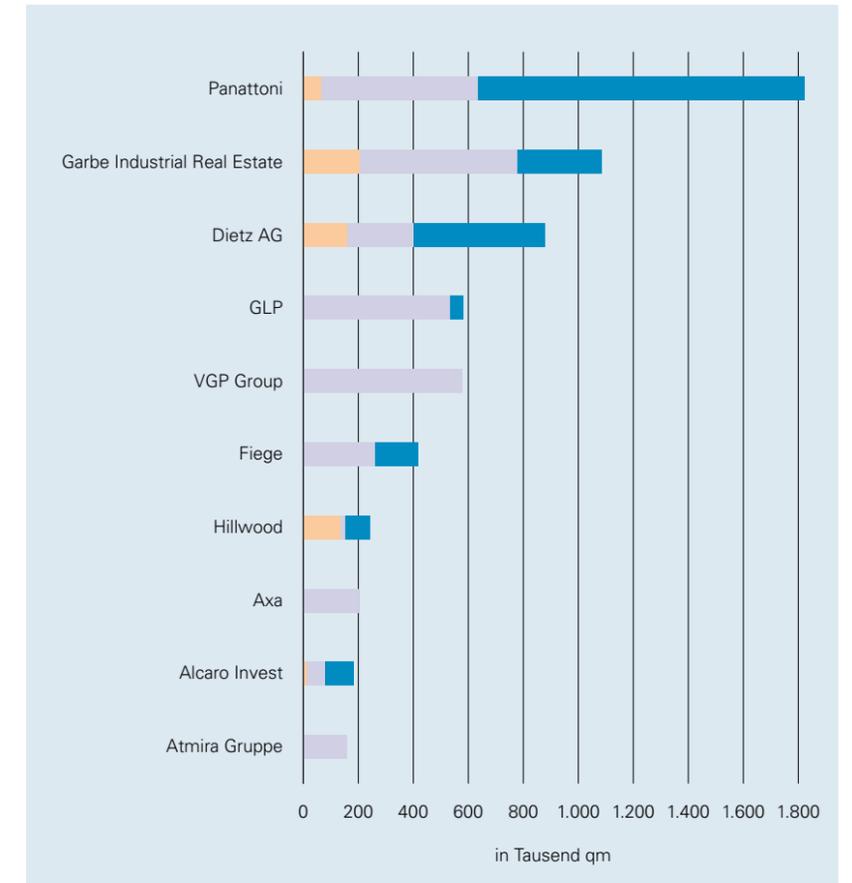


Anteil Handelslogistik am Gesamt-Developmentvolumen (2021)

Top-10 Entwickler von Logistikflächen, 2022–2023*

- fertiggestellt
- im Bau
- Planung konkret

*Die Auswertung enthält alle Fertigstellungen bis zum Stichtag 30.06.2022 sowie die Pipelineflächen (Projekte in Bau bzw. Planung, die voraussichtlich noch bis Ende 2022 bzw. 2023 fertiggestellt werden).



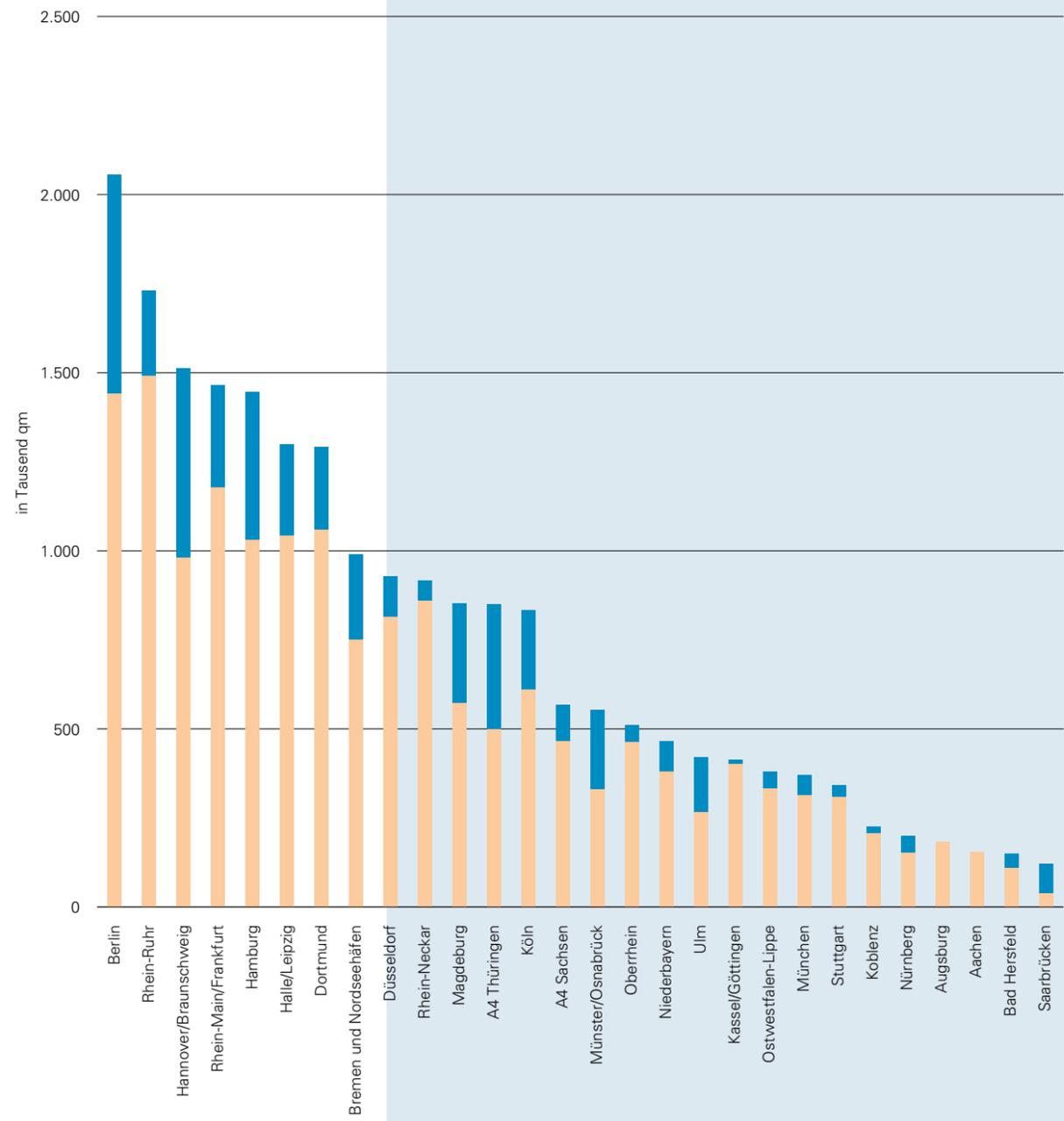
Neubauvolumen in der Logistikregion Berlin



Fertiggestellte Fläche nach Logistikregionen, 2017-2022*

2017-2021
2022*

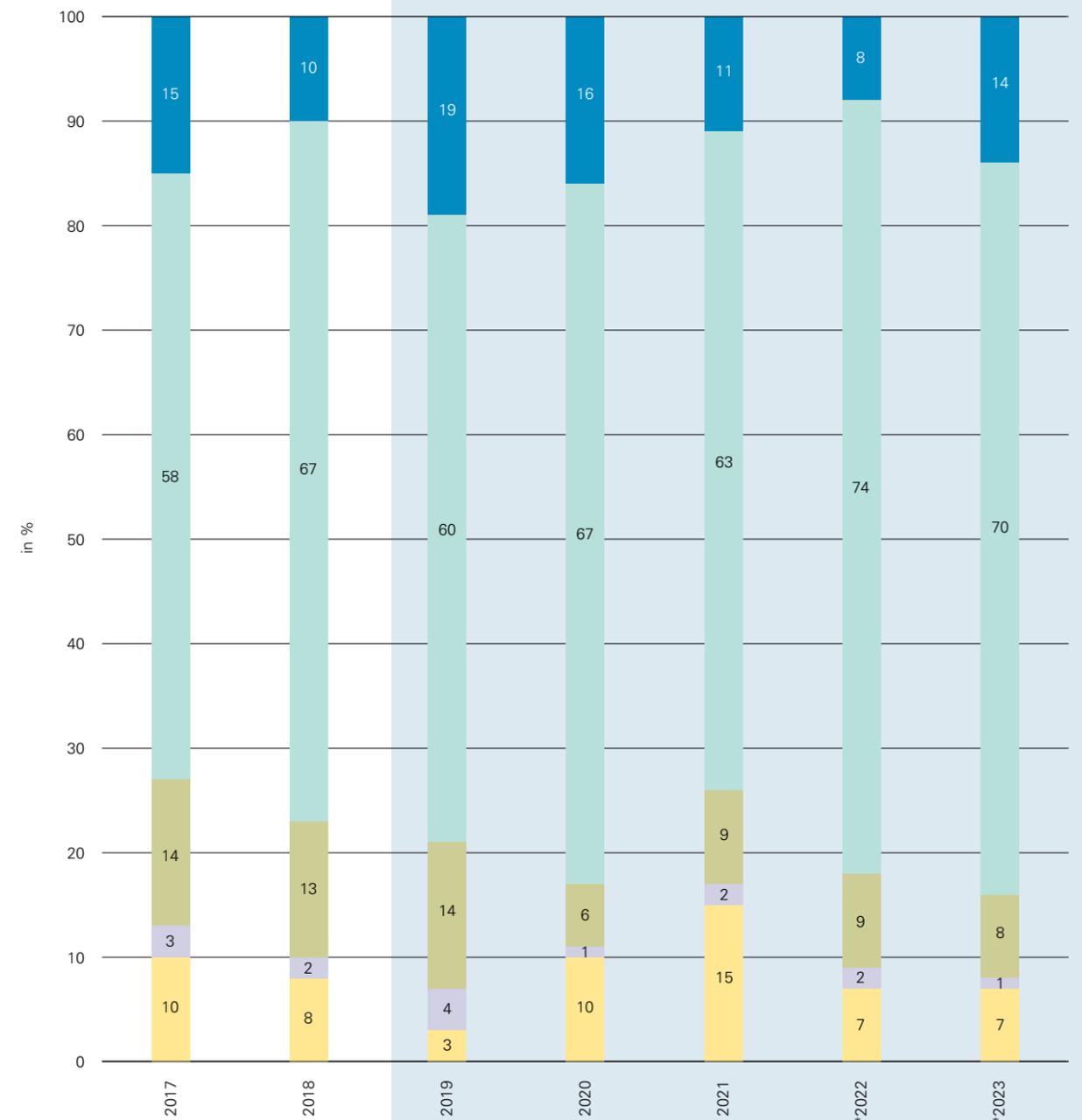
*Die Auswertung enthält alle Fertigstellungen bis zum Stichtag 30.06.2022 sowie die Pipelineflächen (Projekte in Bau bzw. Planung, die voraussichtlich noch bis Ende 2022 fertiggestellt werden).



Anteile der Developertypen am jährlichen Fertigstellungsvolumen

Handelslogistik
KEP-Dienstleister
Logistiker
Projektentwickler
Sonstige
Eigennutzer

*Die Auswertung enthält alle Fertigstellungen bis zum Stichtag 30.06.2022 sowie die Pipelineflächen (Projekte in Bau bzw. Planung, die voraussichtlich noch bis Ende 2022 bzw. 2023 fertiggestellt werden).



2.2

Der Investmentmarkt für Logistikimmobilien

11,6

Mrd. qm

Investments am Industrialmarkt (2021)

60%

Anteil Logistikimmobilien an den Investments (2021)

Ist der Zenit erreicht?

Logistikimmobilien erfreuen sich weiterhin großer Beliebtheit auf dem Investmentmarkt. Derzeit ist nur schwer absehbar, welche Folgen die Verwerfungen des Frühjahres auf diese Assetklasse haben wird. Die Konsequenzen wirken sich meist zeitverzögert auf den Investmentmarkt aus, da die Deals einige Monate Vorlauf haben und die Akteure nicht abrupt auf exogene Schocks reagieren (können). Derzeit ist nicht von einem deutlichen Rückgang der Investmentaktivitäten in Logistikimmobilien auszugehen. Fest steht, dass die im zweiten Quartal bereits leicht nachgebenden Renditen bzw. weitere mögliche Preisanpassungen diese Assetklasse für neue Investoren attraktiv machen kann.

Nachholeffekte sorgen für ein Rekord-Investmentvolumen

Aufgrund von Nachholeffekten konnte im abgeschlossenen Jahr mit 11,6 Mrd. Euro ein Rekordergebnis bei Investments am Industrialmarkt registriert werden.

Insbesondere Logistikimmobilien machten mit rund 60 % bzw. rund 7 Mrd. Euro das Gros bei den Investments am Industrialmarkt aus. Gleichzeitig konnten auch Unternehmensimmobilien mit fast 4,6 Mrd. Euro ein Rekordvolumen verbuchen. Der Industrialmarkt bleibt demzufolge auch weiterhin eine attraktive Assetklasse am Immobilienmarkt.

Der Markt wird sich neu sortieren

Das erste Halbjahr 2022 am Investmentmarkt bestätigt das herausragende Vorjahr. In Logistik- und Industrieimmobilien wurden 4,6 Mrd. Euro investiert, davon entfielen 2,7 Mrd. Euro auf Logistikimmobilien. Wie es in der zweiten Jahreshälfte weitergeht, ist im aktuellen Marktumfeld kaum absehbar. Bereits im zweiten Quartal war infolge gestiegener Finanzierungskosten und wirtschaftlicher Unsicherheiten eine zunehmende Zurückhaltung auf dem Transaktionsmarkt spür-

bar. In den Top-Logistikregionen stiegen die Spitzenrenditen bereits um ca. 20 bis 30 Basispunkte an und läuteten das Ende der Renditekompression ein. Die Auswirkungen sind derzeit vor allem im absoluten Core-Segment spürbar, wo die Faktoren in der jüngsten Vergangenheit regelmäßig über dem 30-fachen der Jahresmiete lagen. Dies ist zu aktuellen Finanzierungsbedingungen wirtschaftlich kaum mehr darstellbar. Jetzt hängt es davon ab, wie schnell Käufer und Verkäufer nach einer Neubewertung der Lage wieder eine gemeinsame Basis für marktadäquate Kaufpreise finden werden.

Akteursstrukturen am Investmentmarkt bleiben ähnlich

Das diesjährige Ranking der Investmentakteure am Logistikmarkt zeugt ebenfalls von Beständigkeit. Auch im Jahr 2022 kann sich Garbe Industrial zum dritten Mal in Folge mit fast 2,9 Mrd. Euro Investmentvolumen in den vergangenen fünf Jahren den ersten Platz sichern. Auf Platz zwei folgt – mit einigem Abstand – Frasers Property mit rund 1,7 Mrd. Euro. Komplettiert wird das Treppchen in diesem Jahr durch LIP Invest, die sich in den letzten Jahren stetig verbessern konnten.

Insgesamt haben die Top-20 Akteure in den letzten fünf Jahren im Durchschnitt rund 828 Mrd. in Logistikimmobilien investiert. Diese beachtliche Zahl hebt noch einmal die gesteigerte Bedeutung der Logistikimmobilien als Anlageprodukt hervor. Es fällt auf, dass klassische Akteure am Markt für Unternehmensimmobilien, wie bspw. Beos/Swiss Life, zunehmend auch den Logistikmarkt für sich entdecken. Hieran wird wieder die vor einiger Zeit angestoßene Entwicklung deutlich: Die klassische Trennung von Logistik- und Unternehmensimmobilien ist nicht mehr in jedem Fall klar auszumachen. Mit der Entwicklung von Multi-User Logistikimmobilien, welche beispielsweise urbane Logistikflächen für den E-Commerce beherbergen, verschwimmen zusehends die Grenzen zu klassischen Gewerbebeparks.

Investment der Top-20 Akteure in Logistikimmobilien:

828

Mrd. Euro



Quelle: GARBE Industrial Real Estate GmbH



Quelle: GARBE Industrial Real Estate GmbH



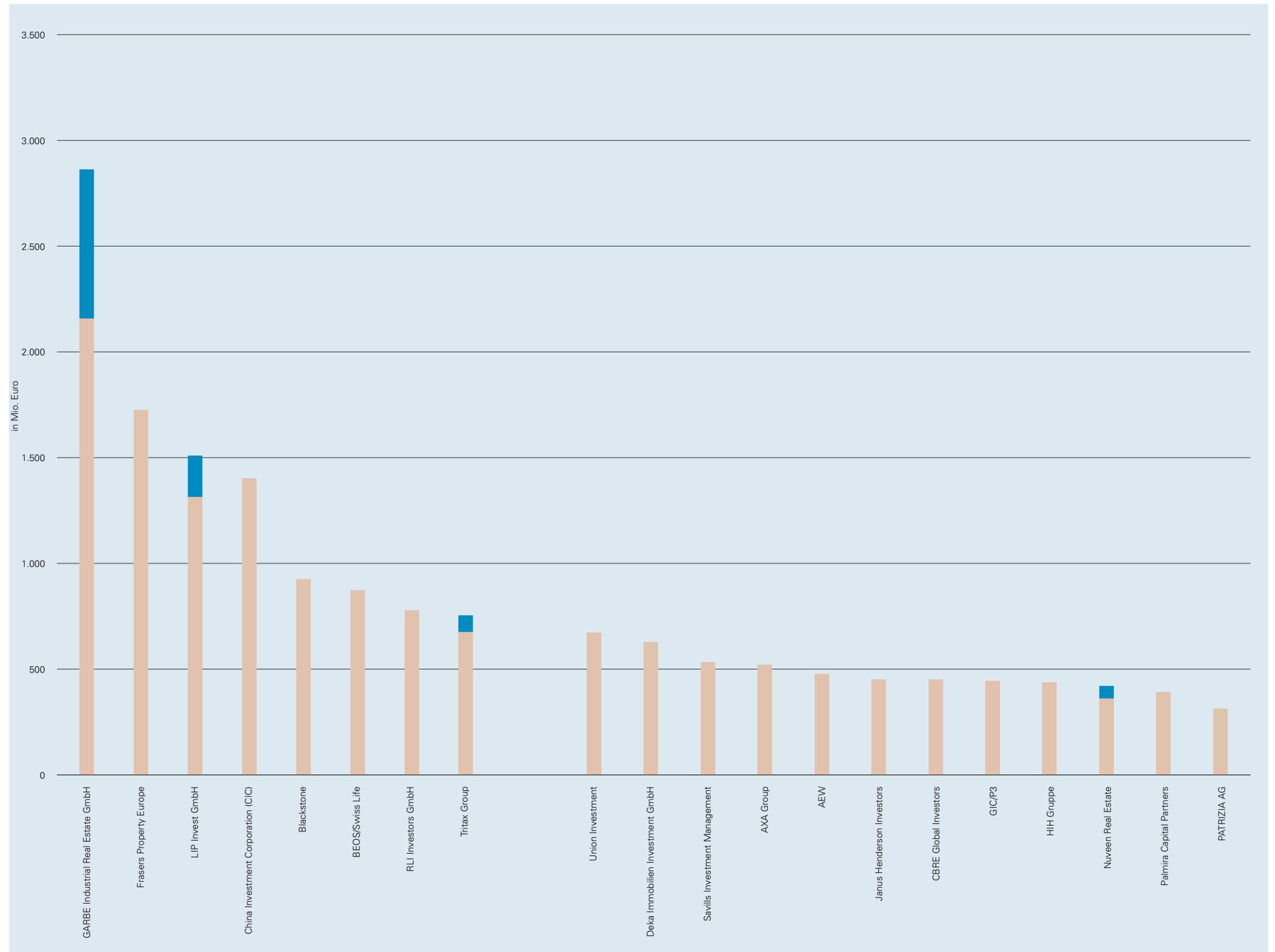
Quelle: GARBE Industrial Real Estate GmbH



Top-20-Investoren von Logistikimmobilien, 2017–2022*

■ 2017–2021
■ 2022

*Die Auswertung beinhaltet Transaktionen bis zum Stichtag 30.06.2022.



Garbe Industrial Real Estate auch im ersten Halbjahr 2022 stark

Auch im ersten Halbjahr 2022 kann Garbe Industrial, insbesondere aufgrund mehrerer großer Portfoliotransaktionen, den ersten Platz bei dem Investmentranking für sich verbuchen. Mit über 700 Mio. Euro hat der Logistikspezialist einen großen Vorsprung zum Zweitplatzierten GIC/P3, welcher Logistikimmobilien im Wert von 256 Mio. Euro im ersten Halbjahr angekauft hat. An dritter Stelle folgt mit LIP Invest ein weiterer etablierter Akteur, der für ein Transaktionsvolumen von 195 Mio. Euro im ersten Halbjahr 2022 verantwortlich zeichnete.

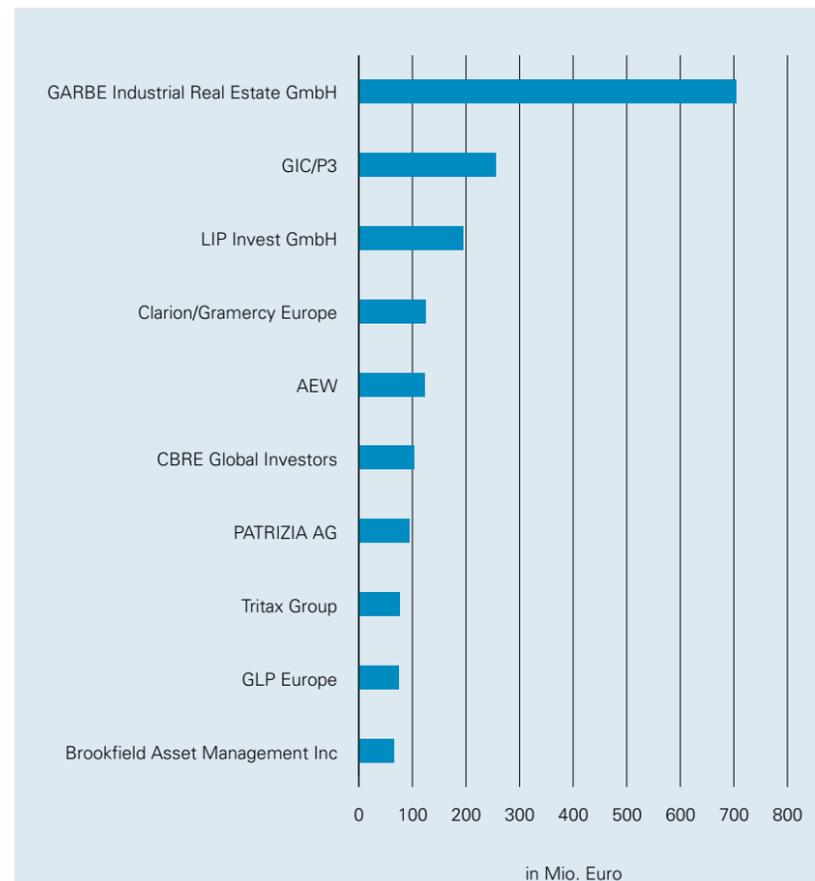
Investoren mehrheitlich aus Deutschland

Der deutsche Logistikimmobilienmarkt ist weiterhin von einheimischen Käufergruppen geprägt, die 2021 rund 60 % zum Umsatzergebnis beisteuerten. Ob die Zurückhaltung seitens ausländischer Investmentunternehmen noch eine Spätfolge des ersten Pandemie-Schocks ist, bleibt Spekulation. Für das erste Halbjahr 2022 ist mit 42 % bereits ein leicht steigender Anteil von internationalen Käufern festzustellen. Auffällig ist jedoch, dass die Akteure aus Asien weniger präsent am Markt sind als noch vor drei Jahren. Hier bleibt abzuwarten, ob diese in Zukunft wieder stärker auf dem deutschen Logistikimmobilienmarkt aktiv werden.

Top-10 Investoren von Logistikimmobilien, 2022*

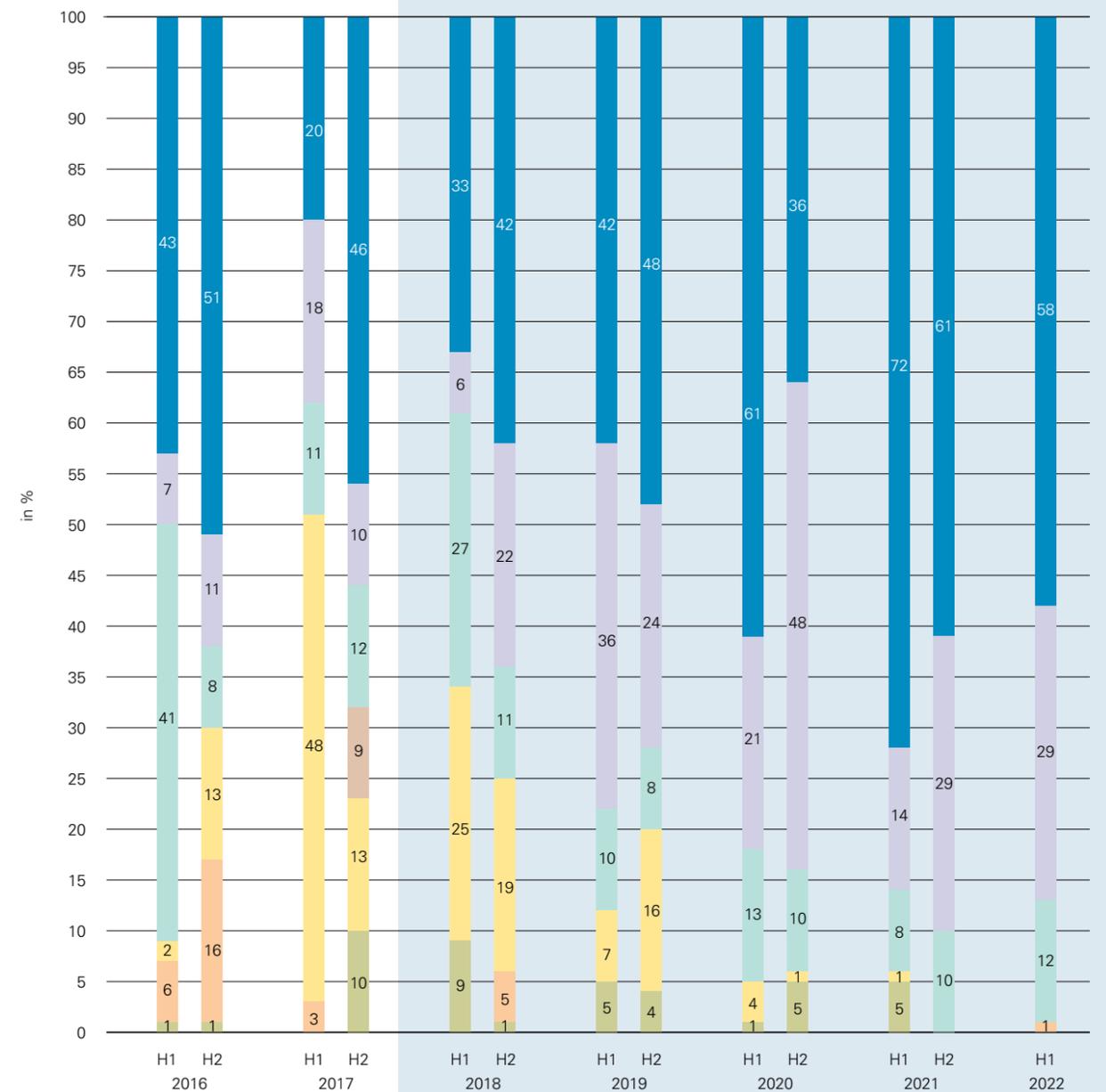
■ Investmentvolumen

*Die Auswertung beinhaltet Transaktionen bis zum Stichtag 30.06.2022.



Investmentvolumen nach Herkunft

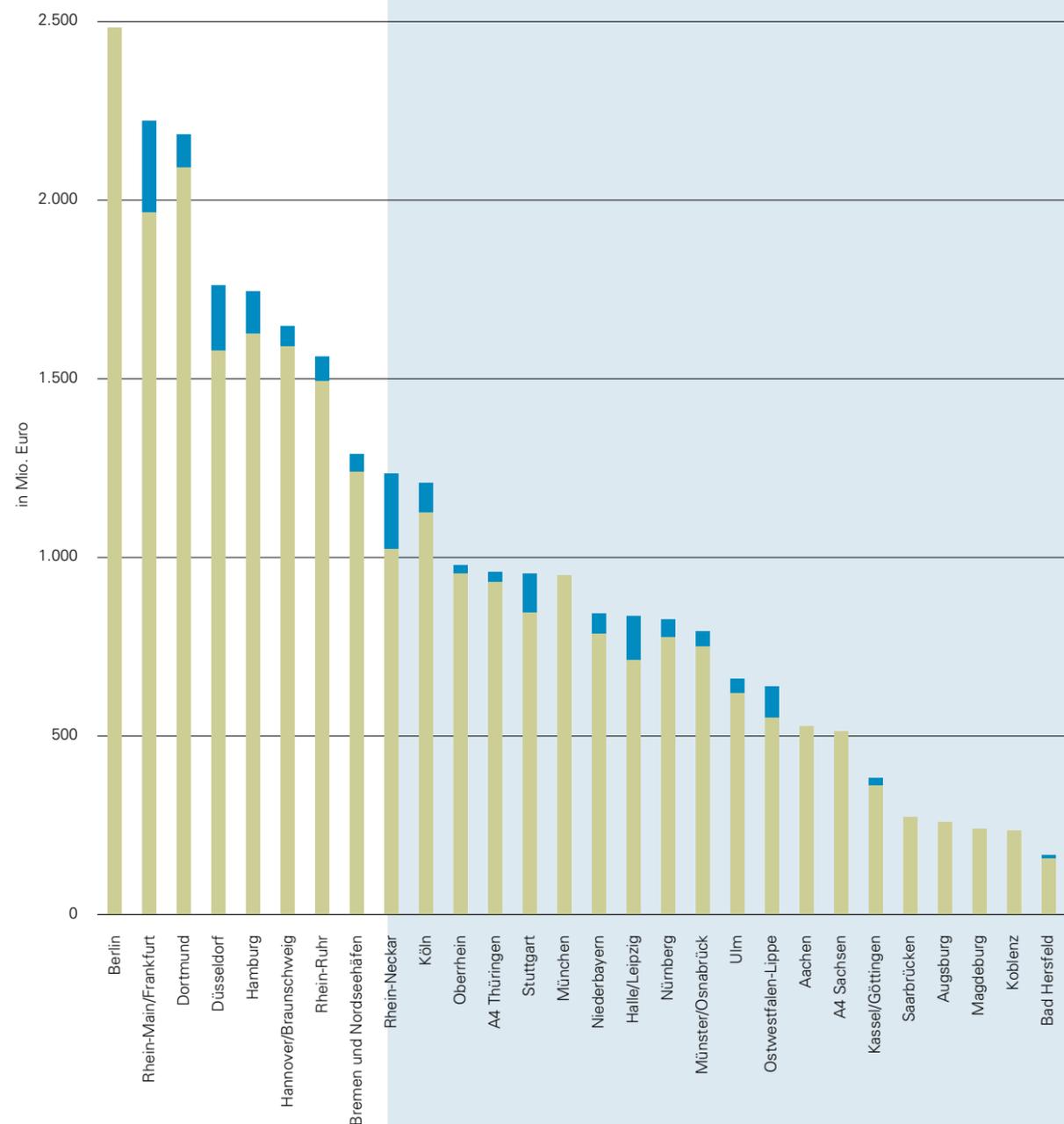
- Deutschland
- Europa
- Nordamerika
- Nahost
- Asien
- Australien
- Sonstige



Investmentvolumen nach Logistikregionen, 2017–2022*

■ 2017–2021
■ 2022*

*Die Auswertung beinhaltet Transaktionen bis zum Stichtag 30.06.2022.



Spätestens seit dem Ausbruch des Ukraine-Krieges im Februar 2022 sind die Hoffnungen auf eine schnelle wirtschaftliche Erholung geplatzt.

Investmenttätigkeit nach Logistikregionen

Das vergangene Jahr versprach Aufholeffekte nach dem Corona-Schock, doch spätestens seit dem Ausbruch des Ukraine-Krieges im Februar 2022 sind die Hoffnungen auf eine schnelle wirtschaftliche Erholung geplatzt. So war die Diskussion in der Logistik im letzten Jahr von der Frage der Lagerhaltung zur Bevorratung von Waren und Rohstoffen aufgrund von plötzlich abbrechenden Lieferketten geprägt. Nun sind es in diesem Jahr nicht abrupt abbrechende Lieferketten, die stark diskutiert werden, sondern die gewollte Umstrukturierung dieser, um (politische) Abhängigkeiten zu vermeiden. Als Folge werden politische Programme ins Leben gerufen, um beispielsweise alternative Energien und damit die wirtschaftliche Unabhängigkeit Deutschlands zu stärken oder auch, um Europa unabhängiger von Chiplieferungen aus dem Ausland zu machen. Hiervon kann beispielsweise die Logistikregion Magdeburg stark profitieren, wenn Intel dort seine neuen Chipfabriken baut. Die gesamte Region könnte von der Entstehung eines Technologieclusters infolge der Industrieansiedlung profitieren. Bereits jetzt ist im Osten Deutschlands eine vermehrte Investmenttätigkeit im Vergleich zu vergangenen Jahren erkennbar.

Im aktuellen Betrachtungszeitraum konnte Berlin die Logistikregion Rhein-Main/Frankfurt vom ersten Platz verdrängen. Die 2,5 Mrd. Investmentvolumen in der Region Berlin in den letzten fünf Jahren ergeben sich insbesondere durch ein besonders starkes Jahr 2021. Im laufenden Jahr sticht Berlin bislang noch nicht mit einem hohen Transaktionsvolumen hervor. Dies liegt weniger an der Attraktivität Berlins als an dem ausgeprägten Produktmangel am Markt. Weiterhin liegt Rhein-Main/Frankfurt nun mit rund 2,2 Mrd. Euro an Investments auf Platz zwei. An dritter Stelle folgt mit knapp 2,2 Mrd. Euro Dortmund und überholt somit Hamburg. Auf Platz vier kann sich in die-

sem Ranking Düsseldorf positionieren. Düsseldorf profitiert noch von großvolumigen Transaktionen im Jahr 2019, kann jedoch auch im laufenden Jahr 2022 ein reges Investmentgeschehen vorweisen. Auch Hamburg und Hannover/Braunschweig zeigen über die Jahre konstante Ergebnisse und landen mit 1,7 bzw. 1,6 Mrd. Euro auf Platz 5 und 6.

Rhein-Main/Frankfurt bleibt attraktiv

Die Logistikregionen Rhein-Main/Frankfurt und Rhein-Neckar sind im ersten Halbjahr 2022 sehr gefragt. Sie zeichnen sich durch eine zentrale Lage und die Nähe zu vielen produzierenden Unternehmen sowie zur Pharmabranche aus. So konnten sie Investmentvolumina von 257 Mio. bzw 210 Mio. verzeichnen. Auffällig ist, dass sich im ersten Halbjahr Transaktionen mehrheitlich auf den Westen Deutschlands fokussierten. In den östlicheren Regionen sind aufgrund des Produktmangels lediglich ein paar kleinere Deals zu verzeichnen.

3

Preissteigerung der Baukosten mit anhaltend hoher Dynamik



Quelle: GARBE Industrial Real Estate GmbH



Quelle: Bremer



Quelle: GARBE Industrial Real Estate GmbH

3.1

Materialknappheit sorgt für weiteren Baukostenanstieg

Die stark steigenden Baupreise und Kapazitätsprobleme wurden bereits in der vorherigen Studie thematisiert. Angetrieben durch den russischen Angriffskrieg in der Ukraine haben sich die Materialengpässe nochmals deutlich verschärft. Hinzu kommen die ausufernden Energiepreise – die Einfuhrpreise für Erdgas haben sich binnen eines Jahres mehr als verdreifacht – ein nie dagewesener Anstieg.

>



28%

Kostenanstieg für Stahlarbeiten

Die Preisspirale hat somit erneut an Dynamik gewonnen. Die Kosten für Betonbauarbeiten sind um 22 % von Mai 2021 bis Mai 2022 gestiegen und für Stahlarbeiten waren es sogar 28 %. Allerdings sind die Preisanalysen einzelner Gewerke durch eine hohe Volatilität gekennzeichnet. Marktakteure berichten derzeit (Stand Juli 2022) bspw. von einer leichten Entschärfung bei den Stahlpreisen; die Preise für Zement und andere energieintensive Produkte bleiben hingegen angespannt.

„Neben den Kosten für Material haben sich auch die Arbeitskosten und die Kosten für die technische Gebäudeausstattung stark erhöht. So sind Gewerke wie Versorgungstechnik oder auch Elektroinstallation derzeit sehr gefragt, was entsprechende Preissteigerungen zur Folge hat. Ausgehend von einem anhaltenden Nachfragedruck sind mittelfristig hierfür weitere Erhöhungen zu erwarten.“
(Michael Dufhues, Bremer AG)

Europäische Vergleiche in Bezug auf Baukosten sind nur auf Basis von Wohngebäuden möglich und dies auch nur bedingt, da unterschiedliche Datenstände vorliegen. Trotz dieser Einschränkung zeigt sich europaweit ein einheitliches Bild: Im Jahr 2021 sind die Baukostenpreise in beinahe allen europäischen Län-

dern stark gestiegen, wobei Ungarn mit einem Zuwachs von 32 Indexpunkten (Q1 2021–Q1 2022) besonders hervorsteicht. Die Folgen des Ukraine-Krieges sind hierbei noch nicht berücksichtigt.

Die Analyse der wenigen Länder, deren Vergleichsdaten für das 2. Quartal 2022 zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Studie vorlagen, weisen nochmals einen deutlichen Sprung auf: So erhöhte sich in Deutschland der Index innerhalb eines Quartals um 9 Punkte sowie in Slowenien um 6 Punkte.

Es ist davon auszugehen, dass sich diese Tendenz auch europaweit fortgesetzt hat bzw. weiter fortsetzen wird. Die starken Preissteigerungen können in der Regel nicht durch die Erhöhung von Verkaufspreisen (zum Beispiel von Logistikimmobilien) kompensiert werden – auf die Veränderung des Zinsmarktes und die damit verbundene Eintrübung auf den Investmentmärkten wird im Kapitel zu den Marktentwicklungen in dieser Studie bereits verwiesen. Projektentwickler – als Auftraggeber der Bauindustrie – sind somit nur bedingt in der Lage, starke Preiserhöhungen wirtschaftlich zu kompensieren. Eine Weitergabe unvorhergesehener Preissteigerungen ist bei laufenden Kontrakten daher nur eingeschränkt möglich bzw. darstellbar. Dies bestätigt auch eine aktuelle Befragung des Hauptverbandes der deutschen Bauindustrie¹.

Hiernach konnte sich nur jedes dritte der befragten Unternehmen mit dem Auftraggeber bei laufenden Projekten auf eine Preisgleitung einigen. 29 % gaben an, dass sie derzeit keine Angebote abgeben würden, denn die Möglichkeiten zur Absicherung von explodierenden Preissteigerungen sind für Bauunternehmen sehr begrenzt: Preisgleitklauseln sind häufig nicht durchsetzbar und auch langfristige Lieferverträge sind derzeit schwer verhandelbar. Es bleibt oft nur das Einpreisen mit entsprechenden Kostenpuffern, was nicht selten zu Lasten der wirtschaftlichen Darstellbarkeit geht.

„Grundsätzlich gilt, dass es kein Patentrezept für den Umgang mit Preissteigerungen und die Weitergabe an den Kunden gibt. Professionelle Akteure setzen vielmehr auf individuelle Lösungen in langjährige Kundenbeziehungen in einer vertrauensvollen Zusammenarbeit kommt hierbei oft zum Tragen.“
(Michael Dufhues, Bremer AG)

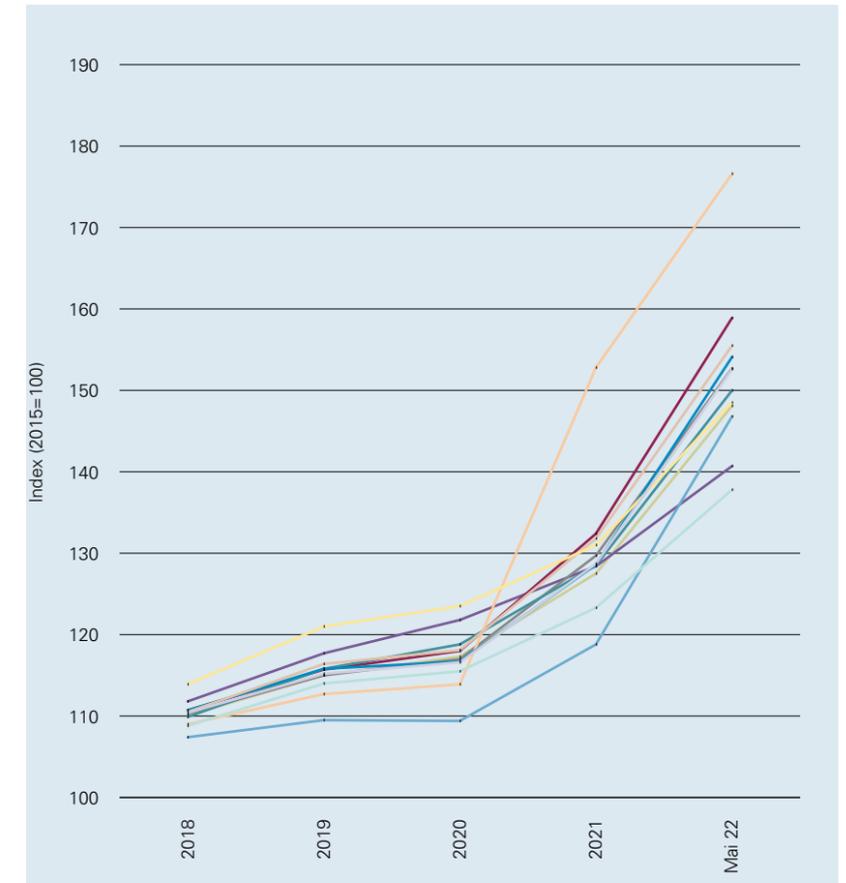
Die hohen Kostenrisiken spiegeln sich u. a. in der aktuellen DIHK-Konjunkturumfrage (Frühsommer 2022) wider. Hiernach sehen 91 % der befragten Unternehmen in der Bauwirtschaft die höchsten Geschäftsrisiken in der Rohstoff- und Energiepreisexplosion.

¹ <https://www.bauindustrie.de/zahlen-fakten/auf-den-punkt-gebracht/deutliche-preissteigerungen-bei-baumaterialien-seit-jahresbeginn-2021>

Preisentwicklung für Neubau gewerblicher Betriebsgebäude nach Bauleistung

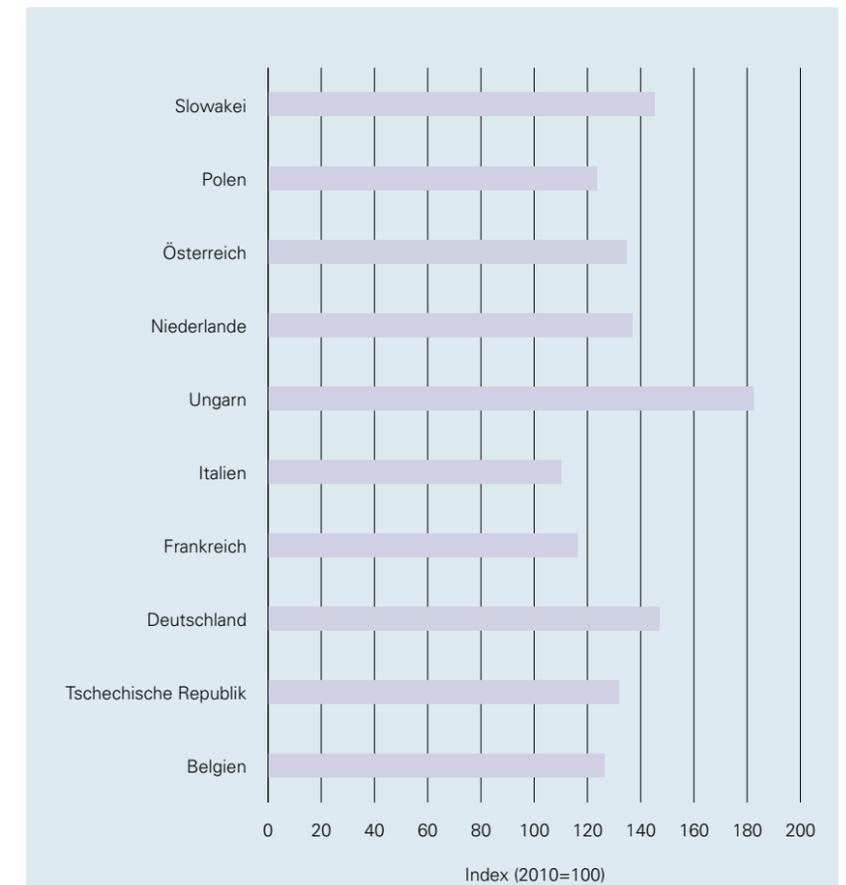
- Rohbau
- Erdarbeiten
- Entwässerungskanalarbeiten
- Mauerarbeiten
- Betonarbeiten
- Zimmer- und Holzbauarbeiten
- Stahlbauarbeiten
- Abdichtungsarbeiten
- Dacharbeiten
- Klempnerarbeiten
- Gerüstarbeiten
- Ausbauarbeiten

Quelle: Destatis



Baukostenpreise Stand Q1 2022*

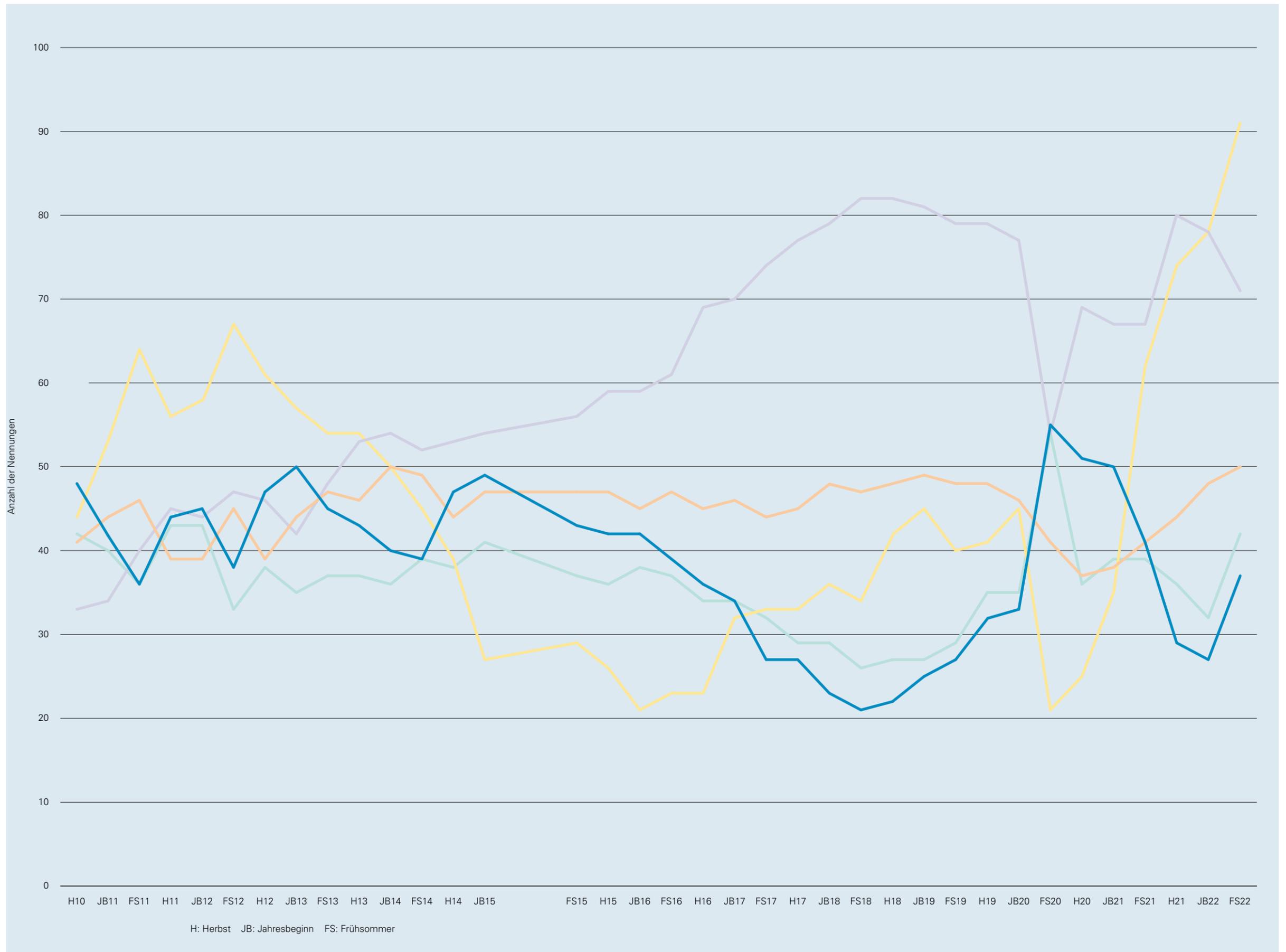
Quelle: Eurostat
*Wohngebäude



Aktuelle Geschäftsrisiken in der Bauwirtschaft

- Inlandsnachfrage
- Arbeitskosten
- Fachkräftemangel
- Energie- und Rohstoffpreise
- Wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen

Quelle: DIHK Konjunkturumfrage Frühsommer 2022



Leichte Anzeichen der Entspannung zeigen sich bezüglich des Fachkräftemangels: Nachdem dieser Wert im letzten Jahr bei 80 % lag, ist er mittlerweile auf 71 % gesunken, was dennoch weiterhin ein hohes Risiko anzeigt. Auch die zuletzt gestiegenen Beschäftigungszahlen geben hier Grund zur Hoffnung, dass sich die Lage hinsichtlich der Arbeitskräfteverfügbarkeit etwas entspannt. Hier ist anzumerken, dass der Beschäftigungszuwachs insbesondere im Tiefbau/Straßenbau erfolgte; im Gebäudebau lag das Wachstum in den vergangenen Jahren nur bei jährlich knapp 1,5 % p. a.



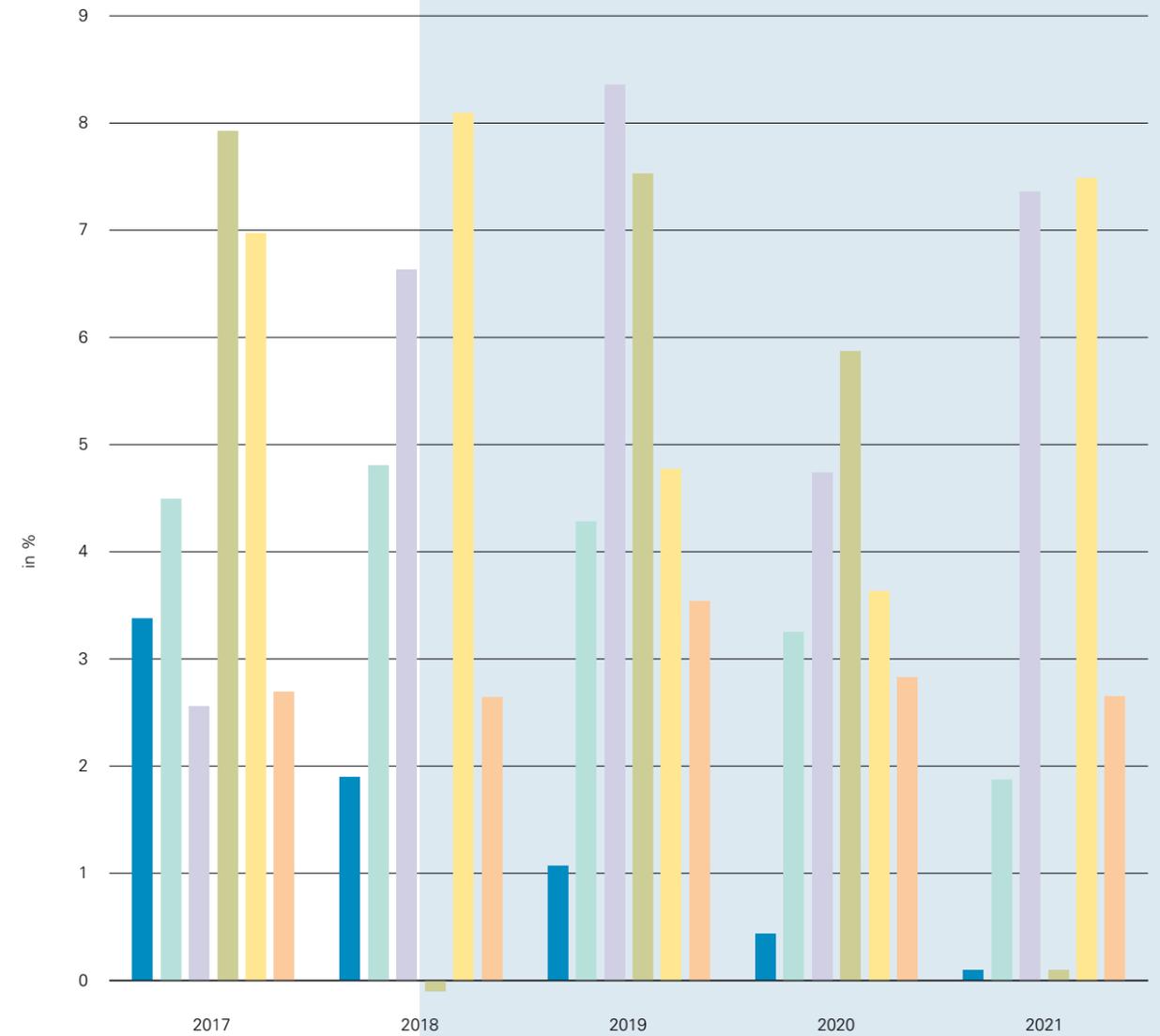
71%

der Befragten sehen Fachkräftemangel als Geschäftsrisiko

Entwicklung der Beschäftigten im Baugewerbe im Vergleich zum Vorjahr 2017–2021

- Gebäudebau
- Straßenbau
- Leitungstiefbau
- Sonstiger Tiefbau
- Abbrucharbeiten
- Sonstige Bautätigkeiten

Quelle: Destatis



3.2

Nachhaltigkeit bleibt ein bestimmendes Thema

Dass der Immobilienwirtschaft und insbesondere dem Bau eine besondere Bedeutung im Kampf gegen den Klimawandel zukommt, wurde in der vergangenen Studie bereits thematisiert. So sind rund 30 % der CO₂-Emissionen in Deutschland auf den Gebäudesektor zurückzuführen. Bauherren sind daher angehalten, stärkeren Fokus auf die ökologische Nachhaltigkeit ihrer Gebäude zu legen. Insbesondere für institutionelle Investoren spielen die Erfüllung der ESG-Kriterien (siehe Infokasten) eine zunehmend wichtige Rolle.

Der Nachweis zur Erfüllung ökologisch relevanter Kriterien erfolgt dabei oft durch Zertifizierungen – in der Regel nach den Standards der DGNB, BREAM oder LEED. Eine Auswertung der Fertigstellungen ergibt, dass rund 40 % der neuen Logistikgebäude entsprechende Zertifikate vorweisen; insbesondere Eigennutzer sehen oft keinen Bedarf sich einem langwierigen, oft intransparenten und zusätzliche Kosten verursachenden Prozess zu unterziehen. Hierbei wird auch regelmäßig die Aussagekraft der Zertifikate hinterfragt. So besteht in der Regel der alleinige Betrachtungsfokus im Gebäudebetrieb. Durch Herstellung oder Abriss entstehende Emissionen bleiben oft unberücksichtigt.

3.3

Ausblick für die Bauwirtschaft

Die Herausforderungen und Krisenszenarien in der Bauwirtschaft nehmen stark zu. Im Zuge eines dynamischen Marktgeschehens war das letzte Jahrzehnt zwar auch von Kapazitätsengpässen und Kostensteigerungen geprägt, steigende Immobilienpreise in einem günstigen Finanzierungsumfeld konnten diese jedoch in der Regel kompensieren. Spätestens mit dem russischen Angriffskrieg in der Ukraine haben sich die Marktdeterminanten grundlegend verschoben.

„Stark steigende Materialpreise sowie Arbeits- und Finanzierungskosten können derzeit nicht mehr in jedem Fall vom Markt ausgeglichen werden. Die Herausforderungen an die Baubetriebe und Projektentwickler wachsen somit, individuelle und marktadäquate Lösungen zu finden. Dazu steigen auch die ökologischen Nachhaltigkeitsanforderungen an die Gebäude. Neue technische Lösungen zum Beispiel bei der Energieversorgung sind hierbei zunächst oft deutlich teurer als der Standardbau, explodierende Energiepreise und ungewollte Versorgungsabhängigkeiten relativieren das Kostenargument jedoch. Zumal nachhaltige Gebäude auch im Investmentmarkt mit Preisauflagen versehen werden. Anders als in vielen anderen Immobiliensegmenten sorgt hierbei ein vitaler Nutzermarkt jedoch weiterhin für eine rege Flächennachfrage. Die Bedeutung von Bestandsimmobilien bzw. Maßnahmen im Bestand wird weiter zunehmen,

wenngleich die individuellen Ansprüche von Logistikunternehmen an das Gebäude hiermit oftmals nur bedingt erfüllt werden.“

(Michael Dufhues, Bremer AG)

Die Folgen der geschilderten Gesamtsituation für die private Bauwirtschaft bleiben abzuwarten. So weisen erkennbare Auftragsrückgänge im April und Mai 2022 auf eine deutliche Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation der Baubetriebe hin. Ein ähnliches Bild zeigte sich zwar zu Beginn der Corona-Pandemie im April 2020 auch, die Auftragseingänge stiegen aber im Mai 2020 wieder sprunghaft an. Dieser Aufschwung ist bislang jedoch ausgeblieben. Andererseits tritt zunehmend die öffentliche Hand als Nachfrager auf. Viele politische Ziele – vom Wohnungsbau bis hin zur Stärkung der Infrastruktur – bedingen ein aktives Baugeschehen. Und da die wirtschaftlichen Restriktionen oft Nebenfaktoren sind, ist davon auszugehen, dass die Auslastung der Bauindustrie auch zukünftig gegeben sein wird.

„Die private Immobilienwirtschaft wird sich jedoch auf veränderte Bautätigkeit – wahrscheinlich auch im zuletzt sehr prosperierenden Logistikimmobilienmarkt – einstellen müssen.“

(Michael Dufhues, Bremer AG)

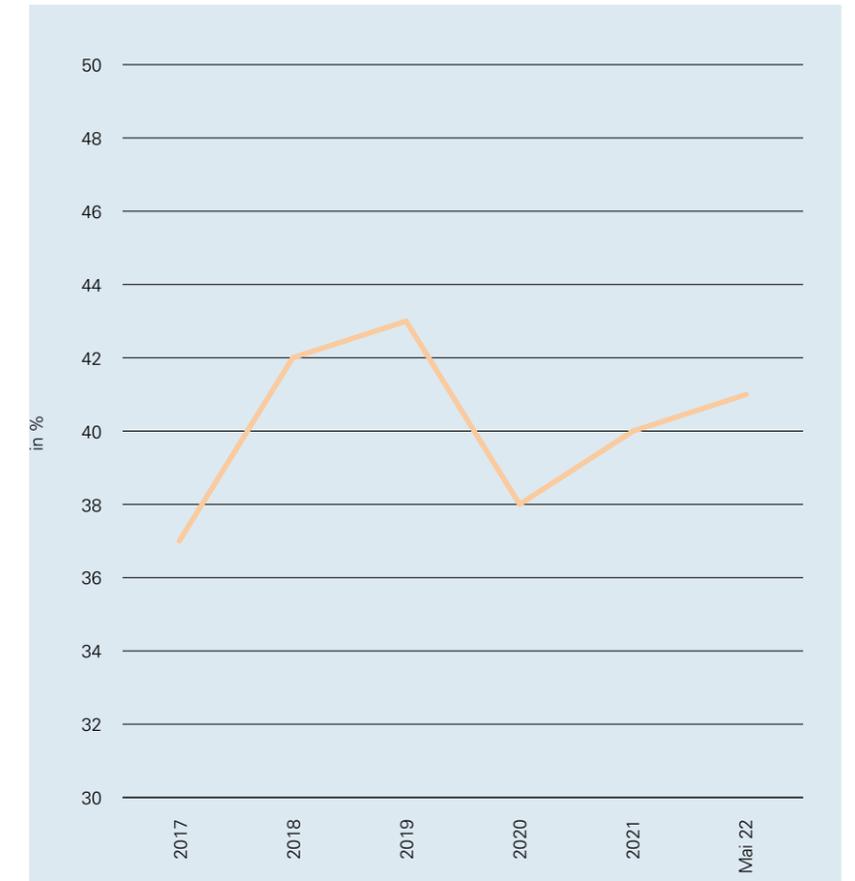
Was ist eigentlich ESG? – Das 3-Säulen-System der Nachhaltigkeit

In der Welt der Nachhaltigkeit ist eine dreidimensionale Betrachtung essenziell. In der Fachwelt ist dies als 3-Säulen-System der Nachhaltigkeit bekannt. Diese sind neben der Ökologie auch der Bereich Soziales und Ökonomie bzw. Unternehmertum. Die Europäische Union definierte dieses Modell 1997 explizit in ihrem Vertrag von Amsterdam und wies Nachhaltigkeit als wichtige Errungenschaft in Umweltschutz, Wirtschaft, Politik und Gesellschaft aus.

Anteil zertifizierter Logistikflächen am Fertigstellungsvolumen

Anteil am Gesamtlächenvolumen

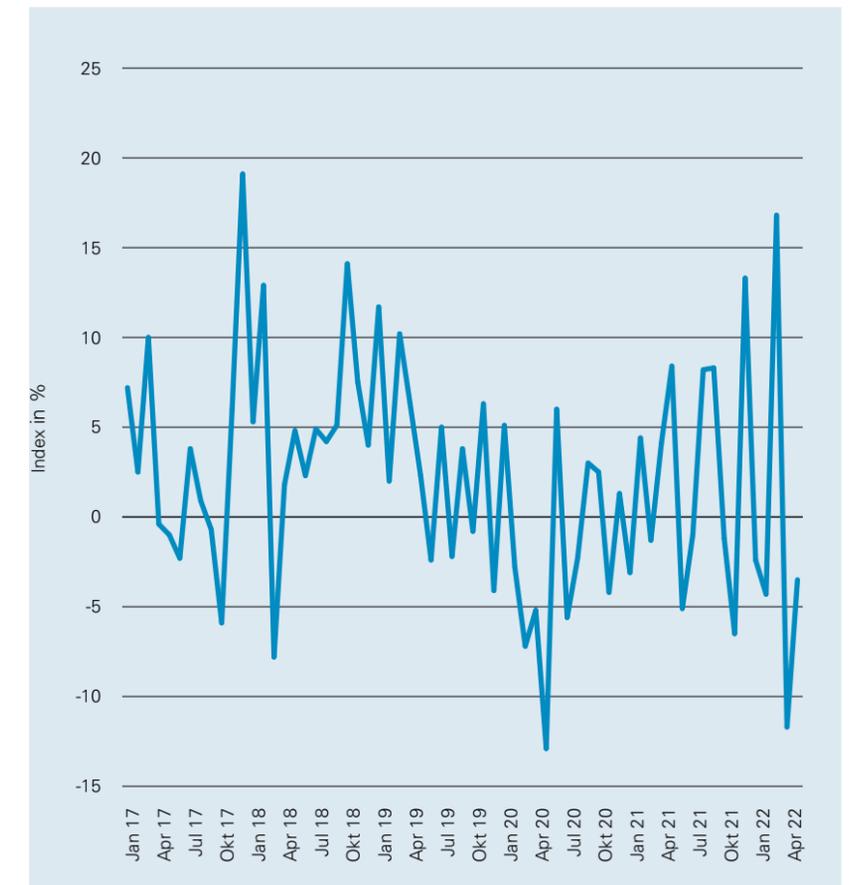
Quelle: bulwiengesa



Volumenindex Auftragseingang im Bauhauptgewerbe

Veränderung zum Vorjahr

Quelle: bulwiengesa





Quelle: Bremer

Paderborn

Objektdaten:

- Standort: Paderborn
- Gesamtnutzfläche: 8.600 qm
- Geplante Fertigstellung: 2023
- Projektentwickler: Bremer Projektentwicklung

Nachhaltigkeitsmerkmale:

- BEG EG 40 Standard und DGNB Platin Zertifizierung
- Nach dem ersten Betriebsjahr DGNB klimapositiv
- Beheizung und Temperierung über Wärmepumpen
- Madaster Kataster für Materialien und Produkte



Quelle: GARBE Industrial Real Estate

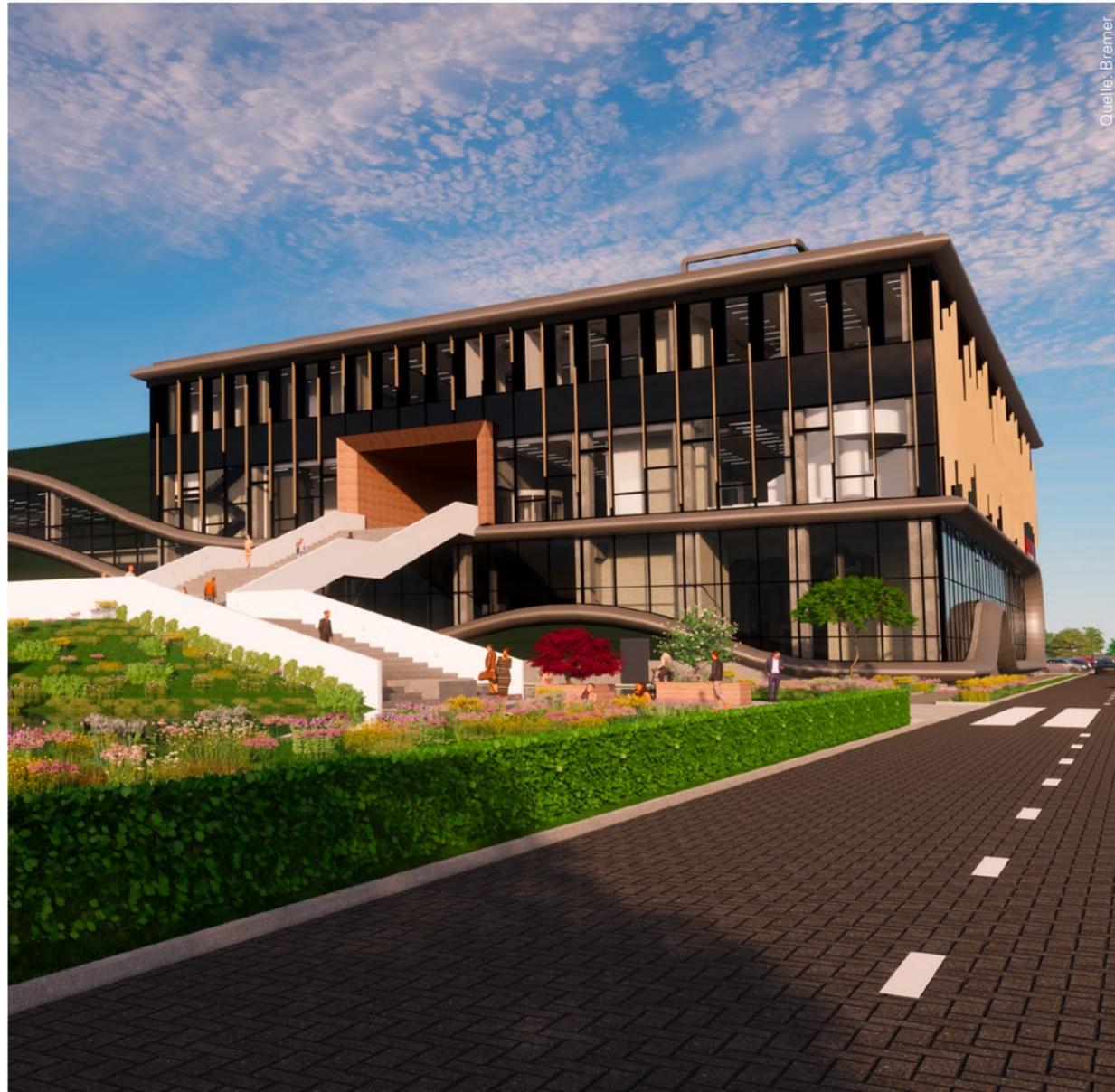
Bitterfeld

Objektdaten:

- Standort: Bitterfeld
- Gesamtnutzfläche: 110.000 qm
- Fertigstellung: ab 2023
- Projektentwickler: Garbe Industrial Real Estate

Nachhaltigkeitsmerkmale:

- BEG EG 40-Standard und DGNB-Zertifizierung
- Nach dem ersten Betriebsjahr das DGNB-Zertifikat „klimapositiv“
- PV-Anlage mit 5 MegaWatt Peak Nennleistung
- Beheizung und Temperierung über Wärmepumpen



Quelle: Bremer

Dorsten

Objektdaten:

- Standort: Dorsten
- Gesamtnutzfläche: 76.200 qm
- Fertigstellung: 2024
- Projektentwickler: Bremer

Nachhaltigkeitsmerkmale:

- Revitalisierung eines alten Zechengeländes
- Überwiegende Umsetzung des Cradle-to-Cradle Gedanken
- Well Platin und LEED Platin Zertifizierung
- BEG40 Standard
- Intensives Gründach für Pause und Freizeit
- Extensive Dachbegrünung und PV-Anlage
- Nutzung von Geothermie und Regenwasser



Quelle: Bremer

4

Wechsel der Vorzeichen auf dem Finanzierungsmarkt



4.1

Inflationsentwicklung setzt Impuls für Zinswende

Mit Beginn des russischen Angriffskrieges in der Ukraine wurde die Abhängigkeit insbesondere auch Deutschlands von russischen Öl- und Gaslieferungen schmerzhaft deutlich. Stark ansteigende Energiepreise sind die Folge, ein Ende nicht absehbar. Es wurde zudem die Anfälligkeit der Supply Chains erneut offengelegt. Dazu kommen anhaltende pandemiebedingte Einschränkungen in China, infolgedessen sich die Engpässe an den Güter-, Arbeits- und Rohstoffmärkten weiter verschärfen. Als Ergebnis dreht sich die Preisspirale in nahezu allen Bereichen weiter. Die Inflationsrate ist in den vergangenen Monaten beständig gestiegen und notierte mit 8,9 % im Juli 2022 deutlich über der 2-Prozent-Zielmarke der EZB.

>



Entgegen dem Narrativ der temporären Inflation stellt sich der Trend deutlicher Preissteigerungen äußerst hartnäckig dar, was die Notenbanken weltweit vor einen Drahtseilakt stellt. Denn die als Resultat steigenden Zinsen dürften mittelfristig einen dämpfenden Einfluss auf die Konjunktur haben, welche sich im Zuge des Ukraine-Krieges ohnehin schon eingetrübt hat. Die Europäische Zentralbank hat im Juli den Einlagezins für Banken erstmalig seit langer Zeit um 50 Basispunkte erhöht. Weitere Zinserhöhungen sind künftig realistisch. Dabei wird sehr oft auf die Entwicklungen in den USA verwiesen. Hier gab es bis Juli 2022 eine ganze Reihe von Zinsschritten auf das Leitzinsniveau von 2,25–2,5%. Es ist davon auszugehen, dass weitere Zinsschritte folgen werden.

Refinanzierungszinssatz steigt nach Langem wieder ins Plus

Die erwartete Anhebung des Leitzinses durch die EZB hat bereits vor der Entscheidung die Entwicklung der Kapitalmarktzinsen entscheidend beeinflusst. Der Euribor Zinssatz (Euro Interbank Offered Rate), welcher bei der Finanzierung von Projektentwicklungen den Referenzzinssatz darstellt, befindet sich seit einigen Monaten deutlich im Anstieg.

Der Anstieg des Marktzinses und der Referenzzinssätze wie dem Euribor beeinflussen die Zinskonditionen, die für die Finanzierung einer Projektentwicklung oder den Ankauf einer Bestandsimmobilie aufgerufen werden.

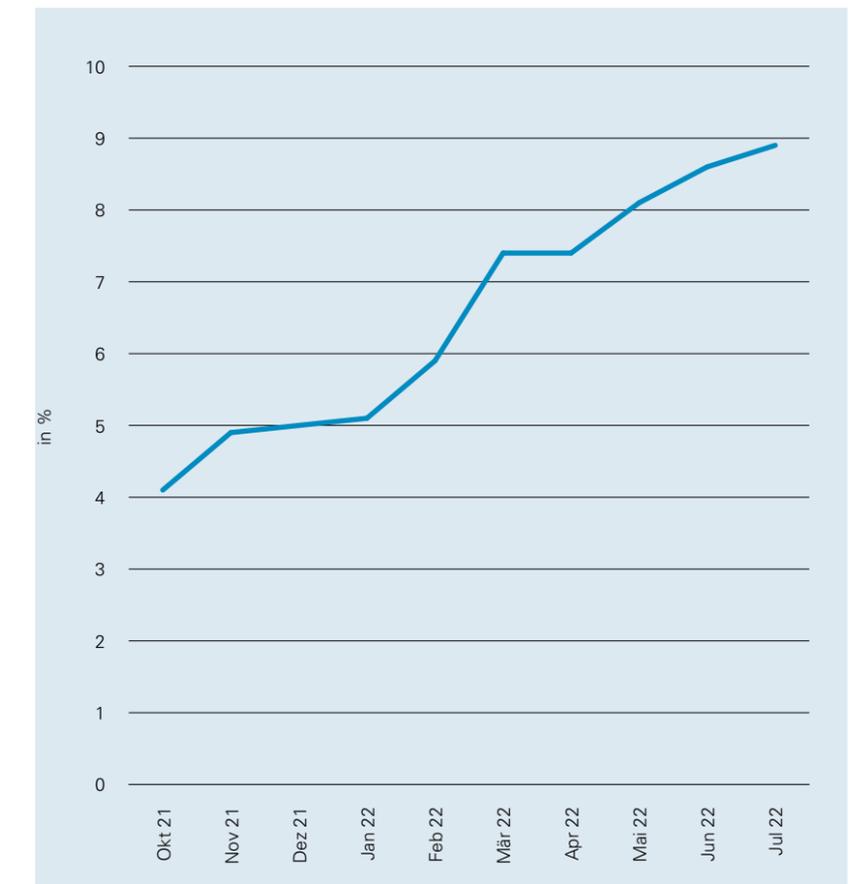
50

Basispunkte um welche die Europäische Zentralbank im Juli den Einlagezins für Banken erstmalig seit langer Zeit erhöht hat

Jährliche Veränderungsrate des Verbraucherpreisindex im Euroraum

— Jährliche Veränderungsrate

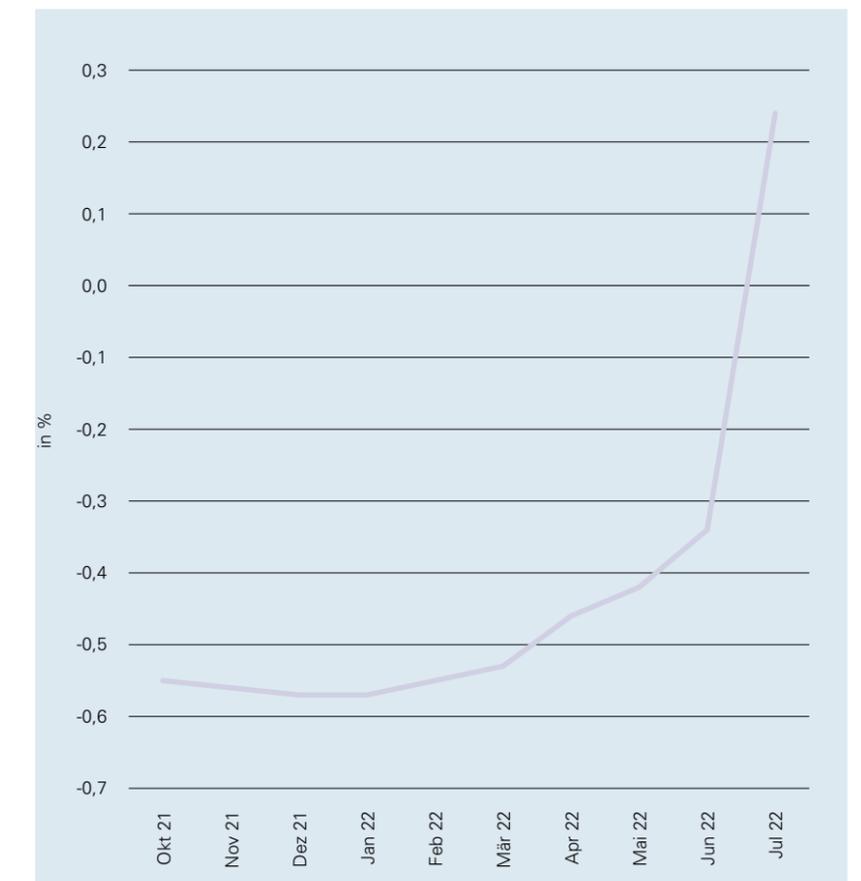
Quelle: Eurostat



Entwicklung Euribor Zinssatz

— Zinssatz

Quelle: euribor-rates.eu



4.2

Bereitschaft zur Finanzierung anhaltend hoch

Allen Unsicherheiten zum Trotz ist die Finanzierungsbereitschaft der Banken weiterhin hoch, insbesondere bei vertrauenswürdigen Kunden.

Es lässt sich festhalten, dass die gewachsene Unsicherheit ein wesentlicher Treiber für die gegenwärtige Zinsgestaltung ist. Gleichzeitig suchen einige Anleger nach Anlagemöglichkeiten mit attraktiverer Verzinsung, als sie aktuell der (Logistik-)Immobilienmarkt bieten kann. Die Aufnahme von Fremdkapital zu aktuellen Finanzierungsbedingungen ist wirtschaftlich nicht mehr darstellbar, wenn die Höchstpreise von Anfang des Jahres aufgerufen werden.

„Die höheren Refinanzierungskosten im Zuge der veränderten Zinslandschaft veranlassen viele Investoren aktuell dazu, sich zurückzuhalten und neu zu kalkulieren. Die vergleichsweise wenigen Kaufpreisangebote, die jüngst abgegeben wurden, haben Investoren nach unten korrigiert. Diese veränderte Situation spiegelt sich in den Renditen für Logistikobjekte wider.“

(Maria Teresa Dreo-Tempsch, Berlin Hyp)

Eine Folge der zunehmenden Unsicherheit und des höheren Risikoempfindens ist jedoch auch, dass trotz anhaltendem Wettbewerb wieder höhere Margen auf Seiten der Banken durchgesetzt werden können. Auch wenn mit einer stärkeren Zurückhaltung der Investoren und damit in der näheren Zukunft auch mit einem niedrigeren Investmentvolumen gerechnet werden muss, gewinnen die Banken wieder zusehends an Bedeutung bei den Kunden.

Allen Unsicherheiten zum Trotz ist die Finanzierungsbereitschaft der Banken weiterhin hoch, insbesondere bei Kunden zu denen ein gutes Vertrauensverhältnis besteht und die einen soliden Track-Record aufweisen.

„An den Rahmendaten der Finanzierung haben wir nichts verändert und beabsichtigen dies auch nicht zu tun. Die Berlin Hyp pflegt generell eine eher konservative Geschäftsstrategie. Wir beobachten die Entwicklung der Märkte und schauen uns jede Kreditanfrage und die zu finanzierende Immobilie individuell an. Dazu gehört neben den klassischen Kriterien wie Lage und Vermietbarkeit bzw. Drittverwendungsfähigkeit, gerade infolge des gestiegenen Zinsniveaus ein kritischer Blick auf die nachhaltige Kapitaldienstfähigkeit.“

(Maria Teresa Dreo-Tempsch, Berlin Hyp)

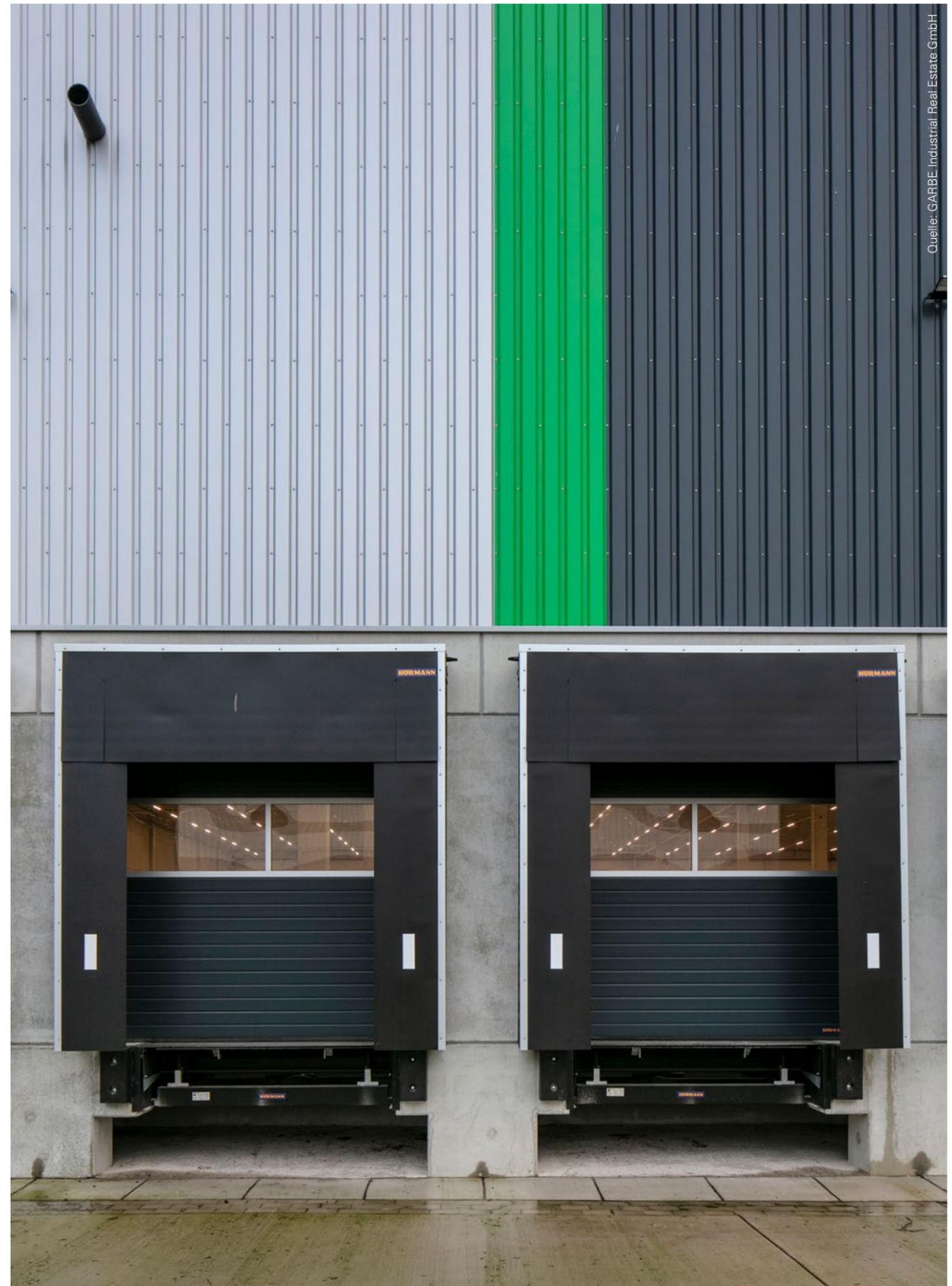
Komponenten des Kundenzinses

Variabler Basiszins / Marktzens:
Dient als Orientierung, zu welchen Bedingungen sich die Banken auf dem Kapitalmarkt refinanzieren können.

Liquiditätskosten:
Ergeben sich aus den Refinanzierungskosten der Bank und spiegeln das Risiko der Bank auf dem Kapitalmarkt wider.

Bankeneinstand:
Ergibt sich aus Marktzens und Liquiditätskosten. Wieviel Zinsen hat die Bank an andere Banken zu zahlen, um sich Geld zu leihen?

Marge:
Stellt das Risiko- und Verwaltungsentgelt der Bank dar. Bewertung von Kunde und Immobilie haben essenziellen Einfluss auf die Höhe der Marge.



4.3

Stimmung auf dem Finanzierungsmarkt trübt sich ein

Die Anpassungen der Finanzierungsbedingungen betreffen sämtliche Teilnehmer des Finanzierungsmarktes. Über die Erwartungen der Akteure zu den zukünftigen Entwicklungen werden bereits in der Gegenwart die Zinskurse beeinflusst, weshalb das Sentiment der Marktteilnehmer ein wichtiger Frühindikator für den Zustand des Finanzierungsmarktes ist.

Eine Folge der zunehmend restriktiven Bedingungen ist, dass die Stimmung der deutschen Immobilienfinanzierer gemäß BF. Quartalsbarometer im zweiten

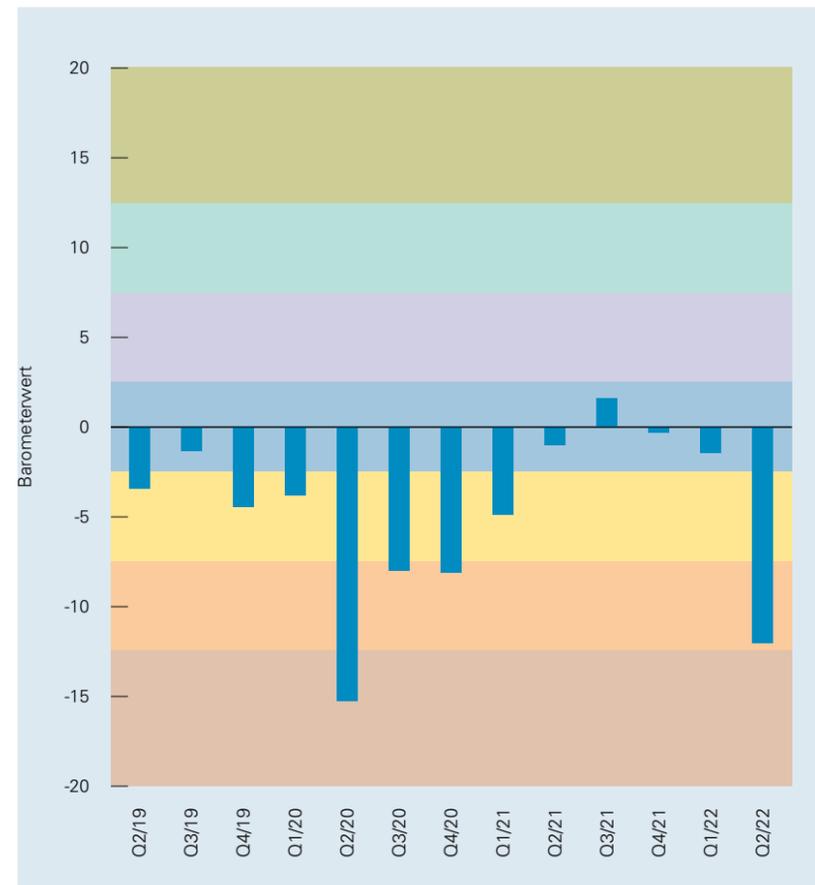
Quartal 2022 abgestürzt ist. Zur Ermittlung des Index werden Experten befragt, die größtenteils direkt mit der Vergabe von Krediten an Immobilienunternehmen betraut sind. Einen vergleichbar starken Rückgang hatte es zuletzt direkt nach Ausbruch der Corona-Krise gegeben. Nahezu alle relevanten Parameter, die im Rahmen des Stimmungsbarometers abgefragt werden, haben sich negativ entwickelt. Ausschlaggebend für die Eintrübung sind der gegenwärtige Zinsanstieg und die hohe Inflation. Der Einbruch des Stimmungsbarometers spiegelt sich zudem in den Einschätzungen der Finanzierungsbedingungen wider. Von einem Großteil der Marktteilnehmer werden zunehmend restriktivere Finanzierungsbedingungen wahrgenommen.

>

Entwicklung des Stimmungsbarometers im Zeitverlauf

- Sehr lockere Kreditvergabe
- Progressive Kreditvergabe
- Gute Finanzierungsbereitschaft
- Ausgeglichener Markt
- Eingeschränkte Finanzierungsbereitschaft
- Restriktive Kreditvergabe
- Kreditkrise

Quelle: BF. Quartalsbarometer



Nahezu alle relevanten Parameter, die im Rahmen des Stimmungsbarometers abgefragt werden, haben sich negativ entwickelt.



Quelle: Bremer

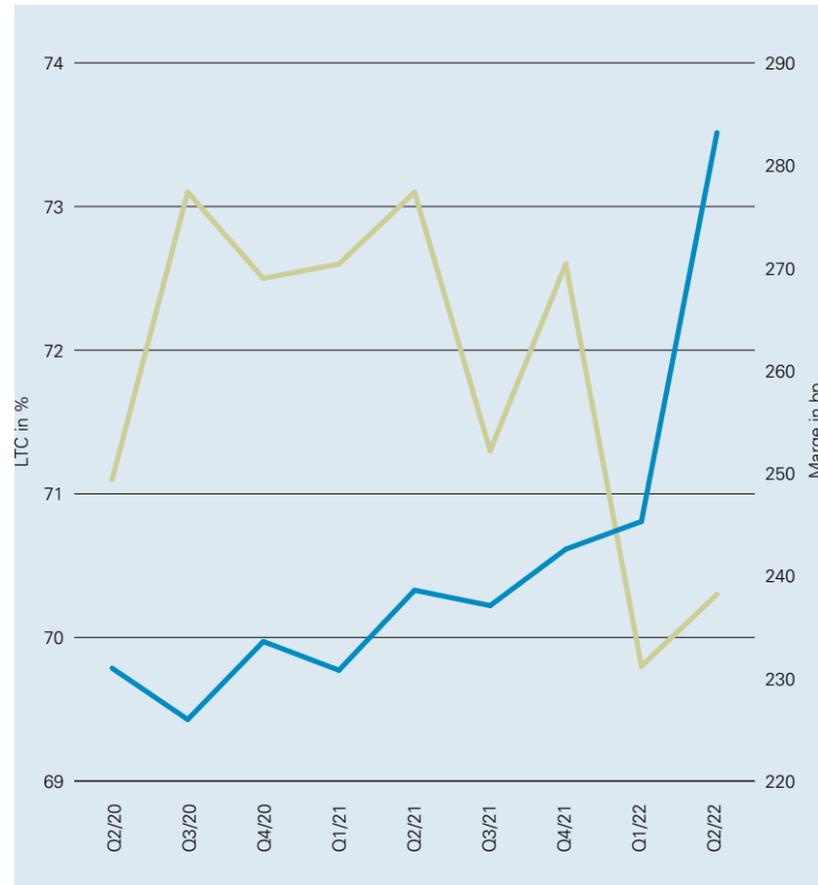


Quelle: GARBE Industrial Real Estate GmbH

LTC (Ø) und Margen (Ø) für gewerbliche Immobilienfinanzierungen von Projektentwicklungen

— Ø LTC
— Ø Marge

Quelle: BF.Quartalsbarometer



LTV (Ø) und Margen (Ø) für gewerbliche Immobilienfinanzierungen im Gebäudebestand

— Ø LTV
— Ø Marge

Quelle: BF.Quartalsbarometer



70,3%

Anteil der Beleihung (LTC) im 2. Quartal 2022

67,5%

Anteil der Beleihung (LTV) im 2. Quartal 2022

Niedrigere Beleihungen erhöhen Attraktivität alternativer Kapitalgeber

Im Zuge des Finanzierungsumschwungs wird deutlich, dass sich die Margen im Finanzierungsgeschäft ebenfalls angepasst haben. Die durchschnittlichen Margen sowohl im Bestand als auch bei den Projektentwicklungen stiegen zuletzt wieder etwas an. Einhergehend mit einer zunehmenden Risikoantizipation sind fallende Loan-to-Cost Ratios deutlich geworden, wodurch zunehmend alternative Finanzierungsmöglichkeiten, z. B. Mezzaninekapital, vermehrt nachgefragt werden. Da vor allem im Core Segment langfristige Finanzierungslaufzeiten präferiert werden, wirken sich Inflationserwartungen und gestiegene Refinanzierungskosten der Bank deutlich auf die Margen aus.

Für die LTCs lag der Anstieg bei etwa 38 Basispunkten und in der Bestandsfinanzierung ca. 25 Basispunkte. Infolgedessen haben die Margen im zweiten Quartal den höchsten Stand seit acht Jahren erreicht. Obwohl diese Entwicklung aus Sicht der Finanzierer für sich genommen positiv wäre, kann sie die gedämpfte Stimmung nicht kompensieren und die Unsicherheit der Marktteilnehmer überwiegt.

Die Loan-to-Cost Ratios sowie die Loan-to-Value Ratios haben nach ihren Tiefstständen in den vergangenen Monaten wieder eine leicht ansteigende Tendenz. Der Anteil der Beleihung lag im zweiten Quartal 2022 bei 70,3 % (LTC) beziehungsweise bei 67,5 % (LTV).

>

Finanzierungskapital weiterhin ausreichend vorhanden

Der Finanzierungsmarkt für Logistikimmobilien steht zwar gegenwärtig unter sich ändernden Vorzeichen, jedoch haben sich die Geschäftsmodelle der Banken nicht geändert. Neustrukturierungen und Neubewertungen auf dem Finanzierungsmarkt sind aber durchaus realistisch.

„Schwierig wird es für Objekte, die weder von der Größe noch von der Konzeption und der Lage bzw. der infrastrukturellen Anbindung der Nachfrage entsprechen. Zudem spielen Laufzeit der Mietverträge und Mieterbonität eine größere Rolle. Mit sehr hoher Sicherheit können wir auch sagen, dass es nicht-nachhaltige Objekte in Zukunft deutlich schwerer haben werden.“

(Maria Teresa Dreo-Tempsch, Berlin Hyp)

Wirtschaftliche Unsicherheiten, eine hohe Inflation sowie ein verändertes Finanzierungsumfeld sind nicht die einzigen Herausforderungen, welchen sich die Branche stellen muss. Auch der Klimawandel fordert von der Finanzwirtschaft neue Lösungen. Mit der EU-Taxonomie zur Sustainable Finance wird dem ESG-Gedanken noch stärker als zuvor in der Finanzwirtschaft Rechnung getragen. Hierauf reagieren auch die Finanzinstitute. Eine Risikoprüfung der Erfüllung von Nachhaltigkeitskriterien wird somit zunehmend zum Standard bei Kapitalvergaben. Objekte, die hier Defizite aufweisen, müssen daher mit höheren Hürden bei der Kapitalbeschaffung rechnen.

Wirtschaftliche Unsicherheiten, eine hohe Inflation sowie ein verändertes Finanzierungsumfeld sind nicht die einzigen Herausforderungen, welchen sich die Branche stellen muss.

„Immobilien, die den laufend steigenden Anforderungen an Nachhaltigkeit nicht mehr gerecht werden, werden auch nicht mehr am Markt platzierbar sein, egal in welcher Assetklasse. Hinsichtlich der CO₂-Emissionen lässt sich das bereits recht exakt voraussehen. Hier wird es wichtig sein, die entsprechenden Objekte genau zu analysieren und ggf. Ertüchtigungsprogramme anzustoßen.“

(Maria Teresa Dreo-Tempsch, Berlin Hyp)

Nachfolgend stellt der Studienpartner Berlin Hyp Innovationen und Strategien vor, mit denen nachhaltigere Finanzierungsmöglichkeiten auf dem Markt Einzug halten können und der Branche der Weg zu einem nachhaltigeren Immobilienbestand geebnet werden kann.



4.4

Nachhaltigkeitsstrategie der Berlin Hyp

1,5°

Celsius Begrenzung der Erderwärmung

55%

Reduzierung der CO₂-Emissionen bis 2030 gegenüber 1990 (EU-Verpflichtung)

Umweltziele der Berlin Hyp

Vor dem Hintergrund die Erderwärmung auf möglichst 1,5 Grad Celsius zu begrenzen und der EU-Verpflichtung nachzukommen, bis 2030 die CO₂-Emissionen um 55% gegenüber 1990 zu senken, hat die Bundesrepublik ein Klimaschutzgesetz verabschiedet, das die Klimaneutralität Deutschlands bis zum Jahr 2045 festschreibt. Davon ist die gesamte Gesellschaft betroffen. Auch die Berlin Hyp sieht sich hier selbstverständlich in der Verantwortung. Sie verringert nicht nur ihren eigenen ökologischen Fußabdruck, sondern leistet einen bewussten Beitrag zur Transformation hin zu einer ökologischen, ökonomischen und sozialen, also nachhaltigen Wirtschaft.

Dazu hat sich die Berlin Hyp im Rahmen einer Nachhaltigkeitsstrategie Umweltziele gesetzt, die auf vier wesentlichen Dimensionen basieren:

- Nachhaltigkeit im Geschäftsbetrieb
- Transparenz- und ESG-Fähigkeiten
- ESG-Risikomanagement
- ein nachhaltiges Geschäftsportfolio

Gerade das letztgenannte Ziel, das nachhaltige Geschäftsportfolio, hat die Finanzierung von bzw. die Transformation zu energieeffizienteren, nachhaltigen Gebäuden im Fokus. Um dies zu erreichen, soll der Umfang von Finanzierungen EU-taxoniekonformer Immobilien deutlich gesteigert und ein klimaneutrales Portfolio bis spätestens 2050 nachgewiesen werden. Voraussetzung ist aber auch die Schaffung einer 100%igen Transparenz des Bestandsportfolios. Nur so kann die Reduktion der CO₂-Last des Sicherheitenportfolios verifiziert, das Neugeschäft gesteuert und mithilfe von spezifischen Finanzierungswerkzeugen der Bestand sukzessive energetisch ertüchtigt werden. Damit spannt sich die Nachhaltigkeitsstrategie der Berlin Hyp vom Aktivgeschäft bis zur Refinanzierung, da die

Green-Loans auch die Grundlage von Green Bonds sind.

Diese objektrelevanten Überlegungen und Maßnahmen werden zusätzlich durch zahlreiche ESG-Aspekte flankiert, die auch den Kunden als Teil der Nachhaltigkeitskette einschließen.

Sustainable Finance Framework und EU-Taxonomie

Mit dem Sustainable Finance Framework (SFF) hat die Berlin Hyp ein übergreifendes Rahmen- und Bewertungswerk erstellt. Mit den dort definierten Eignungskriterien werden Finanzierungsobjekte klassifiziert. Zusammen mit den umfangreichen Kriterien nach der EU-Taxonomieverordnung kann dann ein passendes Green-Loan-Produkt zugeordnet werden.

Das SFF ist darauf ausgerichtet, unsere Nachhaltigkeitsaktivitäten laufend auszubauen. Aus diesem Grund werden alle Aspekte und Kriterien des SFF jährlich, oder auch anlassbezogen, überprüft. Sie haben somit direkten Einfluss auf die strategische Ausrichtung der Bank.

Im Hinblick auf Logistikimmobilien definiert das SFF beispielsweise, dass der Gesamtenergiebedarf oder Verbrauch einen Wert von 65 kWh/m²a nicht überschreiten darf, wobei die Schwellenwerte für das Heizen bei 30 kWh/m²a und für Elektrizität bei 35 kWh/m²a liegen. Diese Werte sind nicht willkürlich gewählt, sondern basieren auf den Vorgaben der Energieeinsparverordnung 2016 und dem Gebäudeenergiegesetz (GEG 2020).

Neben den reinen Energiewerten sind eine Energieeffizienzklasse „A“ oder auch Nachhaltigkeitszertifikate, die mindestens die Ausprägung „Gold“ bzw. im Falle des französischen HQE das Level „High“ aufweisen müssen, ergänzende bzw. alternative Aspekte, die SFF-Kriterien zu erfüllen.

Die EU-Taxonomie umfasst die Erfüllung von drei Bewertungskategorien – dem wesentlichen Beitrag für ein Umweltziel, die Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen in Bezug auf die anderen Umweltziele und die Einhaltung der Mindestschutzvorschriften:

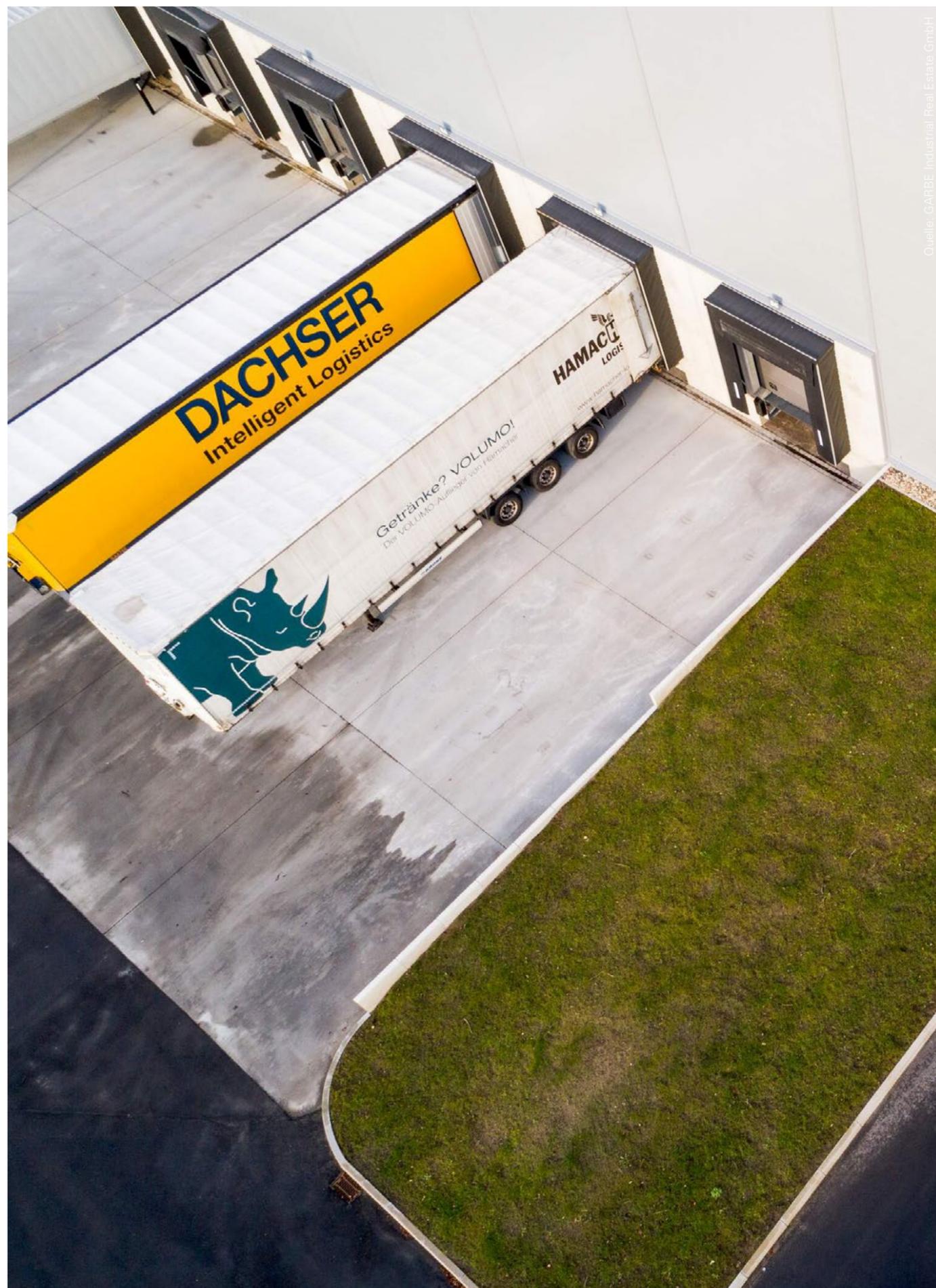
Der wesentliche Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz stellt im Wesentlichen auf den Primärenergiebedarf ab. Je nach „Wirtschaftstätigkeit“ – hier ist zwischen Neubau/Development, Renovierung sowie Erwerb bzw. Besitz von Neu- und Altbauten zu unterscheiden – wird der Primärenergiebedarf in Relation zu einem Niedrigst-Energie-Gebäude bzw. zur Energieeffizienzklasse bzw. zur Einstufung in der Gruppe der national besten 15%-Gebäude bewertet. Bei Renovierungen ist eine absolute Verbesserung des Primärenergiebedarfs um mindestens 30% erforderlich. Weitere Eignungskriterien sind in unserem Sustainable Finance Framework zusammengefasst.

Diese Aspekte zahlen dabei auf das erste der sechs in der Taxonomie definierten Umweltziele ein. Nach dem DNSH-Grundsatz (Do no significant harm) darf der wesentliche Beitrag zu einem Umweltziel andere Ziele nicht erheblich beeinträchtigen. Zusätzlich sind Mindestschutzvorschriften, die Mindeststandards im Hinblick auf Arbeits- und Menschenrechte umfassen, einzuhalten. Dies ist zu prüfen und zu dokumentieren.

In Bezug auf Immobilien spielen hier nachvollziehbare Energiekennwerte eine entscheidende Rolle. Energieausweise gehören demzufolge zu den neuen Pflichtunterlagen im Kreditprozess. Die Auswertung dieser wesentlichen Informationsträger gehört auch zur Standardtätigkeit innerhalb des Wertermittlungsprozesses und der Risikoanalyse.

EU-Taxonomie-Verordnung Umweltziel

- 1 Klimaschutz
- 2 Anpassung an den Klimawandel
- 3 Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- 4 Übergang zur Kreislaufwirtschaft
- 5 Vermeidung von Umweltverschmutzung
- 6 Biodiversität und Ökosysteme



Quelle: GAPPE Industrial Real Estate GmbH

Grüne Produkte der Berlin Hyp

Je nach Ergebnis der Energieanalyse, die im Zuge des Neugeschäftes und im Hinblick auf die Transparenzquote erfolgt, stehen verschiedene grüne Kreditprodukte bereit. Alle Eignungskriterien hierfür sind im Sustainable Finance Framework zusammengefasst:

Energieeffizienz-Kredite ...

... umfassen die Finanzierung energieeffizienter Immobilien, deren Gesamtendenergieverbrauch/-bedarf die im Sustainable Finance Framework genannten Schwellenwerte nicht übersteigt.

Taxonomie-Kredite ...

... spiegeln die Konzentration auf das erste Umweltziel der EU-Taxonomie „Klimaschutz“ wider. Dazu müssen die Objekte die o. g. Parameter, zu denen auch die DNSH-Kriterien und die sozialen Mindeststandards gehören, einhalten.

Transformations-Kredite ...

... dienen der Förderung der Nachhaltigkeit von Bestandsgebäuden. Die zu finanzierenden Maßnahmen müssen eine mind. 30%ige Reduzierung des Energiebedarfs des Gebäudes realisieren.

Green Bond Programm

Assets, die den Anforderungen des SFF entsprechen, können im Rahmen der Refinanzierung für Green Bonds verwendet werden. Dazu gehören u. a. Produkte wie Grüne Pfandbriefe und Grüne Unsecured Anleihen.

ESG auf Objektebene am Beispiel von Logistikimmobilien

ESG-Analysetool

Allein schon aufgrund ihrer Größe stehen Logistikimmobilien in puncto Umweltrisiken vor enormen Herausforderungen – zumal der Trend der vergangenen Jahre bei Neubauten auf weiter steigende Flächengrößen, verbunden mit der

wachsenden Relevanz von Multi-Tenant-Objekten, hindeutet. Die Minimierung des hohen Flächen- und Energiebedarfs dieser Immobiliennutzungsart rückt dennoch nicht nur bei Projektentwicklern mit Blick auf das Pariser Klimaabkommen, die immer geringere Flächenverfügbarkeit und die derzeitige Energiekrise zunehmend in den Fokus, sondern auch bei Kreditinstituten.

Direkt von der Europäischen Zentralbank beaufsichtigte Kreditinstitute müssen die „Leitlinien für die Kreditvergabe und Überwachung“ seitens der europäischen Bankaufsichtsbehörde (EBA) seit dem 30.06.2021 stufenweise umsetzen. Dazu gehört, dass Kreditinstitute die Umweltrisiken der zu finanzierenden Objekte oder Portfolios überprüfen und bewerten. Die Berlin Hyp überprüft und bewertet entsprechend die Energieeffizienz, die Anfälligkeit gegenüber dem Klimawandel, Altlasten und Gebäudeschadstoffe sowie das demografische Risiko. Für Banken wie die Berlin Hyp, die ausschließlich Immobilien bzw. Objektgesellschaften finanzieren und sich nicht im Firmenkundengeschäft bewegen, spielen die ESG-Risikoindikatoren auf der Objektebene daher eine besonders gewichtige Rolle.

Objektebene beim ESG-Scoring mit einer Gewichtung von zwei Dritteln

Da das Objekt und die daraus resultierenden Mieteinnahmen als Sicherheit für die finanzierende Bank dient, ist eine im Vergleich zum Kunden/Eigentümer/Darlehensnehmer stärkere Gewichtung der ESG-Risikoindikatoren auf der Objektebene für die Berlin Hyp quasi selbstverständlich. Die ESG-Endnote – mittels derer unter anderem der EBA-Richtlinie Rechnung getragen wird – setzt sich zu zwei Dritteln aus der Überprüfung der Nachhaltigkeit des zu finanzierenden Objekts und zu einem Drittel aus der Überprüfung der Nachhaltigkeit des Kunden zusammen.

Neben der Bewertung der Energieeffizienz des Objekts sowie dem Vorhandensein von etwaigen Gebäudeschadstoffen ist der Standort des Objekts für die Einstufung des ESG-Risikos ausschlaggebend. Auf der Makroebene ist das demografische Risiko angesiedelt, denn einzelne Stadt- und Landkreise sowie Gemeinden können in Abhängigkeit ihrer demografischen und ökonomischen Struktur perspektivisch erheblich an Einwohnern verlieren oder auch hinzugewinnen. Auf der Mikroebene – und zwar adressgenau – muss sowohl das Altlastenrisiko des jeweiligen Grundstücks in Augenschein genommen werden als auch die Bewertung der Anfälligkeit gegenüber dem Klimawandel.

Allein schon aufgrund ihrer Größe stehen Logistikimmobilien in puncto Umweltrisiken vor enormen Herausforderungen (...).

Energieausweise gehören zu den Pflichtunterlagen und deren Auswertung zu den Standardtätigkeiten im Zuge einer Immobilienfinanzierung.

Klimarisikodaten im Standortvergleich

Klimarisikodaten dienen der Analyse der Naturgefahren vor Ort und beziehen sich auf die jeweilige Adresse des zu finanzierenden Objekts. Naturgefahren wie Überschwemmungen durch Flüsse, Sturmfluten, Sturm, Hagel oder Starkregen sind unmittelbar mit den geographischen Koordinaten und den geographischen Verhältnissen vor Ort verknüpft. Je nach Höhe über dem Meeresspiegel beispielsweise oder der Distanz zur Küste können sich Extremwetterereignisse mehr oder weniger dramatisch auf die Immobilie und ihren Standort auswirken. Da die maritime Logistik einen wesentlichen Teil des Welthandels abwickelt, sind auch die entsprechend zahlreichen Logistikobjekte an der Küste einer besonderen Gefährdung durch Sturmfluten ausgesetzt. Andere Naturgefahren wie schwere Hagelereignisse treten dagegen insbesondere in Alpen- und Mittelgebirgsnähe – zum Beispiel im Stuttgarter und Münchner Raum – auf.

Gegenüberstellung von Klimarisikodaten zweier Standorte

Ein exemplarischer Vergleich eines Standorts in Deutschland und eines Standorts in Polen zeigt die Diskrepanz der regionalen Gefährdungslage mit Blick auf sieben bedeutende Naturgefahren.

Bei den nebenstehenden Standorten handelt es sich zum einen um Hamburgs Innenstadt, eine Adresse nahe der Speicherstadt, und zum anderen um einen Standort im Großraum Danzig/Gdynia.

Energie-Analyse-Tool

Wie bereits beschrieben gehören Energieausweise zu den Pflichtunterlagen und deren Auswertung zu den Standardtätigkeiten im Zuge einer Immobilienfinanzierung. Aufgrund der Vielzahl von europaweit nicht einheitlichen Energiezertifikaten sowie der Verifizierung der Energieangaben anhand von Frameworks und Gesetzen, die auch

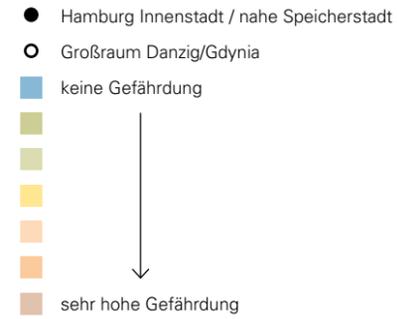
einem laufenden Auspassungswandel unterliegen, ist diese Analyse ein sehr komplexer Vorgang.

Die Berlin Hyp hat dazu ein Energie-Analyse-Tool (EnA-Tool) entwickelt, mit dessen Hilfe auch eine Vielzahl von Energieausweisen, die ggf. für ein Bewertungsobjekt vorliegen, zusammenfassend erfasst und ausgewertet werden können. Dies gehört mittlerweile zum standardisierten Tätigkeitsumfang im Rahmen einer initialen Wertermittlung oder auch bei der Wertüberprüfung.

Neben der Erfassung erfolgt im EnA-Tool auch gleichzeitig die Prüfung der Eignung für bestimmte grüne Finanzierungsprodukte der Berlin Hyp.

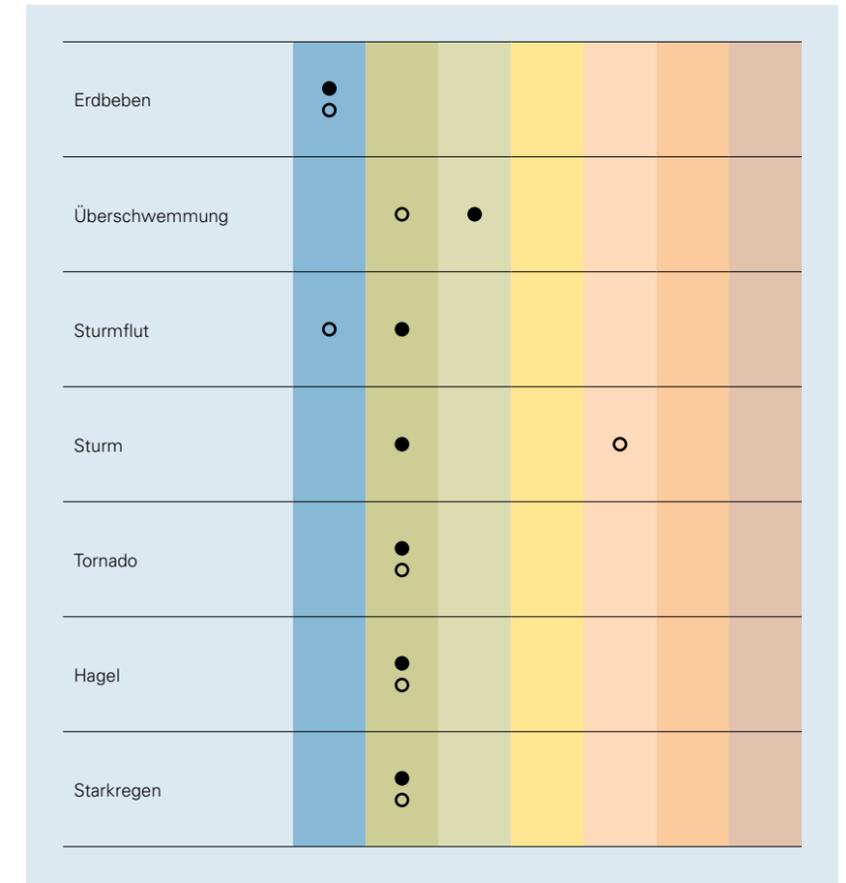
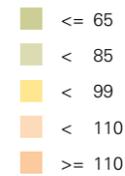
Im dargestellten Beispiel zeigt eine Energieeffizienzampel an, ob sich durch das betreffende Objekt die Energiebilanz des Sicherheitenportfolios der Bank eher verbessert oder verschlechtert. Anschließend folgt dann die Prüfung der Eignung des Objektes für verschiedene Finanzierungsprodukte. In diesem Fall wäre die beispielhafte Logistikimmobilie für einen Energieeffizienz- und einen Taxonomie-Kredit geeignet. Auch die DNSH-Prüfung führte zu einem positiven Ergebnis. Einer Refinanzierung über einen beispielsweise Grünen Pfandbrief würde hier aus Objektsicht nichts im Wege stehen.

Gegenüberstellung von Klimarisikodaten zweier Standorte



Quelle: Darstellung Berlin Hyp in Anlehnung an K.A.R.L.®

EnA-Tool (Energie-Analyse-Tool)



Sehr gut – verbessert das Portfolio ▶ 55

Energieausweise liegen vor		Gesamtanzahl 1
Die Analyse beruht auf 1 Bedarfsausweis.		
Energieausweis	Art	Bedarfsausweis
	gültig von (frühestes Datum)	08.11.2019
	gültig bis (frühestes Datum)	07.11.2029
Überwiegende Nutzung		Logistik
	Wirtschaftstätigkeit nach Taxonomie	Erwerb/Besitz -Altbauten
	Energieträger	Gas
	Baujahr	2019
	EPC-relevante Fläche (m²)	15.000
Endenergie	Wärme (kWh/m²a)	30
	Anforderungswert Wärme (kWh/m²a)	30
	Strom (kWh/m²a)	25
	Anforderungswert Strom (kWh/m²a)	35
Primärenergie	aktuell (kWh/m²a)	mindestens 65
	nach Renovierung (kWh/m²a)	50 %
	vor Renovierung (kWh/m²a)	
	Anforderungswert (kWh/m²a)	70
CO₂		Flächenanteil 25
Energieeffizienzklasse		
Nachhaltigkeitszertifikat		
	gültig von	
	gültig bis	
	Benchmark	nicht relevant

5

Die Logistikmärkte Europas – Stärken, Schwächen und Potenziale



5.1

Europas Märkte im Profil

Im Nachfolgenden werden die Charakteristika und Ausrichtung der nationalen europäischen Logistikmärkte aufgezeigt. Durch diese Bestandsaufnahme zeigt sich, welche logistischen Strukturen und komparativen Stärken der jeweiligen Länder vorliegen und welche Potenziale sich damit durch die gegenwärtigen globalökonomischen Entwicklungen für diese Märkte eröffnen.

Europa ist gekennzeichnet durch eine hohe Dichte an einzelnen Staaten. Engen Verknüpfungen und Verflechtungen stehen teilweise auch Spannungen und verdeckte ökonomische Ungleichgewichte gegenüber. Internationale Investmentströme in Logistikimmobilien werden dadurch nicht gehindert, jedoch bedarf es spezifischer Marktkenntnisse für die jeweiligen Länder.

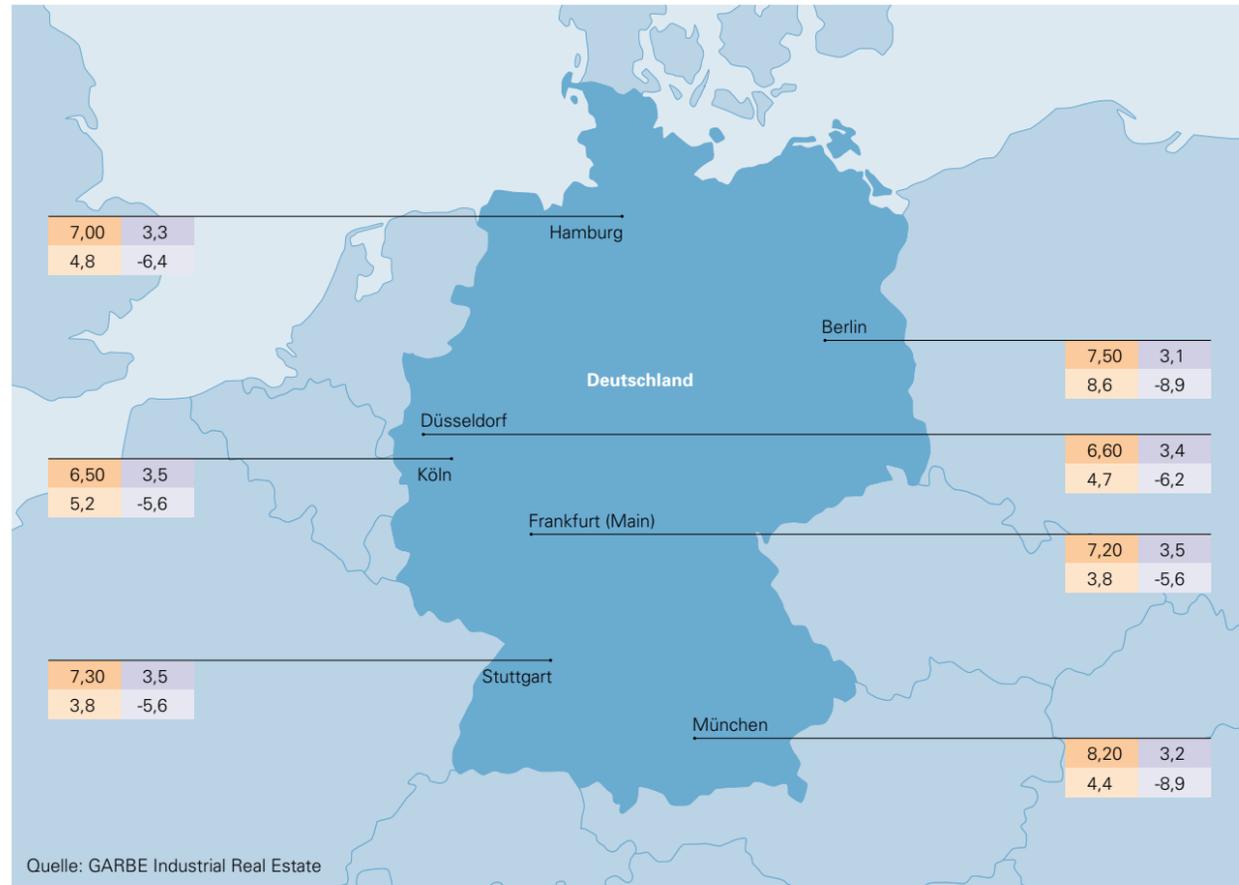
Die Pandemie und die gegenwärtigen Eintrübungen der Weltwirtschaft haben alle Nationen betroffen, wenn auch in unterschiedlich starkem Ausmaß. Deutlich wurde dabei auf dem gesamten Kontinent auch die Krisenresilienz der Logistik und der zugehörigen Assetklasse.

„In der Pandemie sank die Wirtschaftsleistung enorm, gleichzeitig konnte aber auch ein hoher Bedarf an Logistikimmobilien festgestellt werden, auch aufgrund der Lieferkettenprobleme. Dies hat sich aktuell eher noch weiter intensiviert. Eine Rezession mag die Entwicklung etwas dämpfen und auch die Flächenbereitstellung bremsen. Aber der Bedarfsdruck wird höchstens aufgestaut oder zeitlich nach hinten verschoben.“

(Tobias Kassner, GARBE Industrial Real Estate)

Die folgenden Länderprofile geben einen Überblick zu den wichtigsten ökonomischen Kennziffern und werden abschließend ergänzt durch eine Gegenüberstellung des nationalen Warenverkehrs, was den Modal Split, das beförderte Gütervolumen, die wichtigsten Exportgüter und die jeweils wichtigsten Handelspartner betrifft. Zudem wird ein Ausblick zur Entwicklungsperspektive der Märkte gegeben.





Nationale Logistik-Hot-Spots

Mieten

- Spitzenmiete (H1/2022; Euro/qm)
- Ø Wachstum in % (CAGR H1/2018–H1/2022)

Renditen

- Spitzenrendite in % (NAR, H1/2022)
- Ø Kompression in % (CAGR H1/2018–H1/2022)

5.2

Deutschland

Deutschland verfügt über eine der größten Volkswirtschaften weltweit. Auch innerhalb der Europäischen Union überragt das bevölkerungsreichste Mitgliedsland die beiden anderen großen Volkswirtschaften Frankreich und Italien deutlich. Somit verfügt Deutschland über einen relativ großen Binnenmarkt, ungleich bedeutsamer ist dennoch der Export, insbesondere China nimmt

als Zielland dabei eine bedeutende Rolle ein.

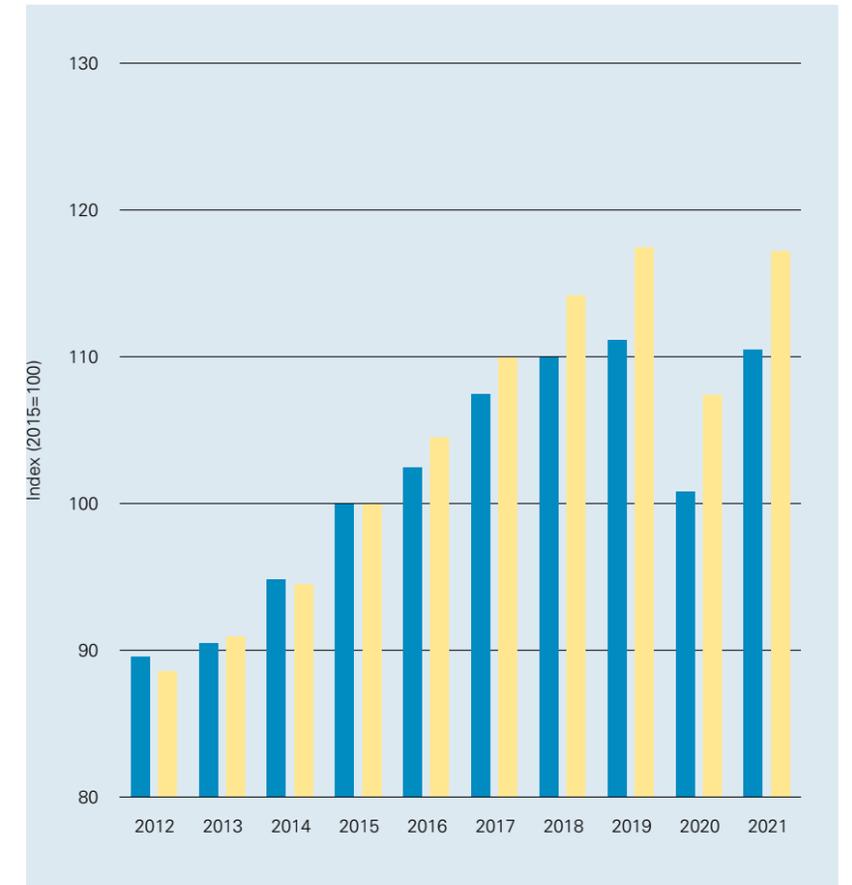
Im Zuge von Krisen und Unsicherheiten wird diese enge Verflechtung, die ebenfalls gewisse Abhängigkeiten zur Folge hat, zunehmend kritisch gesehen. Den zweiten großen Unsicherheitsfaktor stellt derzeit die Energieversorgung dar, sowohl im Hinblick auf die Versorgungssicherheit als auch auf die Preisentwicklung.

Nachdem die deutsche Wirtschaft die Coronapandemie, auch dank staatlicher Hilfsmaßnahmen, ohne größere Verwerfungen überstanden hat, sind die aktuellen Aussichten deutlich kritischer als lange Jahre zuvor. Deutschland verfügt aufgrund seiner polyzentralen Struktur über mehrere bedeutende Logistikregionen. Eine sehr hohe Nachfrage besteht vor allem in den großen Ballungsräumen, die angebotsseitig aber nicht ausreichend bedient werden kann.

Exporte/Importe

- Exporte
- Importe

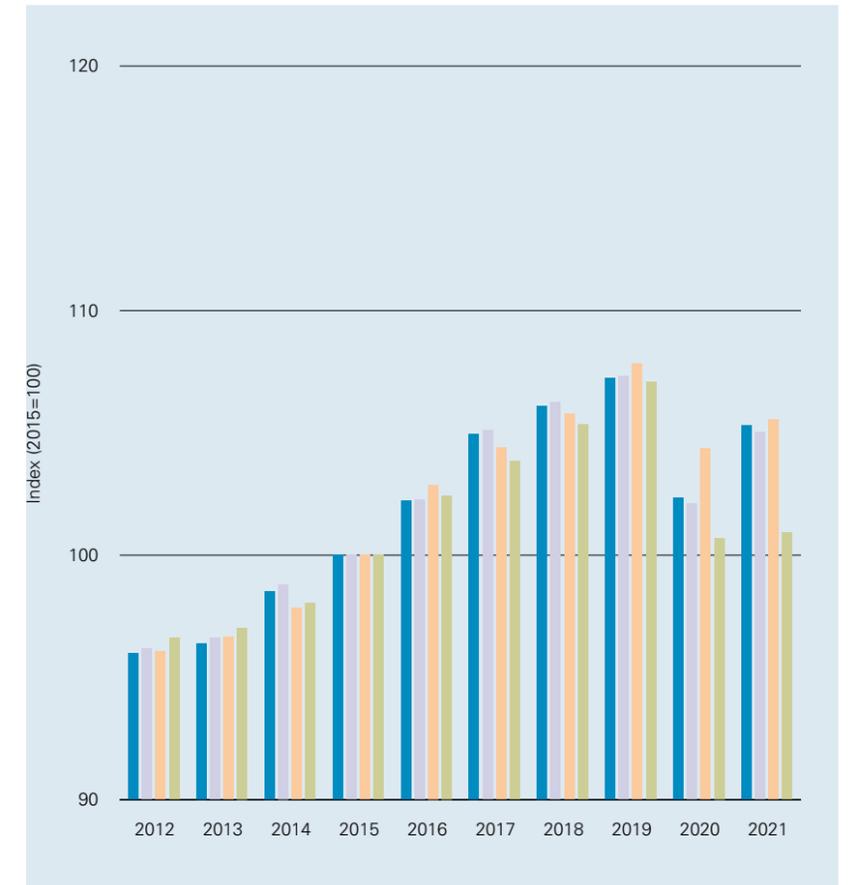
Quelle: Eurostat

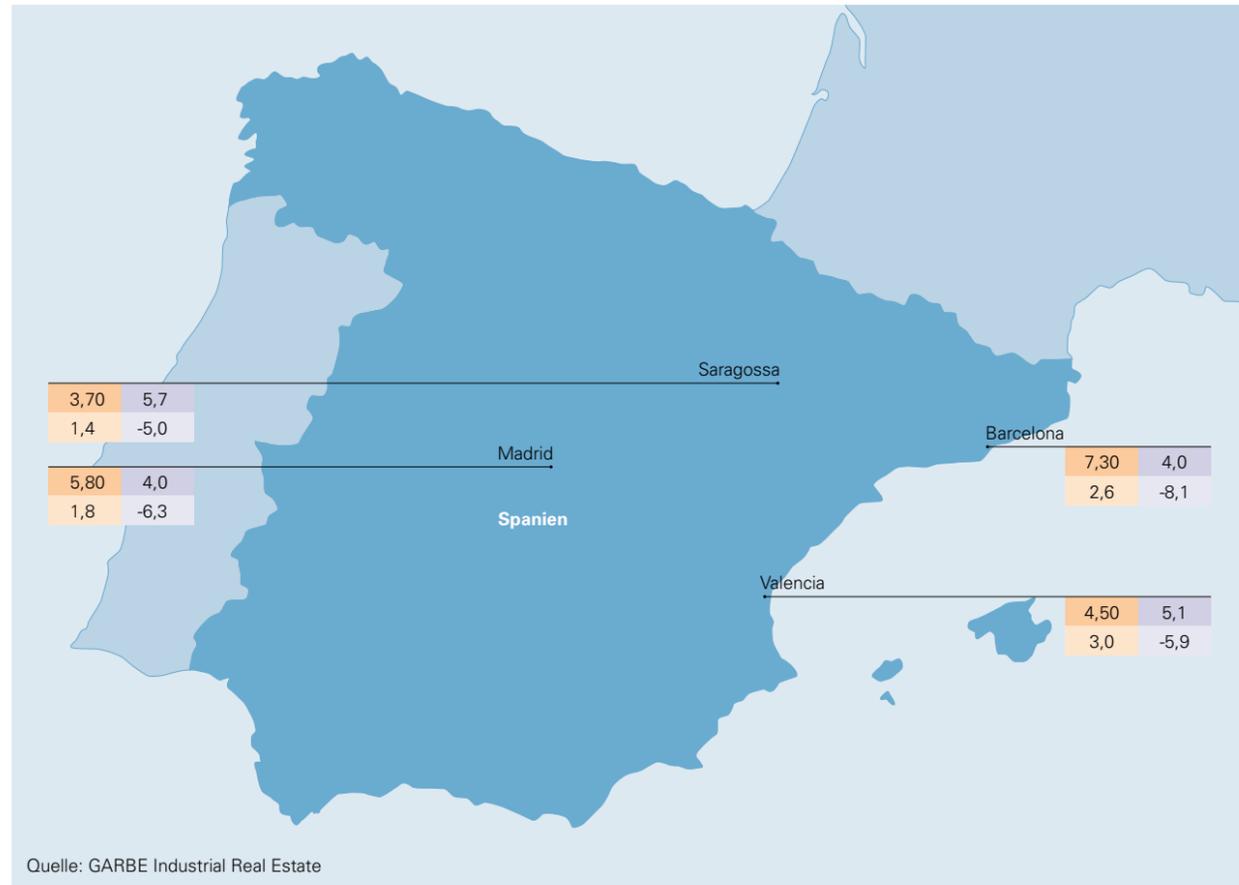


Makroökonomie BIP/Bruttowertschöpfung/ Konsumausgaben

- BIP
- BWS
- Konsumausgaben des Staats
- Konsumausgaben der privaten Haushalte

Quelle: Eurostat





Nationale Logistik-Hot-Spots

Mieten

- Spitzenmiete (H1/2022; Euro/qm)
- Ø Wachstum in % (CAGR H1/2018–H1/2022)

Renditen

- Spitzenrendite in % (NAR, H1/2022)
- Ø Kompression in % (CAGR H1/2018–H1/2022)

5.3

Spanien

Die Wirtschaft Spaniens ist in vergleichsweise hohem Maße abhängig vom Tourismussektor. Die pandemiebedingten Einschränkungen trafen das Land daher hart, was sich in einem deutlichen Rückgang der Wirtschaftsleistung im Jahr 2020 widerspiegelt. Im Jahr 2021 konnten jedoch wieder positive Wachstumsraten verzeichnet werden.

Der Grad der Staatsverschuldung ist relativ hoch, was öffentliche Investitionen

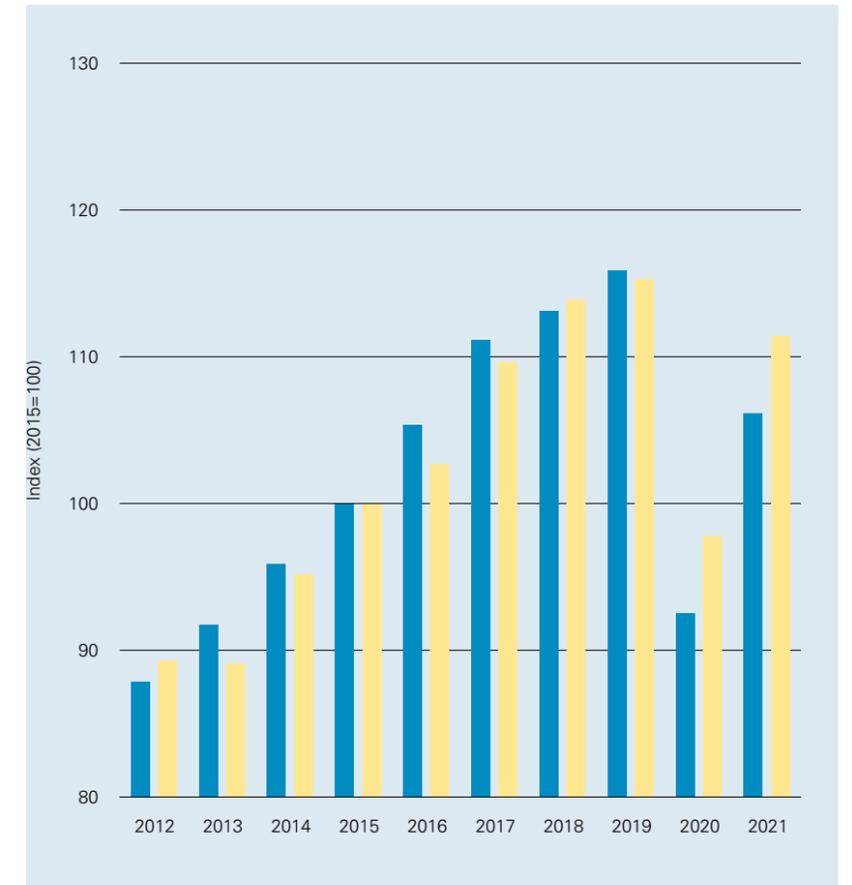
tendenziell einschränkt. Das Land ist einer der größten Empfänger von Leistungen aus dem europäischen Programm zur Bekämpfung der wirtschaftlichen Auswirkungen des Coronavirus. Aufgrund der geographischen und klimatischen Gegebenheiten verfügt Spanien über hohes Potenzial zur Erzeugung erneuerbarer Energien und den Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft. Vor dem Hintergrund des Klimawandels und den aktuellen Unsicherheiten in der Versorgung mit nicht-regenerativen Energien bestehen auf dem Feld der Energieproduktion beachtliche Potenziale.

Das spanische Staatsgebiet spielt zudem eine Schlüsselrolle bei der Versorgung Europas mit Flüssigerdgas (LNG). Einige der europäischen LNG Terminals befinden sich in Spanien, unter anderem das Größte des Kontinents in Barcelona. Die Pipelines für den Transport in andere europäische Staaten sind bereits vollständig ausgelastet, weshalb hier die Schaffung von zusätzlichen Leitungskapazitäten im Gespräch ist.

Exporte/Importe

- Exporte
- Importe

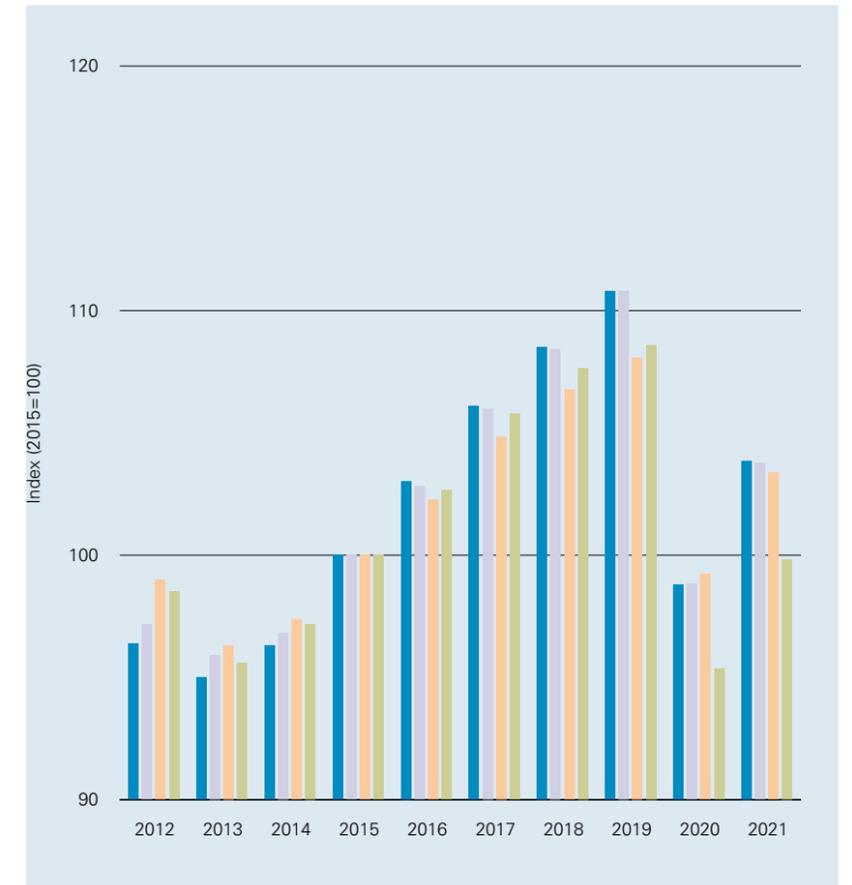
Quelle: Eurostat

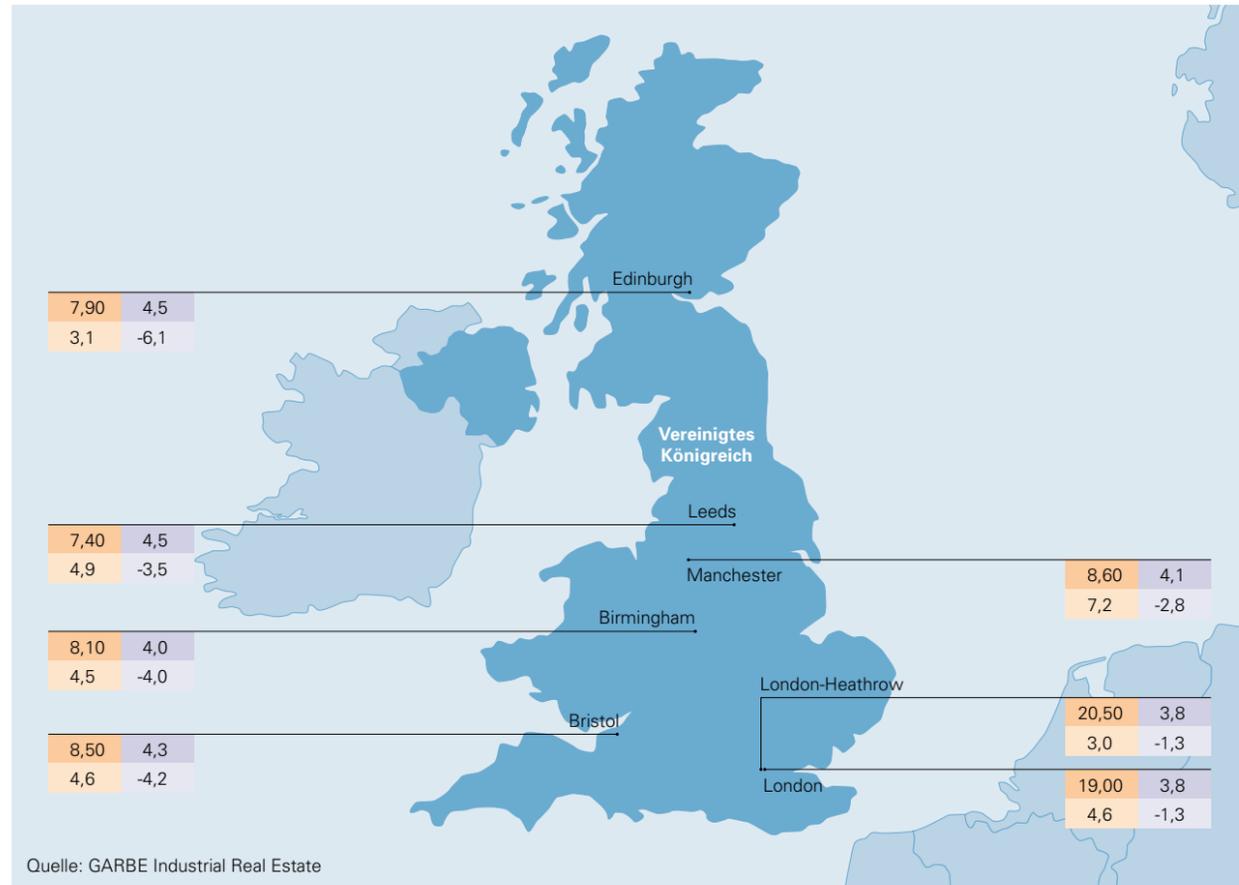


Makroökonomie BIP/Bruttowertschöpfung/ Konsumausgaben

- BIP
- BWS
- Konsumausgaben des Staats
- Konsumausgaben der privaten Haushalte

Quelle: Eurostat





Nationale Logistik-Hot-Spots

Mieten

- Spitzenmiete (H1/2022; Euro/qm)
- Ø Wachstum in % (CAGR H1/2018–H1/2022)

Renditen

- Spitzenrendite in % (NAR, H1/2022)
- Ø Kompression in % (CAGR H1/2018–H1/2022)

5.4

Vereinigtes Königreich

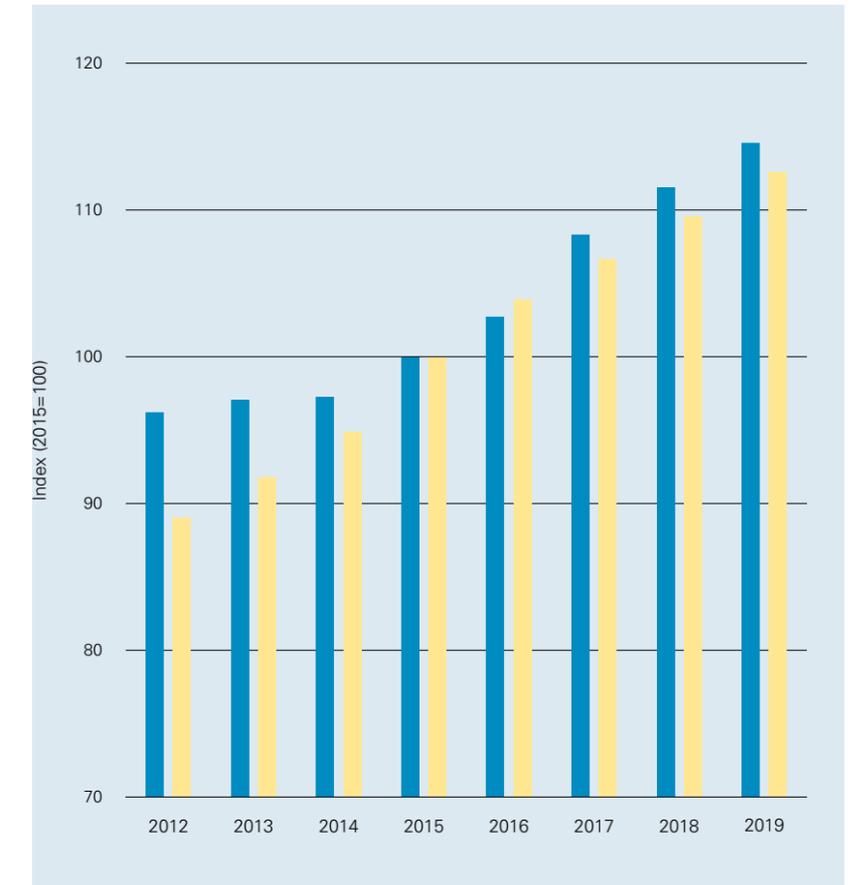
Das Vereinigte Königreich zählt ebenfalls zu den großen Volkswirtschaften Europas. Seit dem Austritt aus der Europäischen Union und dem Ausscheiden aus dem gemeinsamen Binnenmarkt sind die Exporte nach Kontinentaleuropa zurückgegangen.

Darüber hinaus wurde die Wirtschaft schwer von der Pandemie getroffen. Das im Jahr 2021 einsetzende Wirtschaftswachstum lag zwar über dem durchschnittlichen Wachstum der EU oder Deutschlands, reicht jedoch nicht aus um wieder das Vorkrisenniveau zu erreichen. Die Negativfaktoren des Jahres 2022 – weiterhin gestörte Lieferketten, steigende Energie- und Rohstoffpreise – lassen vorerst keine deutliche Verbesserung der Lage erwarten. Kurz- bis mittelfristig abzusehen ist hingegen eine weitere Liberalisierung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Zuge der Brexit-Politik. Im Raum London, einschließlich des Gebietes um den Flughafen Heathrow, werden aufgrund der enorm hohen Nachfrage bei geringen Flächenangebot die europaweit höchsten Mietpreise für Logistikflächen aufgerufen.

Exporte/Importe

- Exporte
- Importe

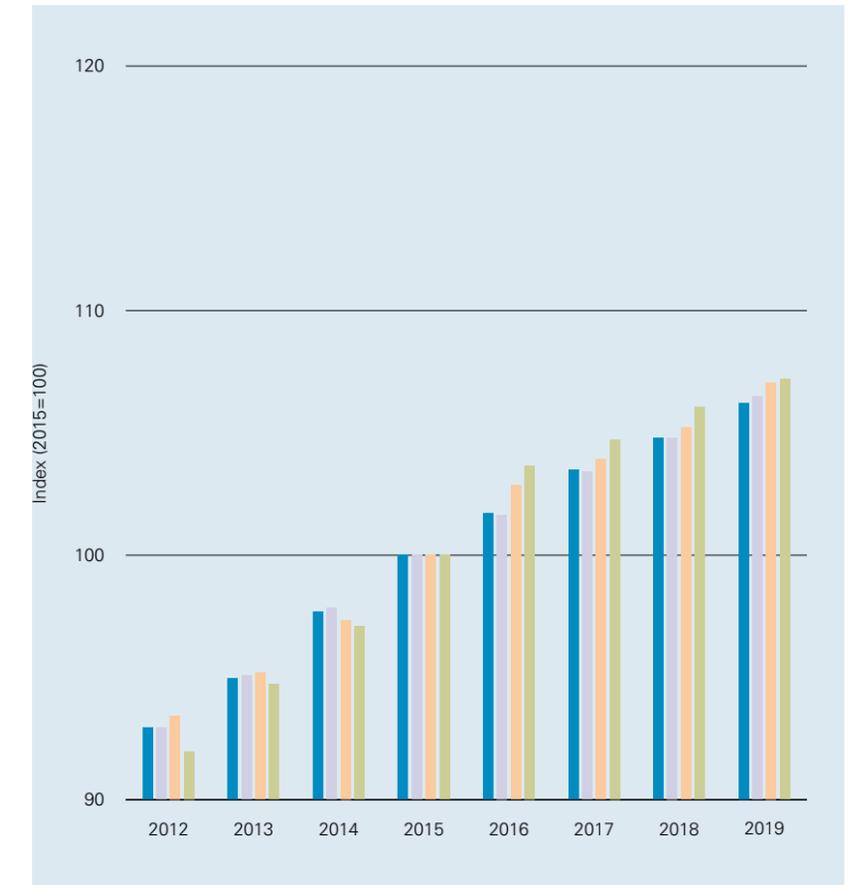
Quelle: Eurostat

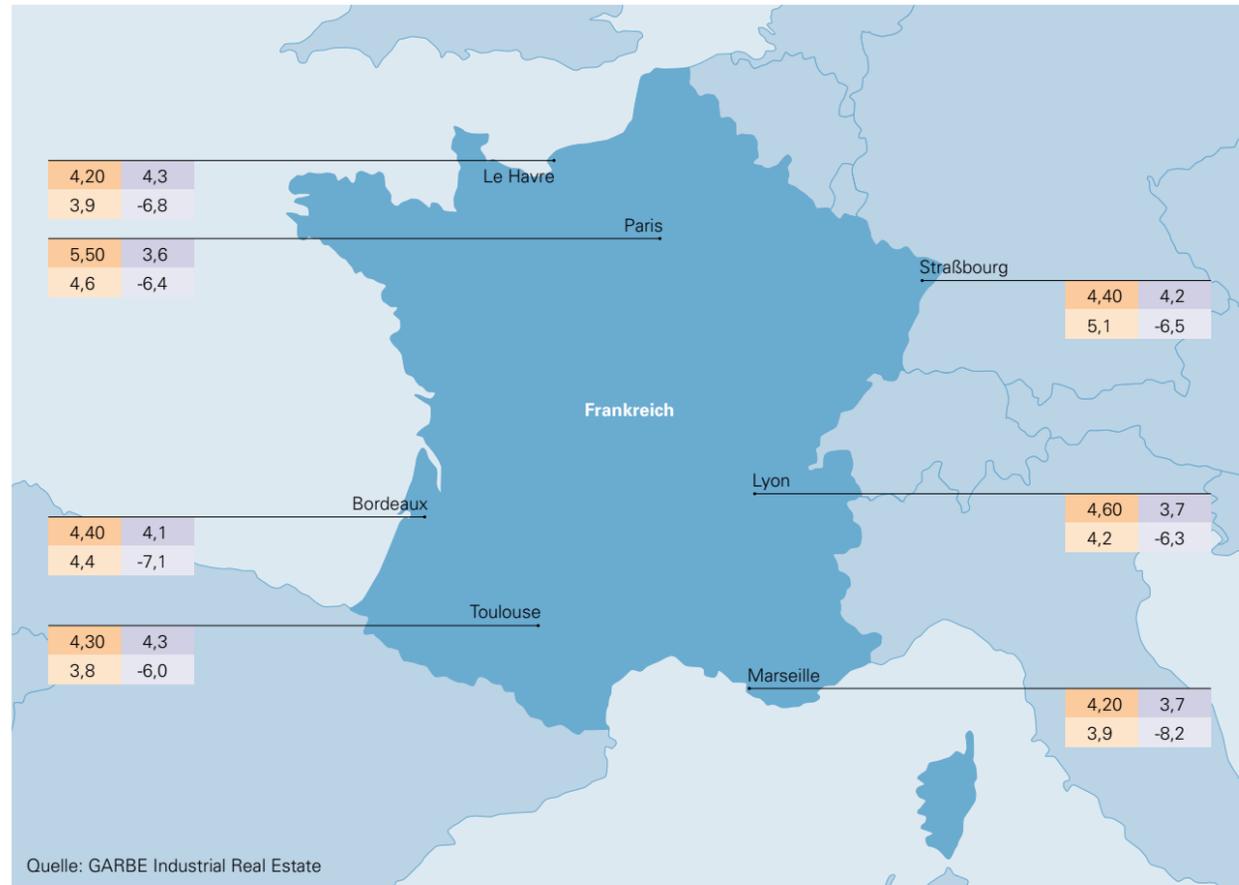


Makroökonomie BIP/Bruttowertschöpfung/ Konsumausgaben

- BIP
- BWS
- Konsumausgaben des Staats
- Konsumausgaben der privaten Haushalte

Quelle: Eurostat





Nationale Logistik-Hot-Spots

Mieten

- Spitzenmiete (H1/2022; Euro/qm)
- Ø Wachstum in % (CAGR H1/2018–H1/2022)

Renditen

- Spitzenrendite in % (NAR, H1/2022)
- Ø Kompression in % (CAGR H1/2018–H1/2022)

5.5

Frankreich

Frankreich stellt innerhalb Europas eine der führenden Volkswirtschaften dar und zeichnet sich durch die Marktgröße, international aufgestellte Großunternehmen, qualifizierte Arbeitskräfte und eine gut ausgebaute Infrastruktur aus. Im Gegensatz zum Nachbarn Deutschland ist Frankreich weniger stark vom Außenhandel mit China abhängig.

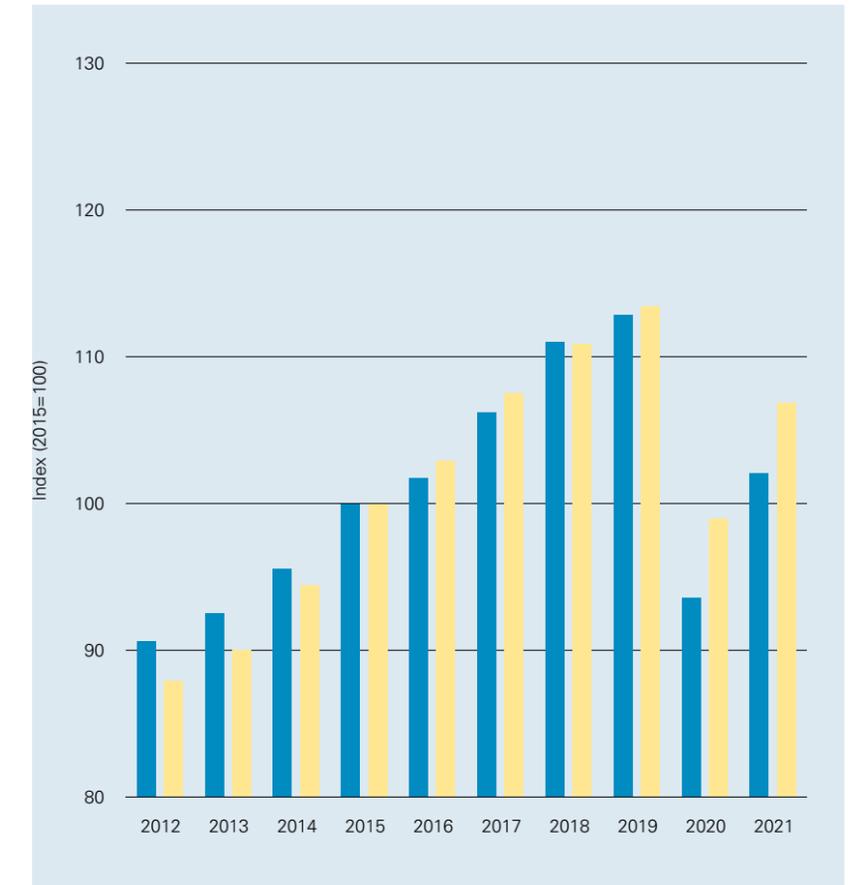
In Vergangenheit profitierte die Wirtschaft von niedrigen Energiekosten, diese sind jedoch vorerst Vergangenheit. Aufgrund ihres hohen Alters sind viele Reaktoren im traditionell atomfreundlichen Land störungsanfällig und ausfallgefährdet.

Als Folge dessen steckt Frankreich wie Deutschland aktuell in einer Energiekrise mit starken Preissteigerungen und einer steigenden Importquote. Darüber hinaus verfügt Emmanuel Macron, als wiedergewählter Staatspräsident, über keine eigene Parlamentsmehrheit. Es stellt sich also die Frage, ob der prinzipiell wirtschaftsfreundliche Reformkurs der vergangenen Jahre fortgesetzt werden kann. Die französische Wirtschaftsstruktur ist in hohem Maße auf die Hauptstadtmetropole Paris ausgerichtet. Dies spiegelt sich ebenfalls in den hohen Logistikmietpreisen wider.

Exporte/Importe

- Exporte
- Importe

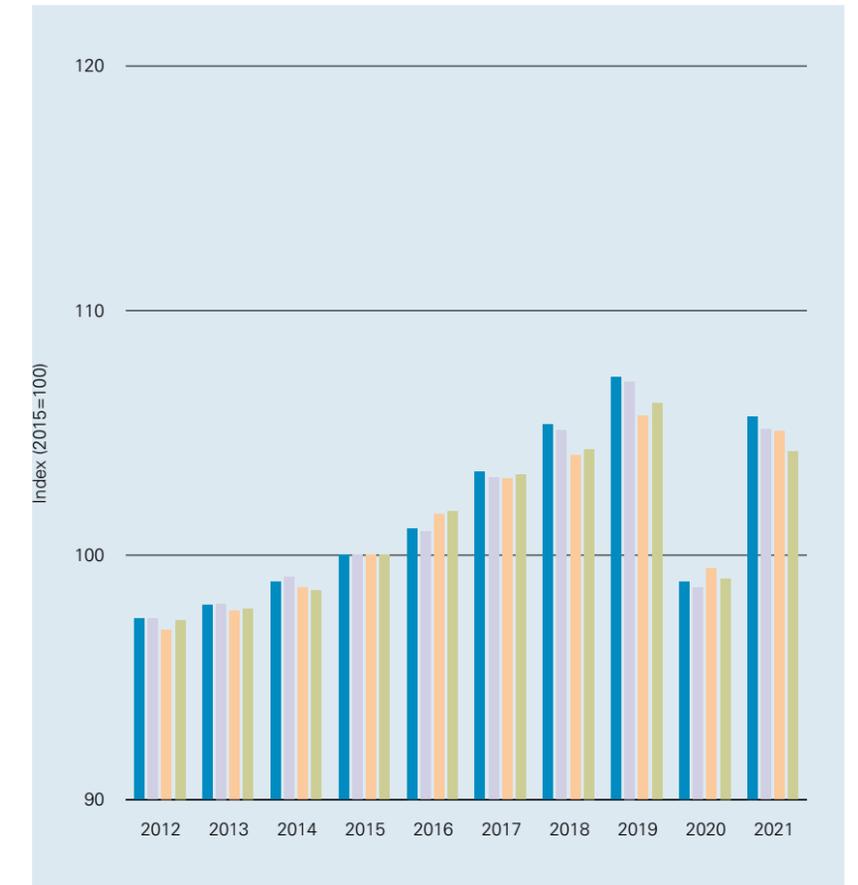
Quelle: Eurostat

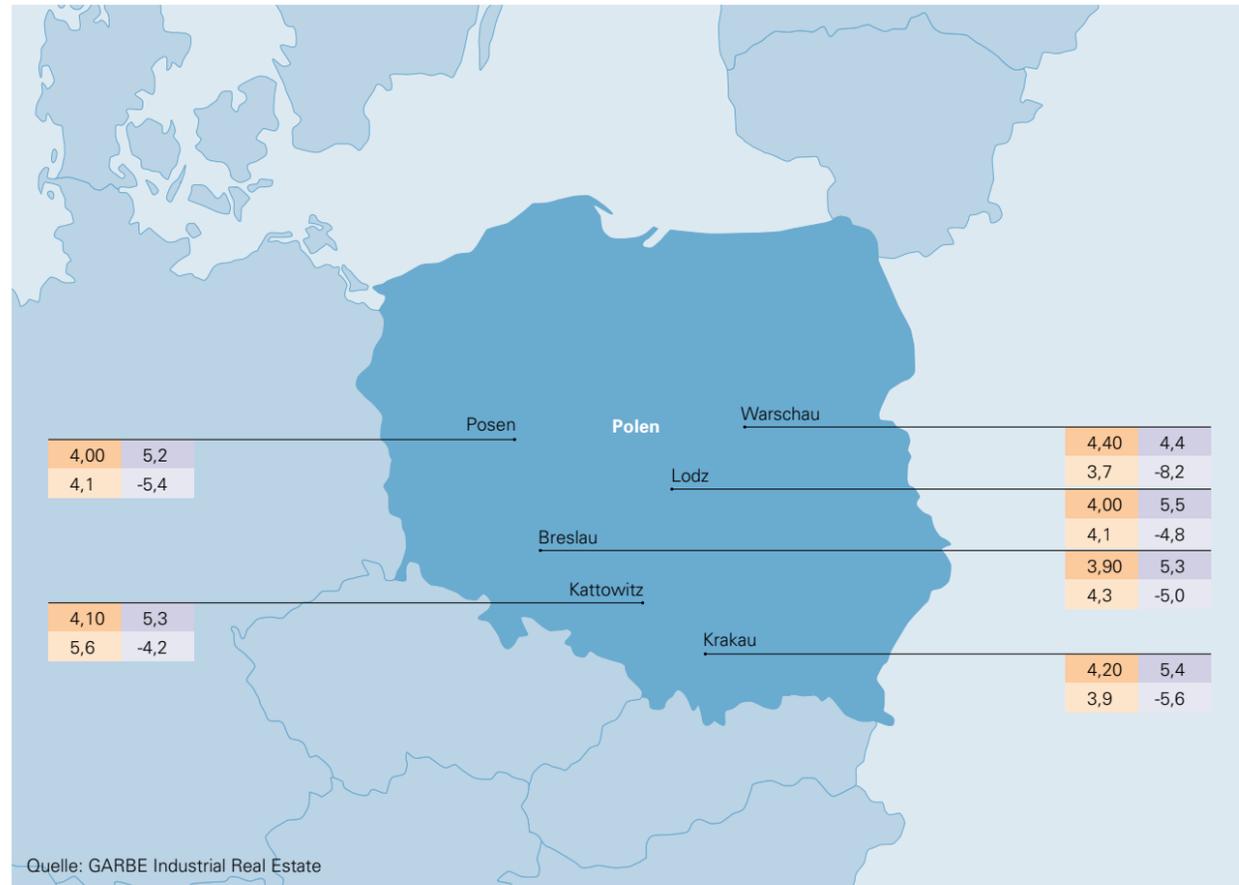


Makroökonomie BIP/Bruttowertschöpfung/ Konsumausgaben

- BIP
- BWS
- Konsumausgaben des Staats
- Konsumausgaben der privaten Haushalte

Quelle: Eurostat





Nationale Logistik-Hot-Spots

Mieten

- Spitzenmiete (H1/2022; Euro/qm)
- Ø Wachstum in % (CAGR H1/2018–H1/2022)

Renditen

- Spitzenrendite in % (NAR, H1/2022)
- Ø Kompression in % (CAGR H1/2018–H1/2022)

5.6

Polen

Polen verfügt über den größten Binnenmarkt Mittelosteuropas und kann auf viele Jahre stabilen Wirtschaftswachstums zurückblicken.

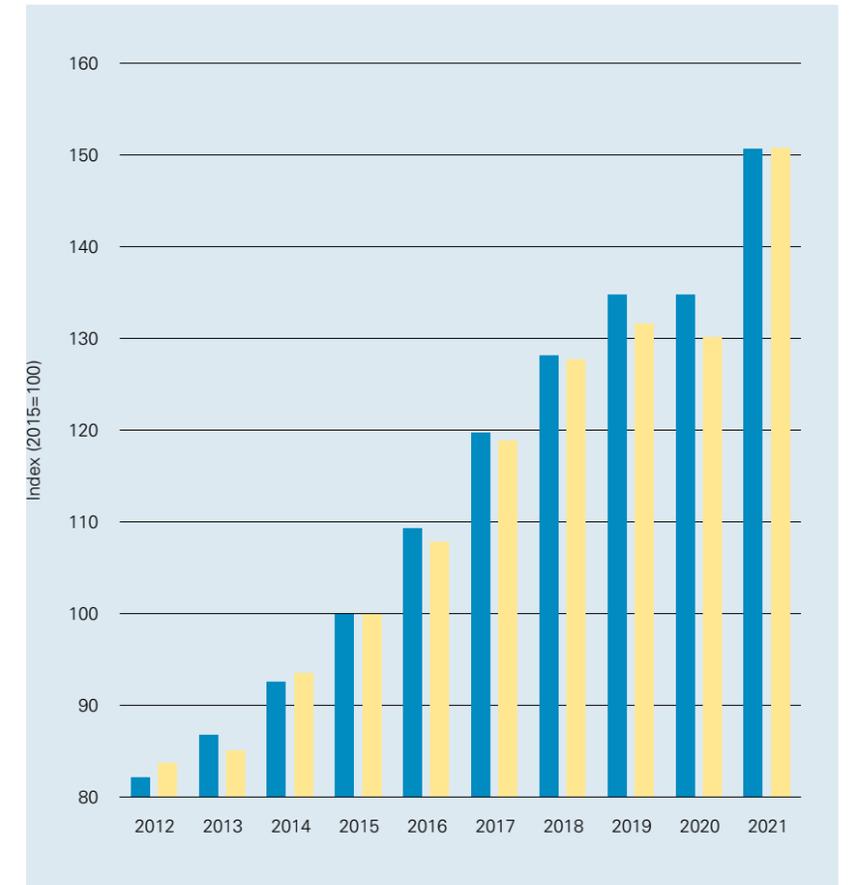
Das Land profitiert wirtschaftlich von der Mitgliedschaft in der EU sowie von der direkten Nachbarschaft zu Deutschland, so ließ selbst die Covid-Pandemie das Exportvolumen im Jahr 2020 nicht einbrechen. Den verhältnismäßig niedrigen Arbeits- und Steuerkosten standen zuletzt politische und juristische Unsi-

cherheiten gegenüber. Es bleibt abzuwarten, ob das Abrücken vom strategischen Schulterchluss mit der Regierung Ungarns im Zuge des russischen Angriffskriegs in der Ukraine einen Wandel der Situation einleitet. Von hoher Bedeutung ist bei aller Einbindung in die EU eine eigenständige Notenbank, die mit einem Zinsniveau von aktuell 6,5 % sehr aktiv gegen Inflation vorgeht.

Exporte/Importe

- Exporte
- Importe

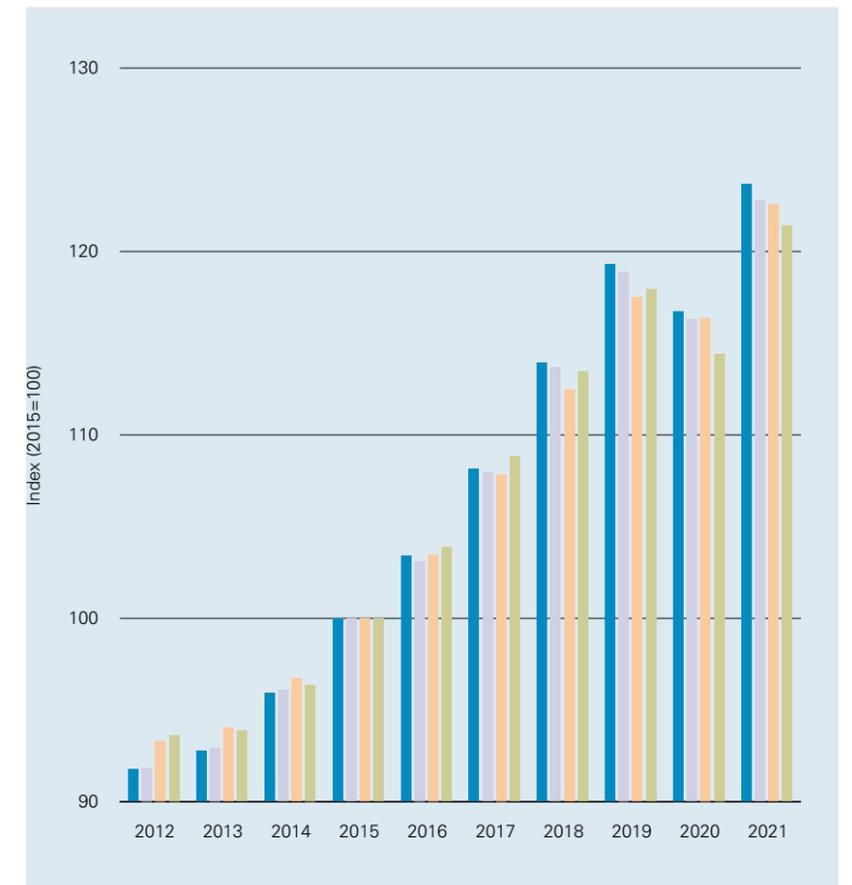
Quelle: Eurostat

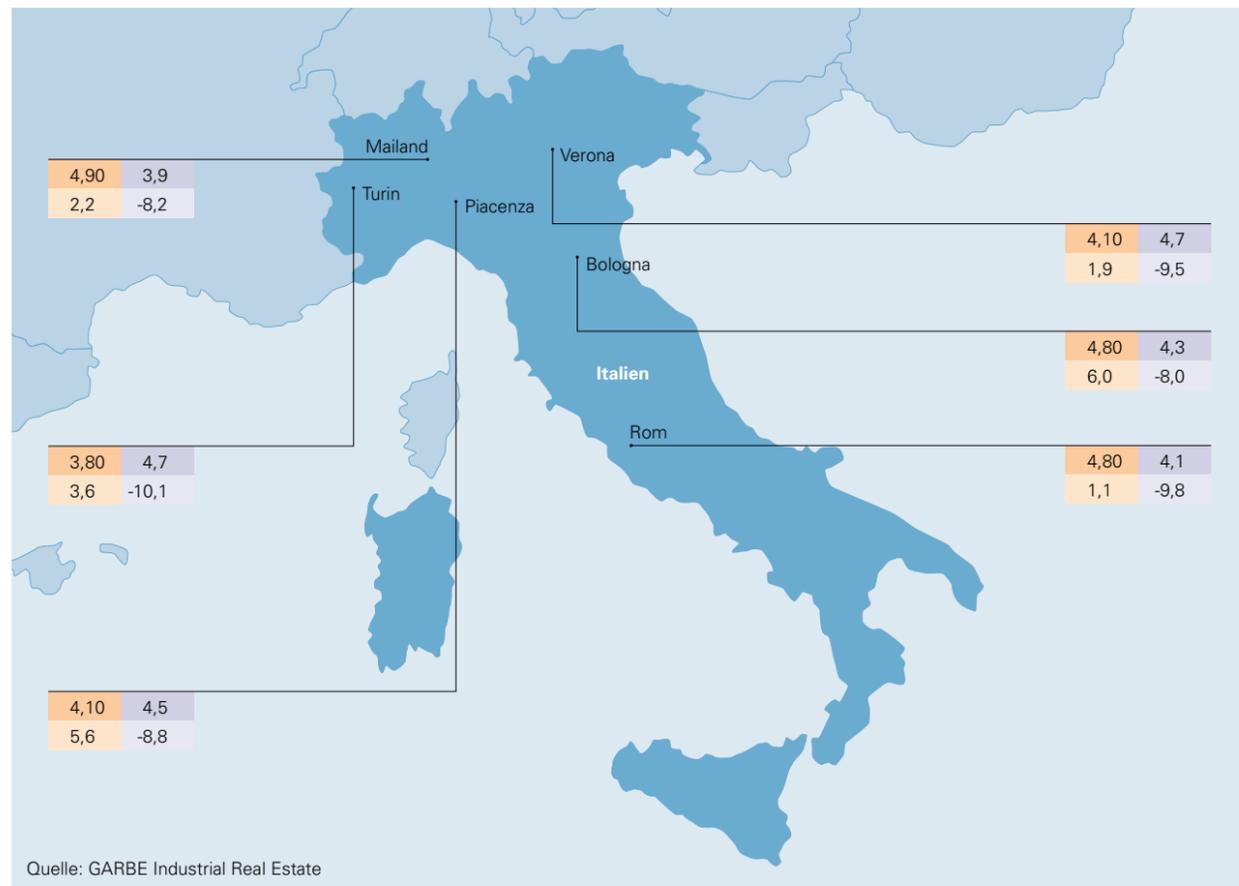


**Makroökonomie
BIP/Bruttowertschöpfung/
Konsumausgaben**

- BIP
- BWS
- Konsumausgaben des Staats
- Konsumausgaben der privaten Haushalte

Quelle: Eurostat





Nationale Logistik-Hot-Spots

Mieten

- Spitzenmiete (H1/2022; Euro/qm)
- Ø Wachstum in % (CAGR H1/2018–H1/2022)

Renditen

- Spitzenrendite in % (NAR, H1/2022)
- Ø Kompression in % (CAGR H1/2018–H1/2022)

5.7

Italien

Italien ist mit seiner relativen Größe das ‚Sorgenkind‘ innerhalb der EU – sowohl politisch als auch ökonomisch. Allerdings ist das Land eine der Top-Tourismusdestinationen weltweit und hat insofern andere ökonomische Schwerpunkte als seine nördlichen Nachbarländer.

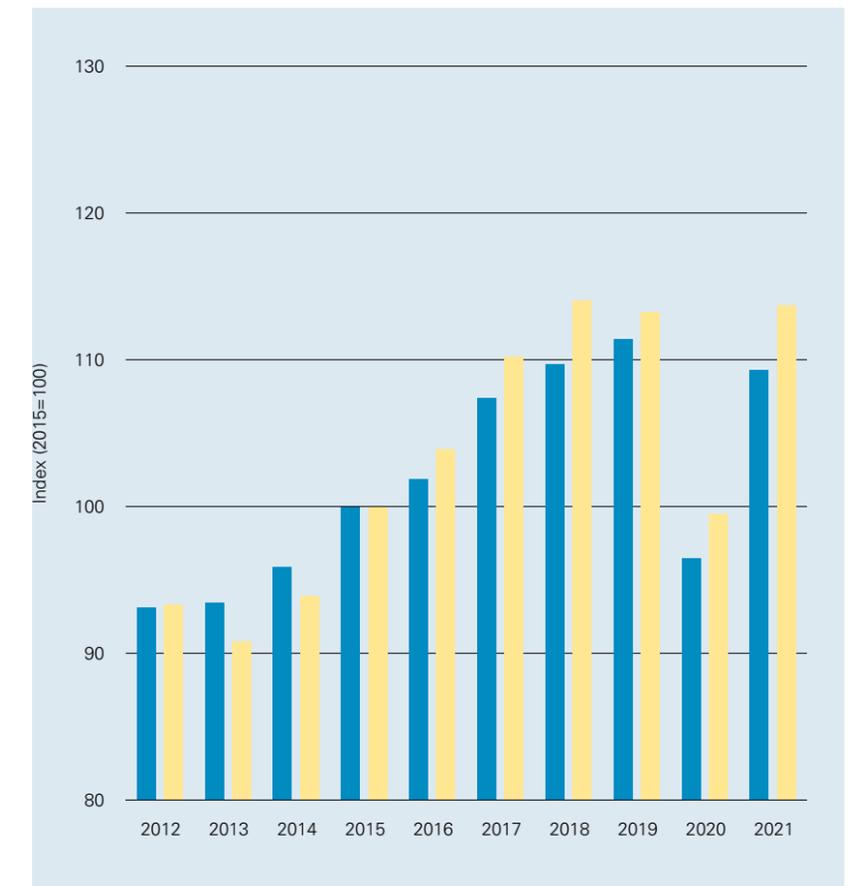
Italien wurde früh und hart von der Pandemie getroffen, was einen deutlichen Einbruch der Wirtschaftsleistung

zur Folge hatte. Darüber hinaus ist der Grad der Staatsverschuldung sehr hoch. Dennoch beeindruckte Italien zuletzt mit hohem Wirtschaftswachstum, wodurch das Land, mit Unterstützung der EU, die pandemiebedingte Krise größtenteils hinter sich lassen konnte. Die breite Regierungskoalition unter Ministerpräsident Mario Draghi konnte bis zu ihrem Zusammenbruch darüber hinaus internationales Vertrauen und Hoffnungen in die weitere wirtschaftliche Entwicklung aufbauen. Seit dem Bruch der Koalition ist die Zukunft jedoch erneut ungewiss.

Exporte/Importe

- Exporte
- Importe

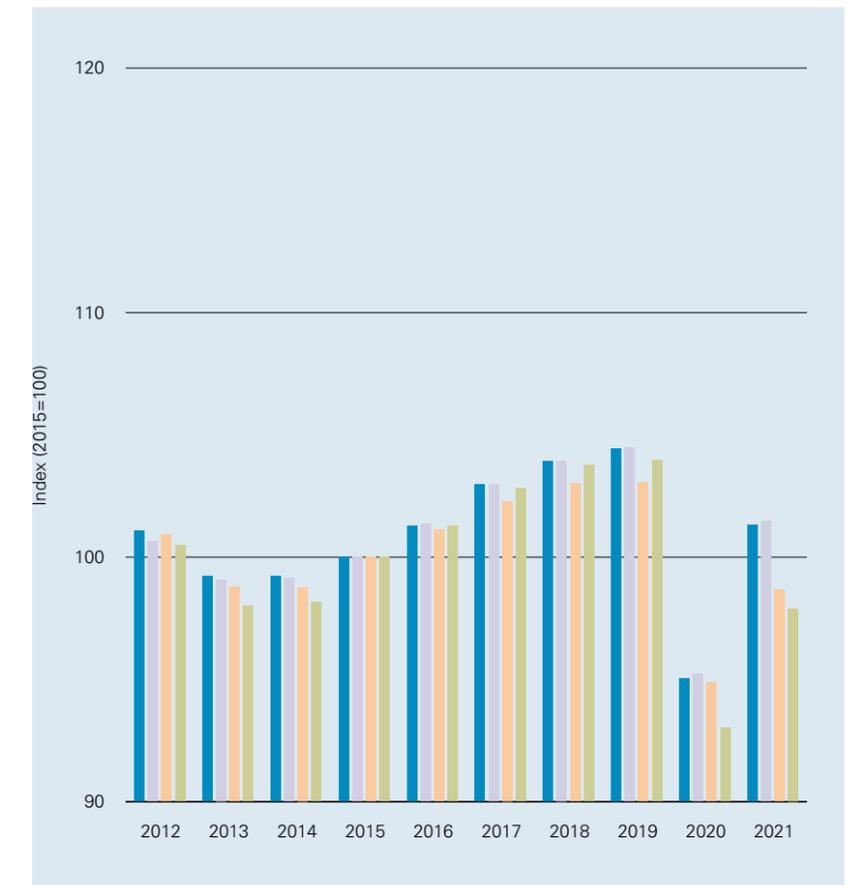
Quelle: Eurostat

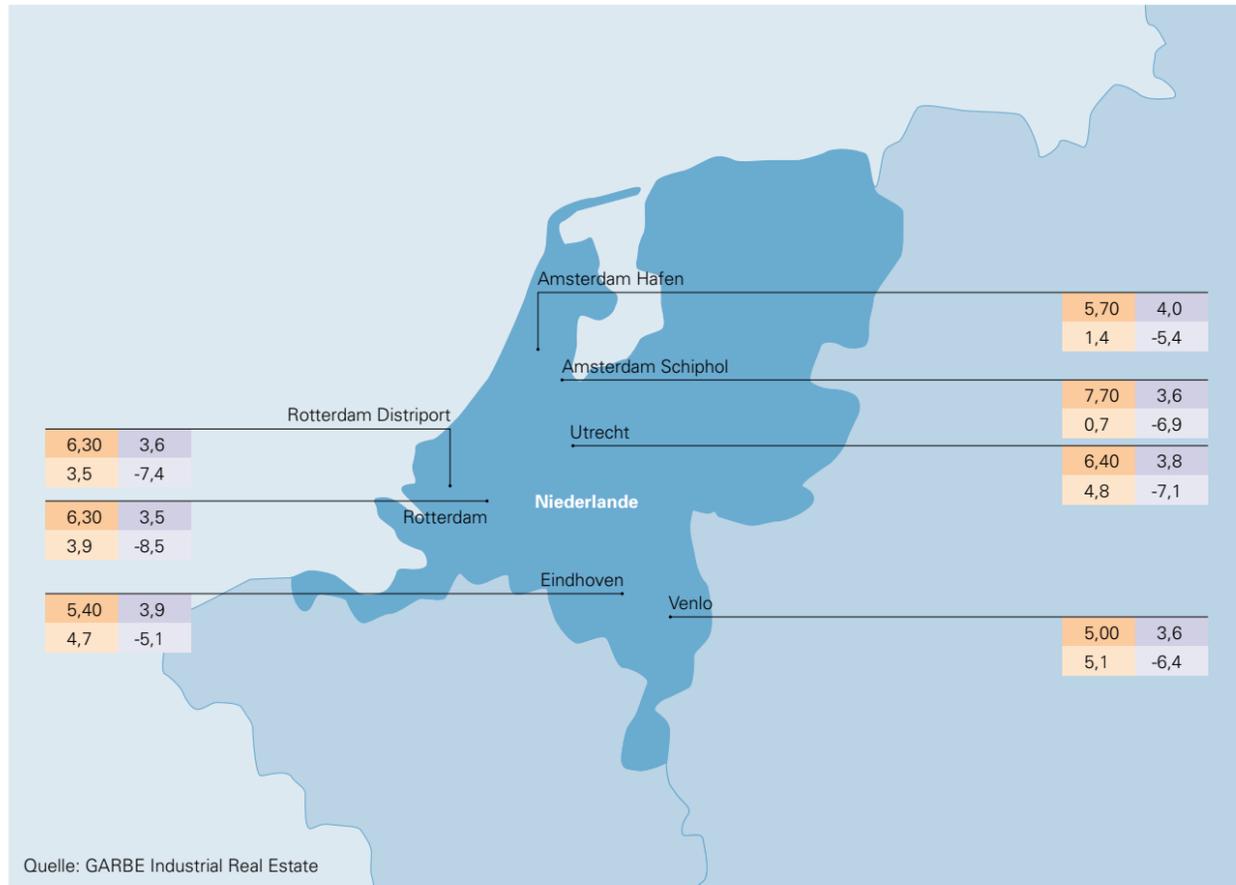


Makroökonomie BIP/Bruttowertschöpfung/ Konsumausgaben

- BIP
- BWS
- Konsumausgaben des Staats
- Konsumausgaben der privaten Haushalte

Quelle: Eurostat





Nationale Logistik-Hot-Spots

Mieten

- Spitzenmiete (H1/2022; Euro/qm)
- Ø Wachstum in % (CAGR H1/2018–H1/2022)

Renditen

- Spitzenrendite in % (NAR, H1/2022)
- Ø Kompression in % (CAGR H1/2018–H1/2022)

5.8

Niederlande

Die vergleichsweise kleinen Niederlande liegen im Zentrum Nordwesteuropas und verfügen über eine sehr gut ausgebaute multimodale Verkehrsinfrastruktur, ein hohes Ausbildungsniveau und einen modernen Mix aus High-Tech-Industrien und Dienstleistungen.

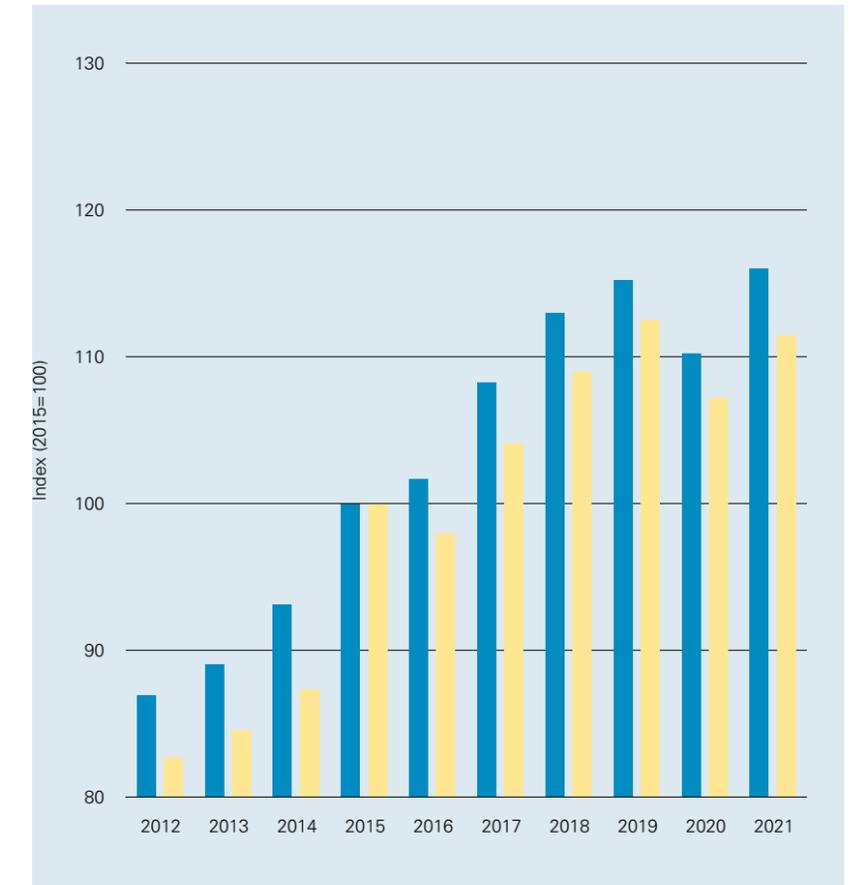
Darüber hinaus kann das Land als attraktiver Standort für britische Unternehmen dienen, die im Zuge des Brexit eine

Niederlassung auf dem (EU-) Festland des Kontinents eröffnen. Demgegenüber steht ein hohes Lohnniveau und – ähnlich wie in Deutschland – ein ausgeprägter Fachkräftemangel. Die Exportorientierung der niederländischen Wirtschaft macht das Land darüber hinaus anfällig für konjunkturelle Schwankungen der Weltwirtschaft.

Exporte/Importe

- Exporte
- Importe

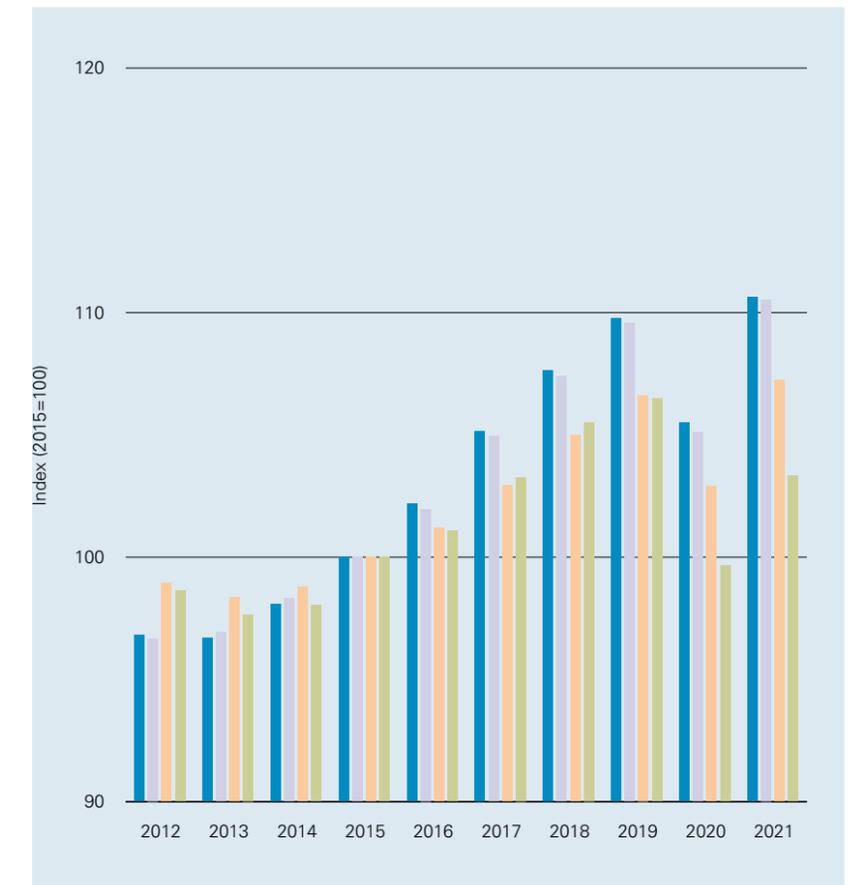
Quelle: Eurostat

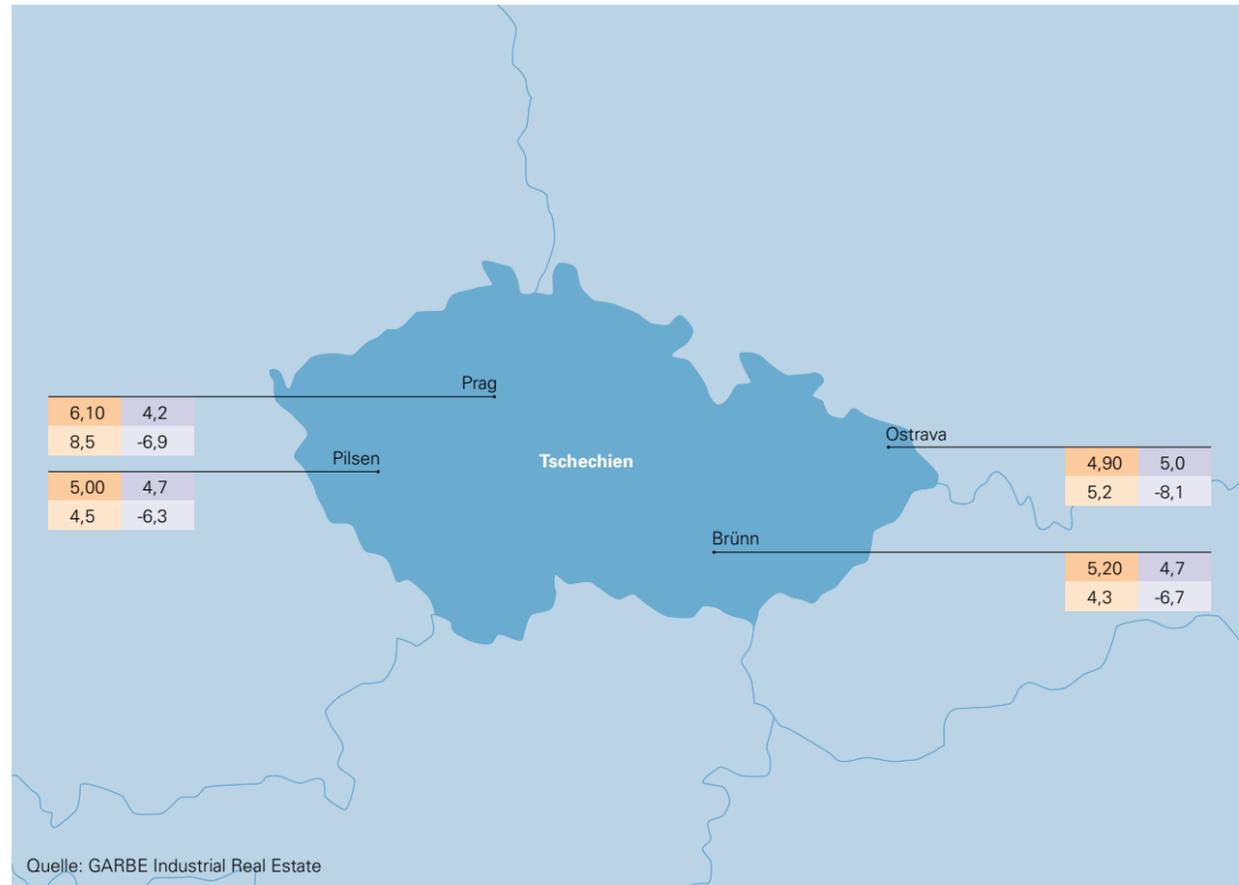


Makroökonomie BIP/Bruttowertschöpfung/ Konsumausgaben

- BIP
- BWS
- Konsumausgaben des Staats
- Konsumausgaben der privaten Haushalte

Quelle: Eurostat





Nationale Logistik-Hot-Spots

Mieten

- Spitzenmiete (H1/2022; Euro/qm)
- Ø Wachstum in % (CAGR H1/2018–H1/2022)

Renditen

- Spitzenrendite in % (NAR, H1/2022)
- Ø Kompression in % (CAGR H1/2018–H1/2022)

5.9

Tschechien

Die Tschechische Republik liegt zentral in Europa und verfügt über eine Wirtschaft, die trotz eines Wandels hin zu einer stärkeren Dienstleistungsorientierung, stark vom Verarbeitenden Gewerbe geprägt ist.

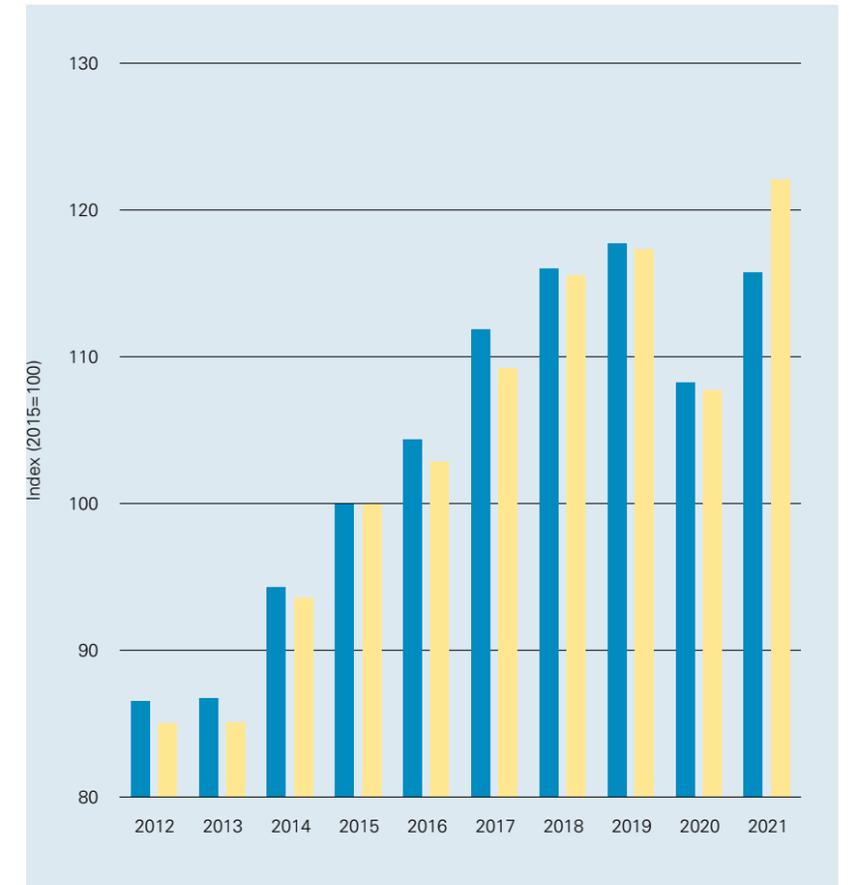
Die Störungen der Lieferketten im Zuge der Corona-Pandemie wirkten sich daher negativ auf die Wirtschaft des Landes aus. Die Kombination aus kleinem Binnenmarkt und Exportorientierung der

heimischen Wirtschaft führt auch hier dazu, dass Änderungen der weltweiten Konjunktur national besonders deutlich zu spüren sind. Im Gegenzug verfügt das Land jedoch über ein enges Netz an verlässlichen Zulieferbetrieben und tätigt in Relation zum BIP die höchsten Forschungs- und Entwicklungsausgaben unter den Visgrád-Staaten.

Exporte/Importe

- Exporte
- Importe

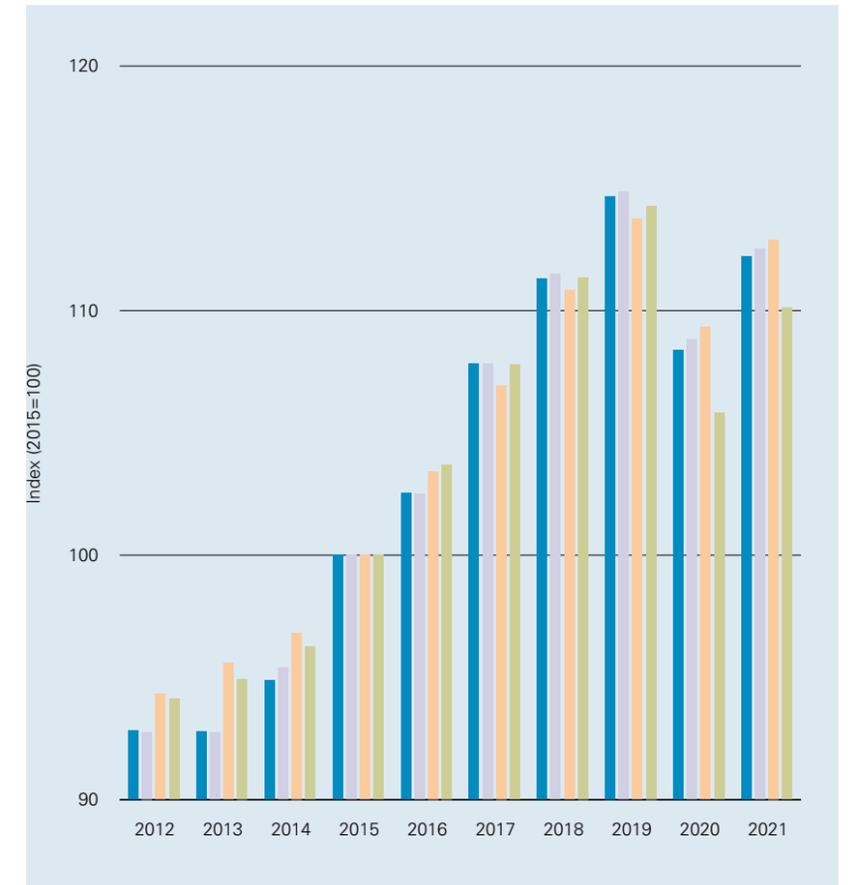
Quelle: Eurostat

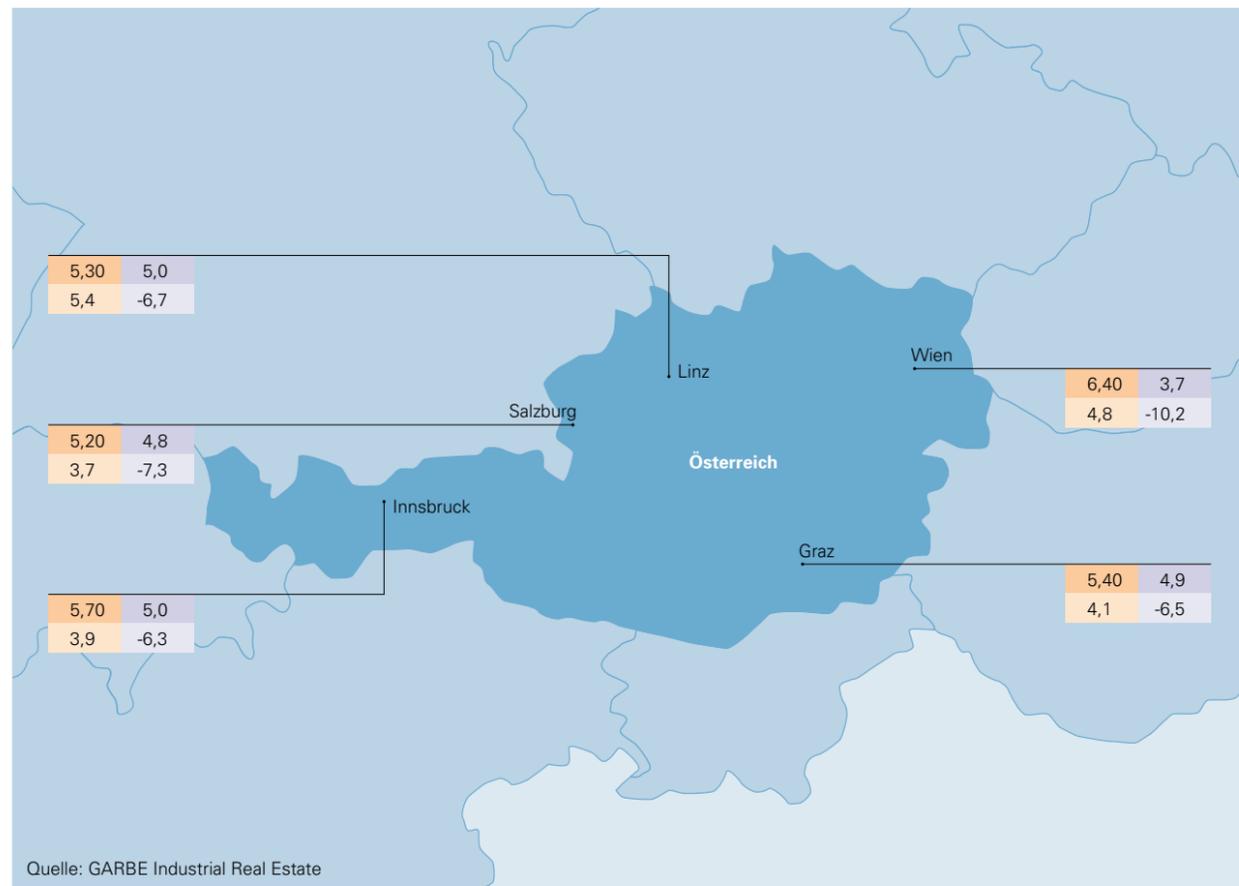


Makroökonomie BIP/Bruttowertschöpfung/ Konsumausgaben

- BIP
- BWS
- Konsumausgaben des Staats
- Konsumausgaben der privaten Haushalte

Quelle: Eurostat





Nationale Logistik-Hot-Spots

Mieten

- Spitzenmiete (H1/2022; Euro/qm)
- Ø Wachstum in % (CAGR H1/2018–H1/2022)

Renditen

- Spitzenrendite in % (NAR, H1/2022)
- Ø Kompression in % (CAGR H1/2018–H1/2022)

5.10

Österreich

Österreich ist ein verhältnismäßig kleines Land, das jedoch historisch eine Brückenfunktion zwischen West-, Mittel- und Osteuropa einnimmt. Die insbesondere im industriellen Bereich breit aufgestellte Wirtschaft der Alpenrepublik bedient einen relativ kleinen Binnenmarkt und ist dementsprechend exportorientiert.

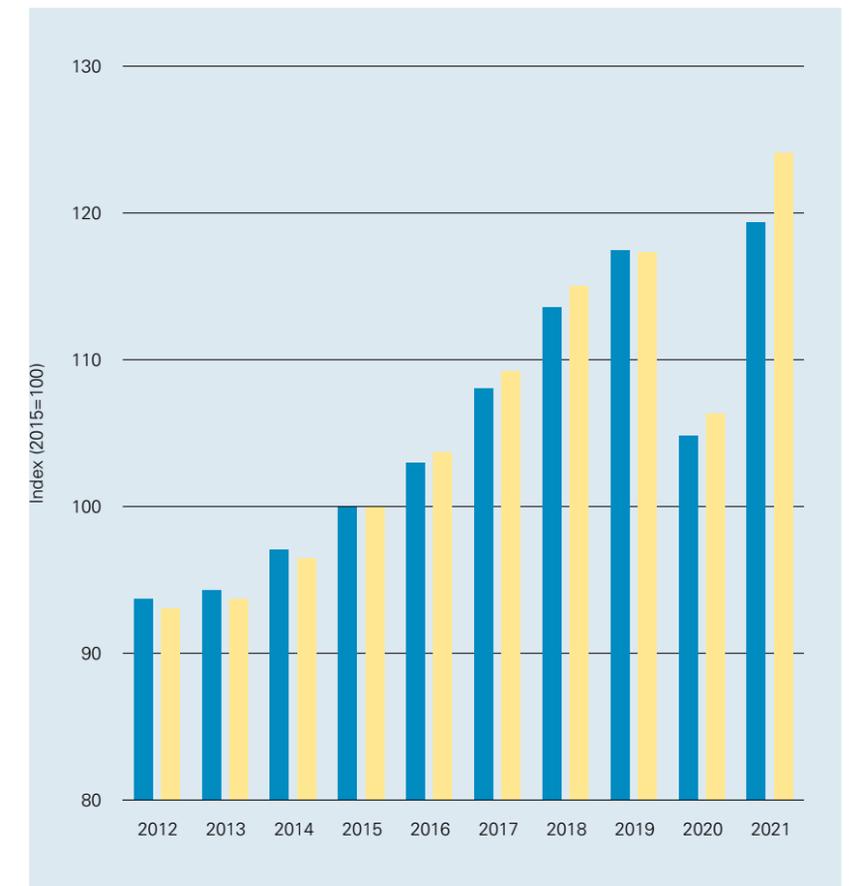
Im Kontext der Logistikwirtschaft ist Österreich im Wesentlichen als Transit-

land gekennzeichnet, zumal durch das Staatsgebiet wichtige europäische Ost-West und Süd-Nord Korridore verlaufen. Politisch machte das Land in den vergangenen Jahren durch häufige und teils aufsehenerregende Wechsel in politischen Spitzenpositionen von sich reden, die die politische Stabilität insgesamt jedoch nicht nachhaltig negativ beeinflusst haben. Sorgen bereitet aktuell jedoch, dass trotz des Ausbaus der erneuerbaren Energien, derzeit noch eine hohe Abhängigkeit von Gasimporten aus Russland besteht.

Exporte/Importe

- Exporte
- Importe

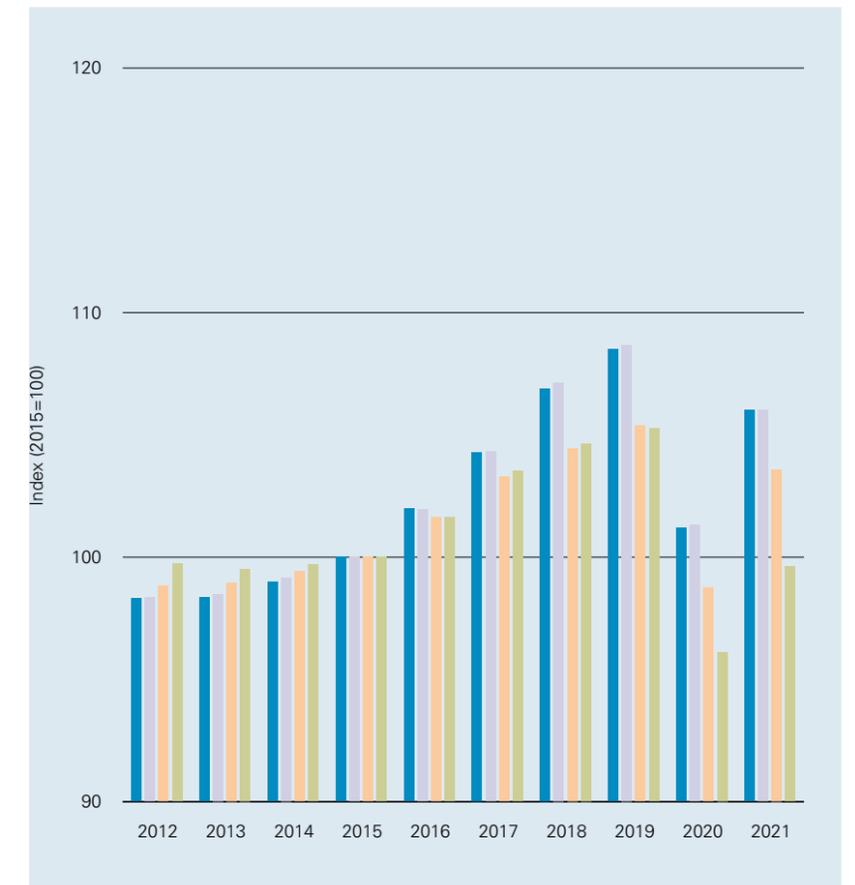
Quelle: Eurostat



Makroökonomie BIP/Bruttowertschöpfung/ Konsumausgaben

- BIP
- BWS
- Konsumausgaben des Staats
- Konsumausgaben der privaten Haushalte

Quelle: Eurostat



5.11

Europäische Perspektiven

Mit Blick auf die Entwicklungen in näherer Zukunft kann von anhaltend hoher Nachfrage nach Logistikflächen ausgegangen werden.

Gemeinsam ist allen hier verglichenen Staaten, dass die Bruttowertschöpfung der meisten der betrachteten Volkswirtschaften pandemiebedingt im Jahr 2020 deutlich einbrach. Im Folgejahr konnte eine Erholung der Wirtschaftsleistung registriert werden, welche jedoch nur im Fall der Niederlande und Polens das Vorkrisenniveau erreichen konnte. Aufgrund staatlicher Eingriffe zur Sicherung von Wirtschaft und Beschäftigung stieg jedoch auch der Grad der Staatsverschuldung meist merklich an.

Betrachtet man den erneuten Anstieg der Importe und Exporte der ausgewählten europäischen Länder kann jedoch angenommen werden, dass die wirtschaftliche Erholung auch auf die international agierenden Logistikunternehmen zutreffen wird. Die Vorzeichen, dass sich die tendenziell positive Wirtschaftsentwicklung aus der Corona-Pandemie heraus auch weiterhin fortsetzt, stehen im Zuge der Entwicklungen im ersten Halbjahr 2022 nicht mehr so günstig. Trotz alledem erwachsen aus den fortwährenden Krisen und Unsicherheiten auch Chancen und Entwicklungspotenziale für das Logistiksegment.

Die nachfolgend aufgeführten Kennzahlen zum Güter- und Warenverkehr auf nationaler Ebene zeigen, welche große Bedeutung dem regen Warenaustausch zwischen den europäischen Nachbarn zukommt. Zudem wird erkenntlich, dass ein großer Anteil dieses Güterausstausches über den Straßenverkehr abgewickelt wird. Vor dem Hintergrund der angestrebten Klimaneutralität Europas und der auf unbestimmte Zeit unsicheren Energieversorgung ergeben sich jedoch auch Möglichkeiten die Dekarbonisierung

des Güterverkehrs voranzutreiben. Ganz oben auf der Liste steht die Nutzung von regenerativer Energie zur klimafreundlichen Erzeugung von Wasserstoff. Eine weitere Möglichkeit könnte der Ausbau des bis dato unterrepräsentierten Schienengüterverkehrs in Ländern wie Spanien, dem Vereinigten Königreich oder Frankreich sein.

Mit Blick auf die Entwicklungen in näherer Zukunft kann weiterhin von einer regen Nachfrage nach Logistikflächen ausgegangen werden. Die Umstellung auf ressourcen- und klimafreundlichere Logistik betrifft sowohl Immobilien als auch den Transport. Die europäischen Nationen bieten gute Voraussetzungen in diesem Transformationsprozess zu bestehen. Darüber hinaus bieten vor allem die Staaten (Mittel-) Osteuropas Voraussetzungen, die es ihnen ermöglichen, von etwaigen Produktions- und Logistikverlagerungen profitieren zu können.

Demgegenüber stehen bereits heute deutliche Nachfrageüberhänge in Ballungsräumen und vielerorts stark ausgeschöpfte Flächenpotenziale für Neuentwicklungen in der Logistik. Der Abbau des Nachfrageüberhangs wird somit erschwert und es bedarf kreativer Lösungen um die Logistiknetzwerke innerhalb Europas weiterhin möglichst effizient zu gestalten.

„Sollte es zu einem Anstieg des Nearshoring kommen, könnten die Märkte, die am meisten davon profitieren, ein überdurchschnittliches Mietwachstum verzeichnen. Vorausgesetzt ihre Leerstandsdaten und Entwicklungspipelines bleiben niedrig.“

(Kevin Mofid, Savills)

Einen Überblick dieser Umstände für die einzelnen Nationen verschafft die folgende tabellarische Übersicht.

Nationale Kennziffern zum Logistikmarkt

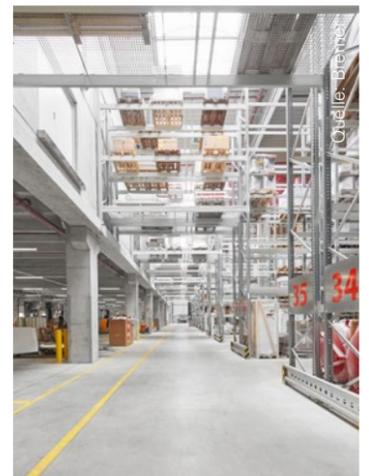
- Maschinenbauerzeugnisse und Fahrzeuge
- Chemische Erzeugnisse
- Nahrungsmittel, Getränke, Tabak
- Sonstige bearbeitete Waren

Quelle: Eurostat

	Modal Split – Anteil am Güterverkehr (2020)			Befördertes Gütervolumen (in Mio. t)			Wichtigste Exportgüter (2021)	Wichtigste Handelspartner (EU) (2019)		Ausblick 2022/2023
	Straße	Schiene	Binnenschifffahrt	Straße	Schiene	Umschlag in Häfen	Anteil Warengruppe	Land	Volumen (in Mrd. Euro)	
Deutschland	75,0 %	17,6 %	7,4 %	3108,0 (2021)	357,6 (2021)	275,7 (2020)	45,8%	Niederlande	155,7	Teils deutlicher Nachfrageüberhang führt zu weiteren Preissteigerungen. Steigende Energiepreise erhöhen die Attraktivität energieeffizienter, ESG-konformer Immobilien zusätzlich.
							24,0%	Frankreich	147,9	
							18,5%	Italien	116,6	
Spanien	95,9 %	4,1 %	-	1626,4 (2021)	24,7 (2021)	477,0 (2021)	28,0%	Frankreich	68,2	Wirtschaftliche Erholung derzeit stark vom Tourismus getrieben, künftig könnte sich Spanien aufgrund von LNG-Importkapazitäten und Photovoltaik-Potenzial zum Energie-Hub Europas und Wasserstoff-Exporteur entwickeln und somit zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs beitragen.
							26,7%	Deutschland	65,4	
							16,0%	Italien	41,5	
Vereinigtes Königreich	90,8 % (2019)	9,1 % (2019)	0,1 % (2019)	1470,5 (2019)	71,1 (2019)	486,1 (2019)	32,6% (2021)	Deutschland	97,7	Im Zuge des Brexit stieg die Nachfrage nach Lagerkapazitäten, da der vormals freie Warenverkehr zwischen Großbritannien und dem europäischen Festland empfindlich eingeschränkt wurde. Die Unsicherheit der globalen Lieferketten könnte diese Entwicklung noch verstärken und die Nachfrage weiter erhöhen.
							21,5% (2021)	Niederlande	59,7	
							15,4% (2021)	Frankreich	44,5	
Frankreich	87,9 %	9,9 %	2,2 %	1649,0 (2021)	94,6 (2021)	274,5 (2020)	33,2%	Deutschland	142,5	Paris stellt weiterhin den Top-Markt im zentralistisch ausgerichteten Frankreich dar. Die Investments in den Korridor-Regionen gerieten zuletzt jedoch unter Druck. Darüber hinaus bestehen aktuell Probleme bei der Energieversorgung. Perspektivisch kann das Land jedoch zum Transitland für Flüssiggas und später Wasserstoff werden.
							23,9%	Italien	77,5	
							21,0%	Spanien	72,9	
Polen	77,4 %	22,6 %	-	1580,5 (2021)	237,9 (2021)	88,5 (2020)	37,0%	Deutschland	107,5	Das langfristig positive Wirtschaftswachstum wurde auch von der Pandemie kaum gedämpft. Künftig könnte Polen eines der zentralen Zielländer von Nearshoring darstellen, was auch den Flächenbedarf in der Logistik erhöht.
							36,0%	Italien	21,6	
							12,4%	Tschechien	18,8	
Italien	88,0 %	11,9 %	0,1 %	933,6 (2020)	104,2 (2021)	469,6 (2020)	35,5%	Deutschland	102,2	Die wirtschaftliche Erholung der letzten Jahre hat Italien zu einem dynamischen Logistikmarkt gemacht. Das Land ist derzeit aber – ähnlich wie Deutschland – stark von russischen Energielieferungen abhängig. Der Sturz der Regierung Draghi stellt einen weiteren Unsicherheitsfaktor für die weitere Entwicklung dar.
							32,7%	Frankreich	70,9	
							14,2%	Spanien	40,5	
Niederlande	52,2 %	6,1 %	41,6 %	702,0 (2021)	42,6 (2021)	593,2 (2021)	31,9%	Deutschland	195,4	Die Niederlande fungieren als wichtige europäische Logistikdrehscheibe. Perspektivisch sollen Infrastrukturen und die Gewinnung erneuerbarer Energien weiter ausgebaut werden und die nationale Wirtschaft hat sich zuletzt dynamisch entwickelt. Ein Rückgang des Welthandels könnte diese Entwicklung jedoch gefährden.
							20,3%	Belgien	85,5	
							18,0%	Frankreich	52,6	
Tschechien	77,2 %	22,8 %	-	500,3 (2021)	99,6 (2021)	-	55,6%	Deutschland	83,2	Tschechien hat sich – ähnlich wie Polen – zu einem bedeutenden Produktionsstandort entwickelt. Nearshoring-Tendenzen könnten auch hier die Nachfrage nach Logistikflächen weiter erhöhen.
							26,9%	Polen	19,0	
							7,4%	Slowakei	18,9	
Österreich	68,0 %	29,7 %	2,3 %	403,5 (2021)	102,2 (2021)	-	37,5%	Deutschland	96,6	Die Brückenfunktion zwischen West-, Mittel- und Osteuropa macht Österreich zu einem wichtigen Transitland im Logistikbereich. Die potenzielle Verlagerung von Produktionskapazitäten könnte dies künftig noch verstärken.
							32,0%	Italien	18,3	
							15,0%	Schweiz	13,2	

6

Neue Industriekultur





Quelle: Bremer

6.1

Implikationen der neuen (europäischen) Industriekultur für Logistikimmobilien

Was bedeuten die neuen Industrieziele und Wirtschaftsstrukturen für die Zukunft der Logistik?

Bereits in der ersten Studie Logistik und Immobilien aus dem Jahr 2015 wurden Distribution und Logistikwirtschaft in einen sich gegenseitig bedingenden Kontext mit Konsumgewohnheiten und der Güterproduktion gestellt.

Hier hat sich sieben Jahre später mit einem neuen Blick auf den globalen Multilateralismus, der innerhalb Europas besonders von Deutschland in seinen wirtschaftlichen Beziehungen zu China ausgebaut wurde, ebenso auf die stärker betonten Themen Klima, Smart Cities oder eine von der EU propagierte ‚Industry 5.0‘ ein neues Umfeld für die Logistik ergeben, die in diesem Kapitel schlaglichtartig abgewogen werden soll. Was bedeuten die neuen Industrieziele und Wirtschaftsstrukturen für die Zukunft der Logistik? Was muss beachtet werden, um aus der dynamisierten Transformation Chancen generieren zu können?

Zentrale Themen, die mit diesem Ziel adressiert werden, sind:

- Höhere Sicherheitsprämien im gesamten Wirtschaftsprozess
- Die Bedeutung von politischen Setzungen im globalen Wirtschaften
- Verkürzte Lieferketten sowie neue Produktions- und Umschlagorte
- Lagerflächen als Katalysatoren von geschwächten Distributionsketten
- EU-Industriepolitik und ihre Transformationsfelder
- Umbau von Metropolen zu Smart Cities, Energie und Klima als politische und wirtschaftliche Kernaufgaben

>

Versorgungssicherheit geht vor Marge

Tonangebend ist aktuell ein neuer Schlagabtausch zwischen Staat und Unternehmen was die Versorgungssicherheit bei Energie und systemrelevanten Produkten angeht. Ebenso wie die Themen Finanzierung (Kapitel 3) und Baukosten (Kapitel 4) eine Kostensteigerung für die Logistik in sich birgt, aber auch neue, zusätzliche logistische Ressourcen in Form von Lagerflächen und neuen Nearshoring-Standorten, also ‚heimgeholten‘ Produktionsstandorten erfordert. Beide Themen werden weiter unten näher behandelt.

„Ein großer Teil der europäischen Industrie basiert auf sehr billiger Energie aus Russland, sehr billiger Arbeitskraft aus China und hochsubventionierten Halbleitern aus Taiwan“, erklärte die EU-Kommissarin Margrethe Vestager im Sommer in einem Interview mit der belgischen Wirtschaftszeitung „De Tijd“. Es sei ein Risiko gewesen, sich trotz des attraktiven Preises von Russland abhängig zu machen. „Die Lektion, die ich gelernt habe: Wir müssen eine Sicherheitsprämie zahlen.“

Entsprechend völkerrechtlich motiviert und ökonomisch diversifizierend orientiert ist die europäische und US-Wirtschaftspolitik der letzten Monate. Der Ukraine-Krieg und chinesische Aggression gegen den wichtigen Chip-Produktionsstandort Taiwan sind neben etlichen Nebenschauplätzen die Impulsgeber der aktuellen ‚Zeitenwende‘. Die deutsche Industrie wendet sich über Ihre Verbände dabei in dem Kontext schon gegen eine zu weit gehende Regulierung, um sich profitable Wirtschaftsstrukturen weiterhin offen zu halten:

„Wir müssen nicht noch einmal beweisen, dass Planwirtschaft nicht erfolgreich ist. Deshalb brauchen wir den ordnungspolitischen Konsens, dass Eigentum, Eigenverantwortung und

unternehmerische Freiheit zentrale Elemente der sozialen Marktwirtschaft sind und bleiben müssen“, sagte Siegfried Russwurm, Präsident des BDI.

Deutschland gilt in der Industriepolitik spätestens seit der Strategie für Industriepolitik von Ex-Wirtschaftsminister Altmaier als Reformkandidat mit erheblichen möglichen Auswirkungen auf den gesamteuropäischen Wohlstand. Russwurm benennt die Ziele, abseits von den in der Strategie geforderten globalen Champions, so: „Dabei muss gerade jetzt ein Investitionsturbo einsetzen: dauerhafte Unterstützung für Innovation – inhaltlich genauso wie regulatorisch und finanziell. Aber auch einfache Dinge wie verbesserte Abschreibungsbedingungen sind Bausteine für dringende Investitionen in Klimaschutz, Gesundheitstechnologie und Digitalisierung.“

Damit sind neben Kern-Technologien wie Batteriezellen und Mikrochips wie auch die der Industrie 4.0 folgende Industrie 5.0 als programmatische Blaupausen eine künftige Basis für ökonomischen Wandel und damit auch Wandel in der Logistikwirtschaft. Über die Industrie 4.0, mit ihrer Betonung von Digitalisierung und Künstlicher Intelligenz hinaus stellt die Industrie 5.0 darauf aufbauend das Verhältnis zwischen Mensch und Maschine in das Zentrum.

Ziel der künftigen Logistikwirtschaft ist in diesem Kontext in der Übertragung ein noch stärkerer Fokus auf den Konsumenten in seiner nachhaltigen und resilienten Versorgung mit Grundbedürfnissen – ggf. mit einer Sicherheitsprämie auf Kosten einer Marge.

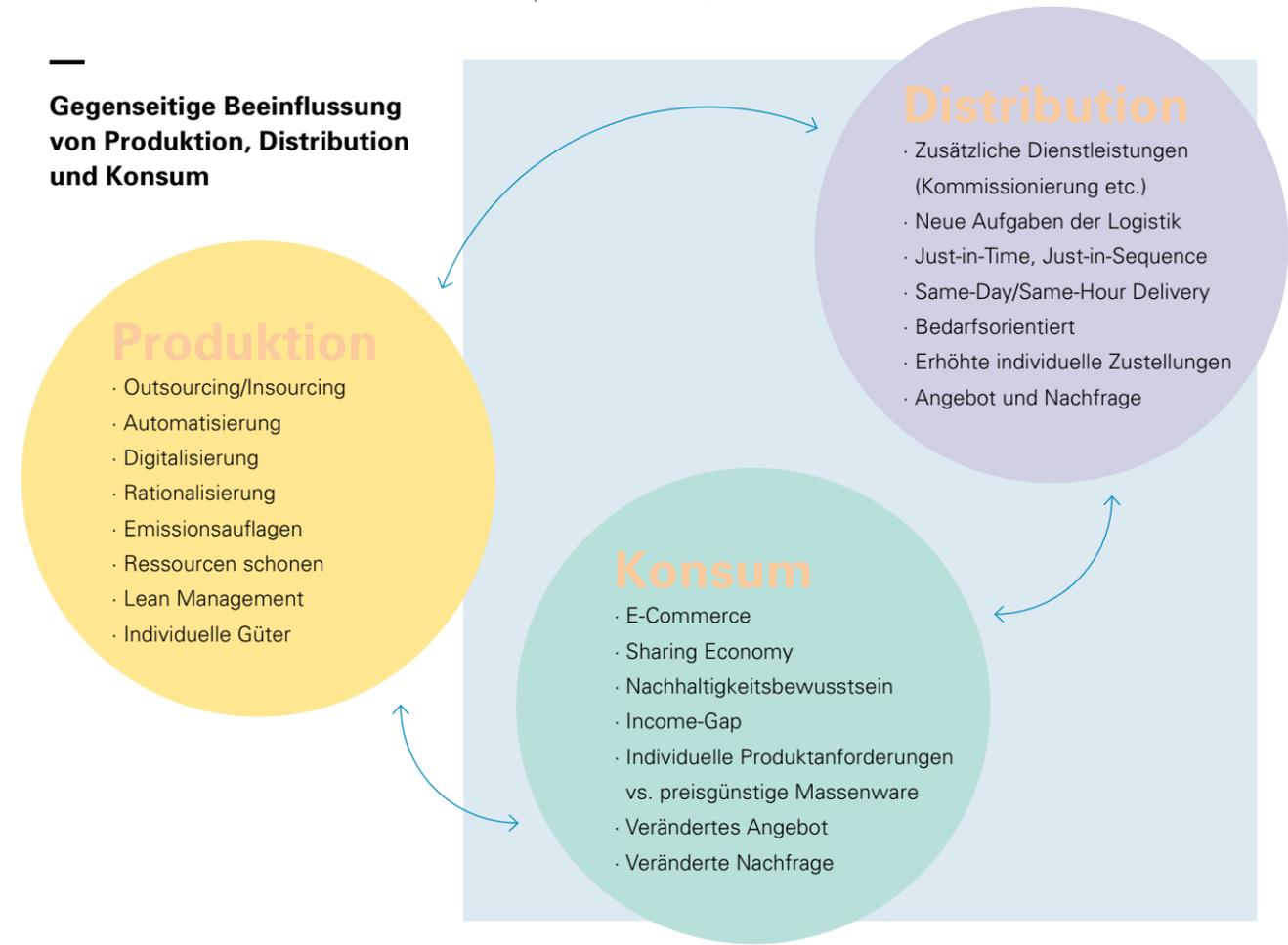
Es ist noch zu früh für Daten und Modelle, aber diese aktuellen Ausgangsbedingungen geben neben struktureller Transformation deutlich Hinweise auf eine starke Bedeutung vor allem – wegen ihres Volumens – der weiteren deutschen Industrieentwicklung für die europäische Logistik. Anders als die meisten europä-

schen Länder konnten Deutschland und auch Spanien ihre Industriebeschäftigten steigern. Beschäftigungszahlen sind auch künftig ein Garant für Impulse in die Logistikwirtschaft.

>

Deutschland gilt in der Industriepolitik spätestens seit der Strategie für Industriepolitik von Ex-Wirtschaftsminister Altmaier als Reformkandidat mit erheblichen möglichen Auswirkungen auf den gesamteuropäischen Wohlstand.

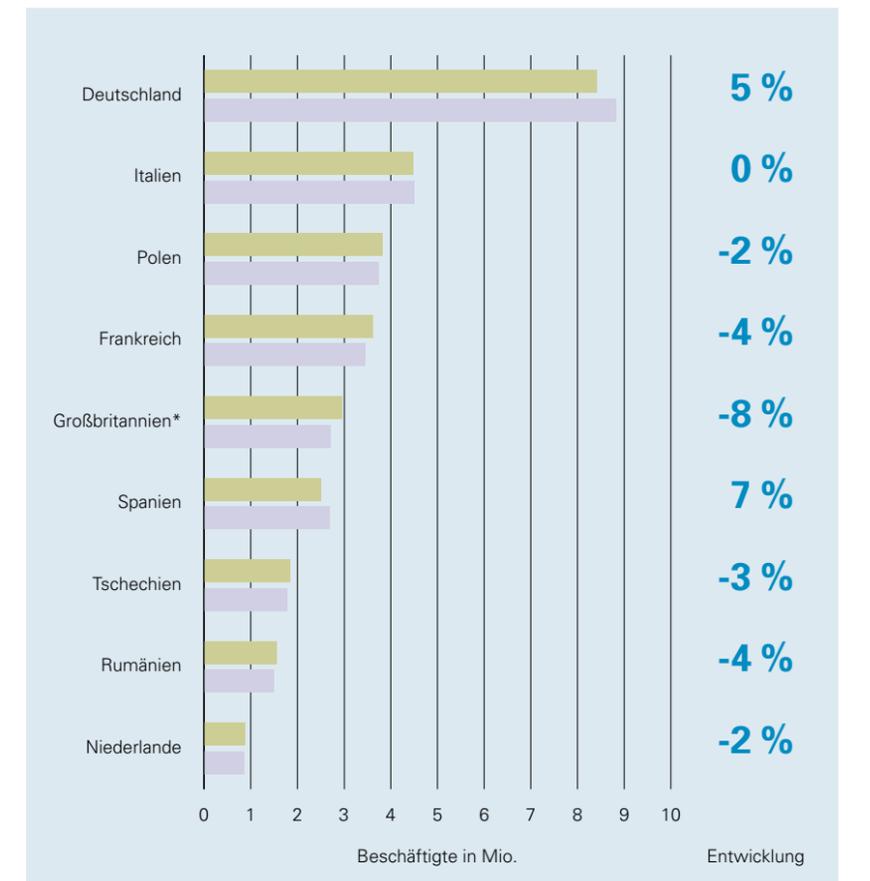
Gegenseitige Beeinflussung von Produktion, Distribution und Konsum



Industriebeschäftigte in ausgewählten EU-Ländern

- 2016
- 2021
- Entwicklung

Quelle: Eurostat, *Office for National Statistics



Größere Unabhängigkeit von China und anderen autokratischen Systemen

In der aktuell akuten Frage nach Abhängigkeiten von autokratischen Staaten und dem ideellen Preis, den man dafür bereit ist zu zahlen, wird – unter betriebswirtschaftlicher Perspektive – leicht übersehen, dass politische Systeme jeweils Zeichen ihrer Zeit sind. China unter der politischen Führung von Premierminister Wen Jiabao war bis 2013 ein anderer Partner als heute unter Führung von Staatspräsident Xi Jinping. Ähnliches galt und gilt selbst für die USA (unter Donald Trump), aber auch für Indien (unter Narendra Modi), die Golfstaaten und andere Wirtschaftspartner im globalen Multilateralismus.

Handelspartner wie Vietnam, Thailand oder die Philippinen, die mittlerweile mit ihren attraktiven Niedriglöhnen als partieller Ersatz für den Handel mit China genannt werden, sind möglicherweise in zehn Jahren ebenso wenig akzeptabel wie Russland als Energieversorger und Partnerstaat heute. Grundsätzlich neigt in der Gesamtbetrachtung die aktuelle Weltlage eher Autokratien zu: Erstmals seit 2004 verzeichnet der sogenannte Bertelsmann Transformationsindex (BTI) mehr autokratische als demokratische Staaten. Von den 137 untersuchten Entwicklungs- und Transformationsländern sind nur noch 67 Demokratien. Die Zahl der Autokratien ist auf 70 angestiegen.

Hier ist für die Perspektive auf Logistik in Europa eine langfristig eher geringere Vorbestimmung zu beobachten, als in der Frage nach den Reformkräften und den industriellen Innovationen innerhalb der europäischen Volkswirtschaften – trotz aller akuten Lieferkettenproblematiken und dem Ruf nach systemischer Resilienz.

Die Einordnung der aktuell viel diskutierten Nearshoring-Aktivitäten, also der Anpassung von Produktion und Lieferketten an die jeweilige Weltlage durch den

Aufbau von größerer nationaler Autarkie, mag das Wort der amerikanischen Finanzministerin Yanet Yellen vom „Friendshoring“ treffend relativieren. Wer ist wie stark und zu welchem Zeitpunkt Handelsfreund? Dennoch ist das Thema wert, im Hinblick auf künftige Logistikstrukturen näher betrachtet zu werden.

„Von Re- und Nearshoring profitieren können die Märkte mit im europäischen Vergleich geringen Lohn- und Energiekosten oder eher unregulierten Arbeitsmärkten. Diese Vorteile hat man ursprünglich in Asien gesucht und es wird versucht diesen Zielen hier möglichst nahe zu kommen. Daher können hier Süd- und Osteuropa aber auch Türkei oder der Norden Afrikas profitieren. Hochlohnländer mit hochregulierten Arbeitsmärkten und ohnehin bestehendem Fachkräftemangel wie Deutschland werden in geringerem Maß profitieren.“

In der Produktion hingegen werden auch die Lagen profitieren könne, die zu den hochindustrialisierten Gebieten der blauen Banane gehören.“
(Tobias Kassner, GARBE Industrial Real Estate)

Effekte und Grenzen von Nearshoring

Die vergangenen Jahrzehnte waren vom wirtschaftlichen Paradigma der Globalisierung geprägt. Im Zuge dessen wurden Fertigungsprozesse aus Europa zunehmend in andere Teile der Welt verlagert um Kosteneinsparungen zu verwirklichen. Die fortschreitende Digitalisierung ermöglichte darüber hinaus die Auslagerung von bestimmten Dienstleistungen. Als Zielländer fungierten insbesondere asiatische Länder, vereinzelt jedoch auch Staaten in Südamerika. Im höchsten Maße profitierte von diesen Entwicklungen jedoch China, ein Land, das mit niedrigen Energiekosten, einem günstigen Lohnniveau und hoher Arbeitskräfteverfügbarkeit nach wie vor

ein besonders wettbewerbsfähiges Produktionsumfeld bietet. Darüber hinaus bietet das bevölkerungsreichste Land der Erde selbst einen wirtschaftlich enorm wichtigen Absatzmarkt.

Ihren Zenit hat die Globalisierung jedoch allem Anschein nach bereits überschritten. Sie erreichte ihren Höhepunkt vor der globalen Finanzkrise der späten 2000er Jahre und nahm seitdem deutlich ab. Als Gründe können zunehmende Handelshemmnisse, beispielsweise zwischen den USA und China, oder auch gestörte Lieferketten genannt werden.

Insbesondere die Covid-Pandemie machte ab dem Frühjahr 2020 die Fragilität der globalen Lieferketten deutlich. Der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine verschärfte die angespannte Situation weiter und wird laut Internationalem Währungsfonds die wirtschaftliche und geopolitische Ordnung langfristig grundlegend verändern.

Um Liefer- bzw. Produktionsketten resilienter zu gestalten, bieten sich unterschiedliche Mittel und Wege an. Zu den langfristig angelegten Maßnahmen zählt das sogenannte Nearshoring, also die Verlagerung der Produktion von Gütern in ein nahegelegenes Land und somit näher an die jeweiligen Verteilzentren heran. Zu den weiteren Möglichkeiten zählt eine vermehrte Lagerhaltung, insbesondere von kritischen Rohstoffen und Materialien bzw. Produkten. Letzteres umfasst auch die mögliche Abkehr vom Just-in-time-Konzept in der Produktion. Damit einher geht jedoch ein erhöhter Flächenbedarf, was einerseits höhere Kosten verursacht, aber andererseits die akut geforderte Resilienz der Gesamtwirtschaft erhöht.

„Aktuell wird als Folge der gestörten Lieferketten sehr viel Fläche angemietet, um kurzfristige Engpässe ausgleichen zu können. Eine strategisch ausgerichtete

Neuordnung der Flächen ist dies noch nicht. Dies wird im Zuge der Diversifizierung der Lieferketten mit bewusst eingebauten Redundanzen entstehen. Dies benötigt jedoch Zeit zum Aufbau.“
(Tobias Kassner, GARBE Industrial Real Estate)

Nearshoring setzt einen längerfristigen Prozess voraus. Für China muss ungeachtet aller akuten Probleme in den globalen Seehäfen – nach den Diskussionen der letzten Monate – festgehalten werden, dass derzeit kein weiteres Land in der Region ad hoc über vergleichbare Produktionskapazitäten verfügt. Daher wird der Transformationsprozess bezüglich neuer Produktionskapazitäten in Asien voraussichtlich graduell und pro-

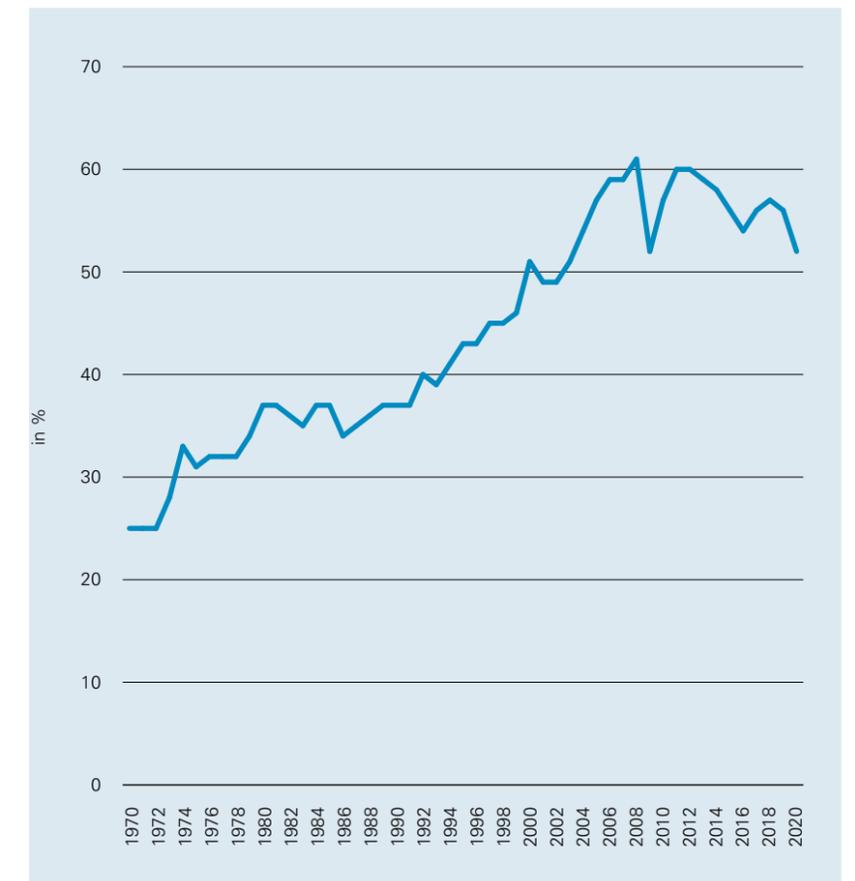
dukt- oder branchenspezifisch ablaufen. Für unterschiedliche Produkte werden sich absehbar unterschiedliche Zielländer herauskristallisieren, je nach komparativem Vorteil und je nach jeweiligen wirtschaftspolitischen Fördermaßnahmen und ggf. staatlichen Subventionen. Es könnten danach von Produktionsverlagerungen im Bereich Elektronik Malaysia und Vietnam profitieren. Im Automobil- und Lebensmittelbereich scheint hingegen Thailand, und im Bereich Maschinen und Petrochemikalien Indonesien, jeweils ein geeignetes Zielland. Der Stadtstaat Singapur könnte mit seinen immensen Subventionsmöglichkeiten einen Bedeutungszuwachs bei der Fertigung von Halbleitern und Pharmazeutika erfahren.

Ihren Zenit hat die Globalisierung jedoch allem Anschein nach bereits überschritten. Sie erreichte ihren Höhepunkt vor der globalen Finanzkrise der späten 2000er.

Welthandel als Anteil des gesamten globalen Bruttoinlandsproduktes

— prozentualer Anteil

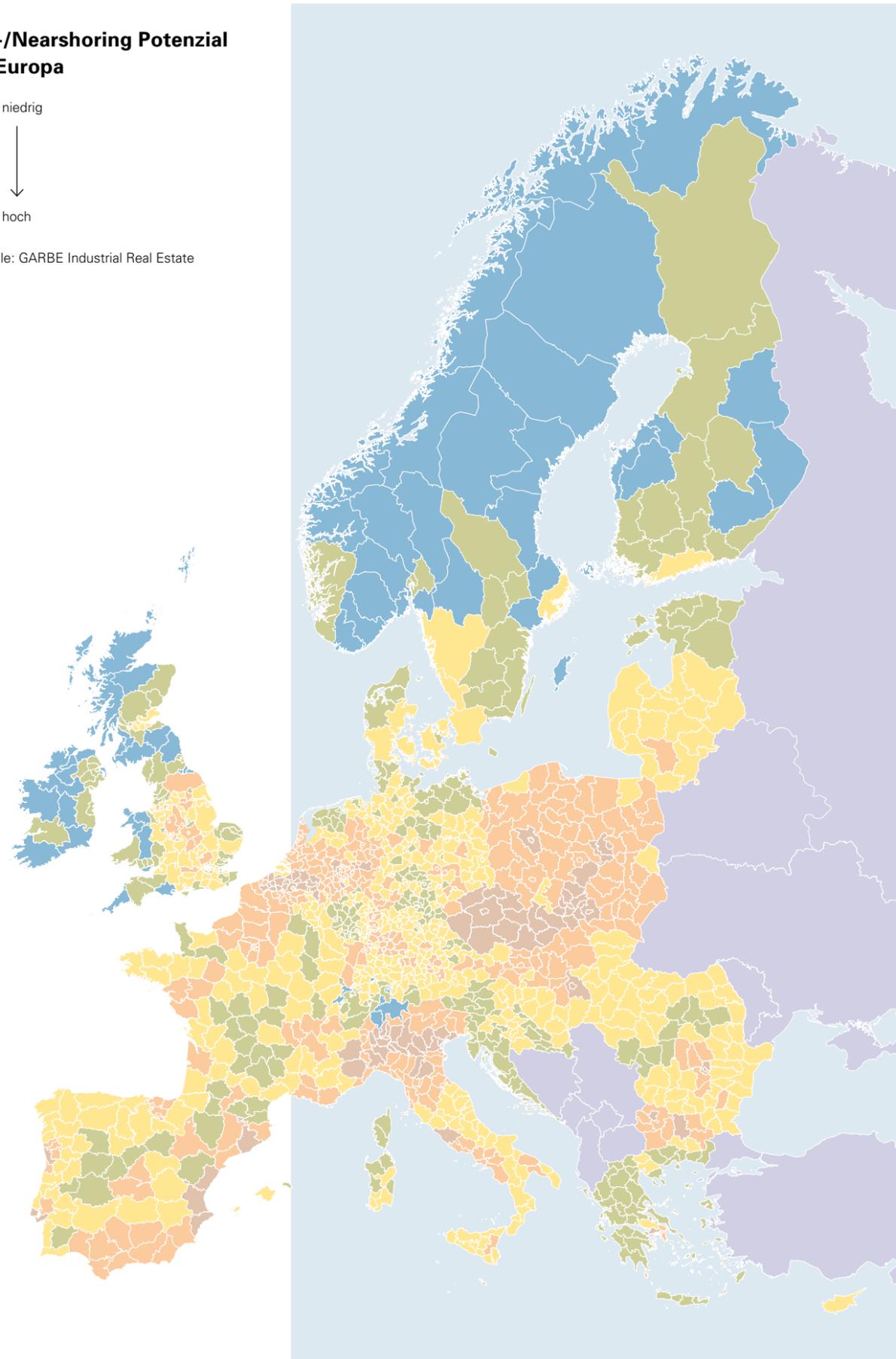
Quelle: Weltbank



Re-/Nearshoring Potenzial in Europa



Quelle: GARBE Industrial Real Estate



6.2

Europäische Potenziale

Zuletzt sahen in 2021 und 2022 alle europäischen Logistikimmobilienmärkte eine gestiegene Nachfrage nach Lagerflächen.

Nearshoring stellt jedoch kein allein auf Asien beschränktes Phänomen dar, auch bestimmte europäische Regionen könnten künftig profitieren. Wie hoch die entsprechenden Potenziale ausfallen hat GARBE im Rahmen des Potenzialindex berechnet. In die Berechnung fließen dabei folgende Faktoren ein:

- Infrastruktur
- Lohnkostenniveau
- Arbeitskräfteverfügbarkeit
- Energiekosten (jeweils voll gewichtet)
- Logistikmietpreise
- Fahrzeitisochronen
- Industrieflächenbestände (jeweils halb gewichtet)

Als räumliche Betrachtungsebene fungieren die europäischen NUTS-3-Regionen. Besonders hohe Nearshoring-Potenziale bestehen demnach beispielsweise in Tschechien, Teilen Belgiens und Polens, entlang der spanischen Mittelmeerküste sowie im Gebiet der oberitalienischen Po-Ebene.

Für Logistik und ihre Immobilien und ergeben sich dadurch sicherlich Veränderungen, die eine stärkere regionale Streuung zur Folge haben könnten. Die Frage bleibt jedoch, ob diese Prozesse von veränderten Handelsbeziehungen nicht in der Palette der Einflussfaktoren altbekannt und dementsprechend nur wenig folgenreich auf Marktvolumina und -werte bleiben werden.

Wieviel Lager muss sein? Wo und zu welchen Zusatzkosten?

Größere Kapazitäten an Lagerflächen und Stufen der Lagerhaltung in der Disposition erhöhen, anders als Just-in-Time-Ketten, die Kosten in der Logistik und im Warenpreis. Der Vorteil: Sie erhöhen die Resilienz von Produktionsprozessen und Lieferungen. Zuletzt sahen in 2021 und 2022 alle europäischen Logistikimmobilienmärkte eine gestiegene Nachfrage nach Lagerflächen. Zwei Fallbeispiele aus der deutschen Industrie zeigen im Folgenden die Zusammenhänge abhängig von verschiedenen Wirtschaftszweigen und globalen Zuliefer-Situationen:

>

„Die Frage ist, was europäische Zulieferer wirklich leisten können werden.“



Thomas Riege, Prokurist,
Trench Germany GmbH

Welche Branchen und Unternehmen profitieren von dem Energiethema/-krise (gestiegene Preise, Mangel etc.), welche verlieren?

Etwa 2 % unserer Gesamtkosten sind derzeit direkte Energiekosten. Wir verwenden Mineralöl, Elektroenergie und Gas, um Öfen zu befeuern, für Fertigungsstätten, aber auch für Heizungsanlagen und Licht. Die Ausgaben steigen massiv.

Aber wir hatten Glück, wir errichten seit 2 Jahren eine Hackschnitzelanlage und mehrere Photovoltaikanlagen auf den Dächern. Allein aus diesen Projekten stiegen Investitionen am Standort um ca 25 % p.a. Gerade bei den stetig steigenden Energiekosten sollten wir uns vor einer weiteren Kostenexplosion aus direktem Energieverbrauch bewahren.

Wer sich solche Investitionen nicht leisten kann, ist deutlich im Nachteil. Und weil ich denke, dass das gerade finanzschwache oder kleinere Unternehmen sind, glaube ich, dass ebendiese unter der Energiekrise am meisten leiden werden.

Nochmal zur Logistik. Werden Sie künftig mehr die Lieferanten in Kroatien und Polen nutzen und weniger aus China beziehen?

Unser Markt erwartet von uns Lieferzeiten zwischen vier und fünf Monaten für die Produkte ab Auftragsvergabe. Allerdings warten wir auf einige Zulieferteile schon über drei Monate. Üblicherweise ist die Durchlaufzeit in der Fabrik für viele Produkte vier Wochen, dann kommt der Transport zum Kunden noch hinzu.

Bei Wettbewerbern aus Asien kämpfen wir im internationalen Geschäft (neben dem Preis) hauptsächlich gegen die Lieferzeiten. Daher wären wir froh, den Zulieferer so dicht wie möglich bei uns zu haben um inbound Lieferzeit zu sparen.

Hier in Europa gibt es aber nicht so viele große Lieferanten für viele Commodities (z.B. Aluminium oder Stahl). Noch dazu, wo seit kurzem ja auch Russland als Herkunftsland ausscheidet.

Folglich kommt man mit einem großen Bedarf nicht um Fernost herum. Aber das Damoklesschwert, dass dort Qualitätsmängel zu spät erkannt werden und der Aufwand dann hoch wird, rechtfertigt nicht in jedem Fall die üblicherweise niedrigeren Rohstoffkosten.

Ist da auch ein Strategiewechsel zu erkennen, sich mehr nach Europa zu orientieren?

Inzwischen gehen wir noch mal verstärkt zu einer Second-Source-Strategie über, auch wenn der zweite Lieferant in Europa deutlich teurer ist – das ist gerade schon ein Paradigmenwechsel. Aber die Frage ist, was die neuen Zulieferer dort wirklich leisten können. Fakt ist, dass wir spezielle Gussformen brauchen, die wir nicht beliebig oft durch die Gegend verschiffen können. Somit ist ein Umsetzen von China nach Polen nicht ohne weiteres sinnvoll.

Selbst Investitionen in neue Formen bei anderen Lieferanten stellen sich oft als schwerer heraus als es sich zunächst anhört: z. B. während dem Qualifizierungsprozess eines komplett neuen Lieferanten.

Wie sind die Wachstumserwartungen? Verändern sich die Warenströme?

Der Energiemarkt ist bestimmt durch den Wandel hin zu umweltfreundlichen Lösungen. Das erfordert global große Investitionen in Infrastruktur zur Energieübertragung. Wir erwarten einen Anstieg des Bedarfes für die nächste Dekade.

Von dieser wird auch meine Firma profitieren, wenn wir unser Produktportfolio weiterhin zukunftsträchtig erfolgreich ausrichten und die Logistik im Blick behalten.

Auf der Inbound Seite wird es dabei neue Wege geben müssen: Luftfracht ist traditionell sehr teuer, Seefracht teilweise zur Zeit zu Weilen unkalkulierbar, die Kapazitäten zum Transport werden von einer Krise zur nächsten immer schwieriger. Zusätzlich fallen Alternativen (wie Transsibirische Eisenbahn) durch Krieg aus.

Aber auch die Outbound Logistik unterliegt denselben Herausforderungen. Kurz: Logistik ist ein Riesenthema und befindet sich in einer Art Wandler bzw. der Suche zurück zu vertrauenserweckenden Lösungen.

„Für unsere neuen Projekte soll der Schienenverkehr stärker integriert werden.“



Jan-Peer Skupin, Leiter Gewerbeimmobilien, Volkswagen Immobilien

In der Automobilbranche weist Jan-Peer Skupin von VW Immobilien zu Recht darauf hin, dass für die kommenden Jahre quasi eine Doppelstrategie für E-Mobility und Verbrenner parallel zu erwarten ist. Auch das ist angesichts der Bedeutung der Branche für den Logistikimmobilienmarkt ein relevanter Einwand.

Welche Branchen profitieren in Ihren Augen vom neuen Energiethema?

Die Energiewende bietet erhebliches Potential für verschiedenste Branchen. Profitieren können davon sowohl der Mittelstand als auch Großunternehmen, insbesondere wenn sie innovativ agieren. Auf die Immobilienbranche kommen mit der Energiewende große Herausforderungen zu. Dies insbesondere auch im Rahmen der Ertüchtigung des Gebäudebestandes, was aber wiederum auch erhebliches Geschäftspotential für diverse Branchen bietet.

Die Energiewende in der Automobilbranche spüren Sie seit wann genau?

Der Volkswagen Konzern und damit auch Volkswagen Immobilien bekennen sich zu den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens und zum Green Deal der Europäischen Union. Volkswagen befindet sich auf dem „Way to ZERO“ und hat das langfristige Ziel, bis 2050 vollständig klimaneutral zu sein. Volkswagen Immobilien hat im Rahmen seiner Nachhaltigkeitsstrategie auch einen eigenen Blue Building-Standard entwickelt, eine Kombination aus DGNB, Energieeffizienz und CO₂-Vermeidung. Volkswagen forciert mit Nachdruck den Wandel hin zur Elektromobilität. So entsteht in unmittelbarer Nähe des Wolfsburger Stammwerkes ein neuer Fertigungsstandort für das E-Modell Trinity. Zudem ist auch der Bau von sechs Gigafabriken in Europa mit 240 GWh bis 2030 geplant, bereits begonnen hat der Bau der eigenen Zellfabrik am Standort Salzgitter.

Stichwort: Zulieferer, welche Veränderungen ergeben sich da womöglich?

Die Geschäftspartner gestalten den Unternehmenserfolg des Volkswagen Konzerns maßgeblich mit, weswegen Volkswagen auf eine enge Kooperation mit seinen Geschäftspartnern setzt. Dies gilt genauso für Volkswagen Immobilien im Rahmen von Entwicklung, Realisierung und Betrieb der Immobilien. Bereits aus der Transformation der Automobilbranche in Richtung Elektromobilität ergeben sich erhebliche Veränderungen für die Zulieferer. Zusätzlich verstärkt wurden die Herausforderungen in den letzten zwei Jahren durch die Folgen der Corona Epidemie als auch des Krieges in der Ukraine. Die daraus resultierenden Effekte auf Preise und Verfügbarkeit von Rohstoffen und Produkten haben fallweise zu geänderten Produktionsabläufen als auch zu zusätzlichen logistischen Flächenbedarfen geführt. Auch aus der

parallelen Produktion von Elektro- und Verbrenner-Fahrzeugen resultieren zeitweilig zusätzliche Logistikflächenbedarfe.

Thema Just-in-Time: Werden bei Ihnen eigene Lagerbestände gebaut?

Für die heutigen Produktionsprozesse ist eine gesicherte Versorgung naturgemäß von sehr großer Bedeutung. Volkswagen Immobilien unterstützt den Volkswagen Konzern als Immobilienpartner bei der externen Anmietung als auch beim Bau von Logistikimmobilien. Im Rahmen der Entstehung des neuen Fertigungsstandortes für das E-Modell Trinity in Wolfsburg beabsichtigt Volkswagen erstmalig auch die Entwicklung eines direkt angrenzenden Lieferantenparks zur Flächenvermietung an Geschäftspartner ab 2026.

Welche Verkehrsträger (Auto, Bahn etc.) spielen künftig eine stärkere, welche eine schwächere Rolle?

Bei der Erreichung der CO₂-Neutralität steht im Volkswagen Konzern auch eine nachhaltige Logistik im Focus und dies ganz gleich, ob mit LKW, Bahn oder auch dem Schiff. Dabei ist auch „Grüner Strom“ auf dem Vormarsch – so auch bei den Bahntransporten des Volkswagen Konzerns in Deutschland. Bei Material- als auch bei Fahrzeugtransporten nutzt die Konzernlogistik auf deutschen Strecken grünen Strom von DB Cargo. Auch auf der Straße soll der Transport nachhaltiger werden. In einem Modellversuch laufen Scania-Lkws mit Bio-LNG, das aus landwirtschaftlichen Abfällen entsteht. Zudem transportiert Volkswagen als erster Konzern in der Automobilindustrie seine Neufahrzeuge auf Überseerouten überwiegend mit emissionsarmen LNG-Schiffen. Volkswagen Immobilien strebt bei externer Anmietung als auch beim Bau eigener Logistikimmobilien neben verkehrstechnisch günstiger Lage idealerweise auch eine multimodale Anbindung (Straße, Schiene) an.

Mit der Erhöhung von Lagerkapazitäten für Zulieferung und Einzelhandel setzt sich der GARBE Potenzialindex auseinander. Das Potenzial für die Erhöhung des Stockholdings für den Handel errechnet sich darin anhand der Faktoren:

- Infrastruktur
- Fahrzeitisochronen
- Einzelhandelsdichte
- Importquote (jeweils voll gewichtet)
- Logistikiemietpreisen
- Bevölkerungsprognose bis 2100
- Kaufkraft
- Arbeitskräfteverfügbarkeit (jeweils halb gewichtet)

Dies geschieht vor dem Hintergrund, dass zuerst in der Pandemie bestimmte Waren im Einzelhandel knapp wurden und der Krieg in der Ukraine zudem die weltweite Versorgung mit Gütern teils

massiv einschränkt. Eine Erhöhung der Lagerhaltung für Güter des täglichen Bedarfs bzw. den Einzelhandel erscheint insbesondere im Gebiet der BeNeLux-Staaten sinnvoll.

„Ursächlich für die Verlagerung von den Spitzenmärkten zu den Nebenlagen ist das immer begrenzter zur Verfügung stehende Flächenangebot in den Kernmärkten. Auch die Arbeitskräfteverfügbarkeit und das Lohnkostenniveau in diesen Topregionen wie München ist viel höher als zum Beispiel in Magdeburg. Daher bewegen sich auch ohne Re- und Nearshoring die Unternehmen an neue und teilweise periphere Regionen. Re-/Nearshoring wird diesen Druck eher verstärken. Grundstücke und Personal in vertretbaren Kostenstrukturen wird aber nur in Nebenlagen zur Verfügung stehen.“
(Tobias Kassner, GARBE Industrial Real Estate)

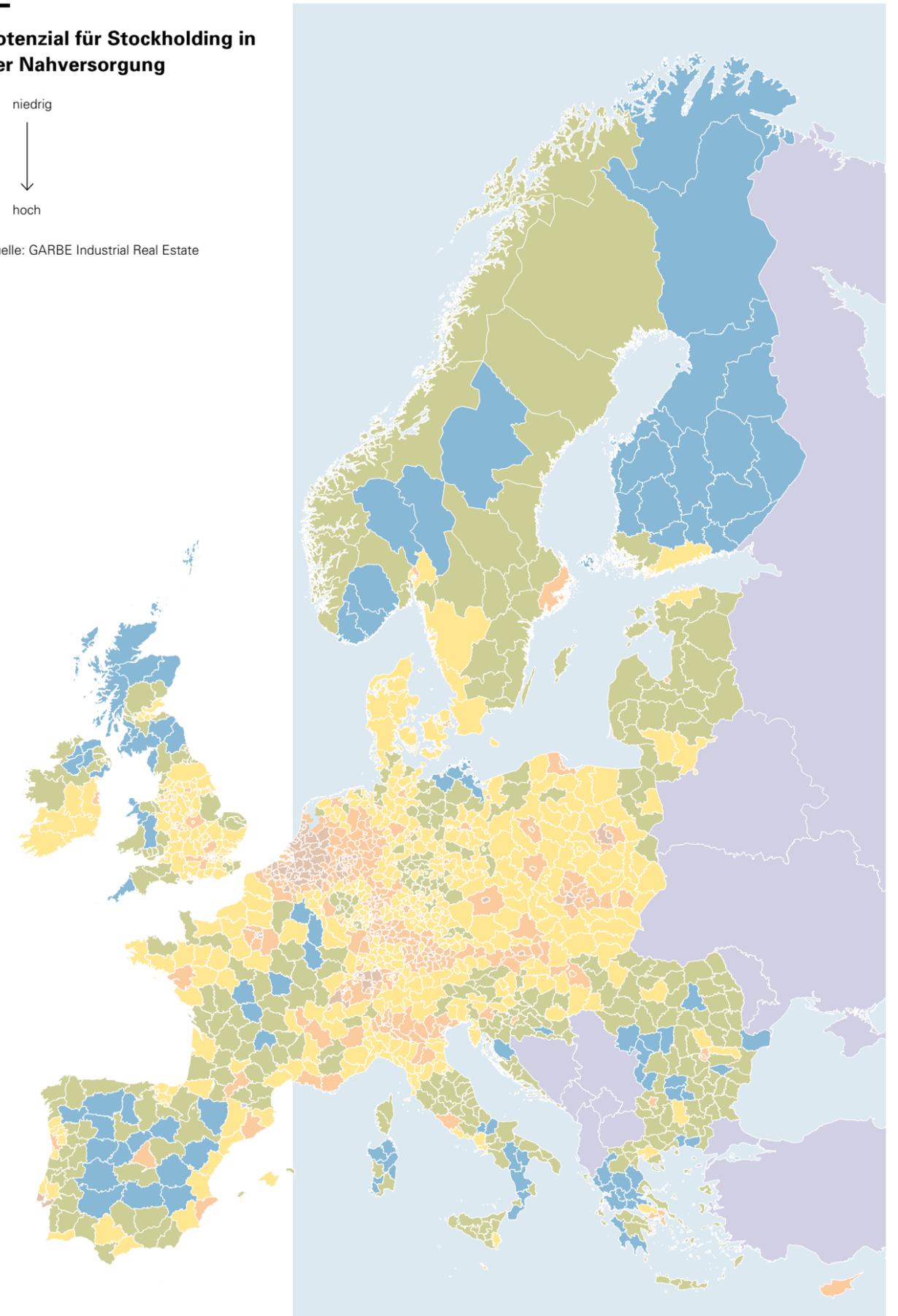
>

Dies geschieht vor dem Hintergrund, dass zuerst in der Pandemie bestimmte Waren im Einzelhandel knapp wurden und der Krieg in der Ukraine zudem die weltweite Versorgung mit Gütern teils massiv einschränkt.

Potenzial für Stockholding in der Nahversorgung



Quelle: GARBE Industrial Real Estate



Sonderthema: Halbleiter und europäische „Chip-Fabriken“

Mit der Ankündigung von Intel, in Magdeburg mit einem 17 Mrd. Euro-Investment bis 2027 zwei große Halbleiter-Fabriken zu errichten, hat das Thema Nearshoring auch in Deutschland tatsächlich einen industriepolitischen Leuchtturm erhalten. Der EU Chips Act (vgl. unten EU-Industry 5.0) ist dafür die politische Basis – wenn er auch nicht in seiner bürokratischen Breite ohne Kritik bleibt. Weitere 12 Mrd. Euro investiert Intel in Leixlip, Irland, um die dortigen Produktionskapazitäten zu erhöhen, sowie bis zu 4,5 Mrd. Euro in Agrate Brianza, Italien, für eine Back-End-Fertigungsanlage. Frankreich, auf dem Plateau de Saclay bei Paris, soll in Zukunft die europäische Intel-Zentrale für das Design von Chips in den Bereichen High Performance Computing (HPC) und künstlicher Intelligenz (KI) werde.

Der Weltmarkt für Halbleiter hat heute einen Wert von über 550 Mrd. Euro – eine Zahl, die sich bis 2030 verdoppeln dürfte. Auf Europa entfallen 10 Prozent der weltweiten Produktion, verglichen mit 24 Prozent im Jahr 2000. Intel zählt dabei zu den absoluten Spitzenunternehmen in der globalen Halbleiterindustrie, allerdings bekam die Wachstumsstory zuletzt deutliche Kratzer, nachdem Intel den Trend zu Mobile-Chips verpasst hatte und Konkurrenten wie ARM Holdings und Qualcomm den Vortritt lassen musste. Daher ist die Frage berechtigt, ob Intel für die EU der Zukunft der beste Partner ist.

Auch in den Halbleiterplänen der EU spielt der Ukraine-Krieg aktuell eine gewichtige Rolle:

Zahlreiche Rohstoffe sind hierdurch vor absehbare Preissteigerungen (vgl. Inflation in Kapitel 1) gestellt und es wachsen die Bedenken hinsichtlich der Beschaffung von Rohstoffen von außerhalb der Ukraine und Russlands. Ein solcher Rohstoff, der negativ beeinflusst wird, ist

Neongas, unersetzbar für die Halbleiterindustrie. Schätzungen zeigen, dass 80 Prozent der derzeit hergestellten Halbleiter mit Neongas hergestellt werden.

Die Halbleiterhersteller zögern noch, Neongas durch neue Quellen zu ersetzen, da der Herstellungsprozess mindestens sechs Monate lang angepasst werden müsste, um die Produktion wieder auf ein optimales Niveau zu bringen. Eine genaue Schätzung des Anteils des Neongases, das in der Halbleiterfertigung verwendet wird und aus der Ukraine und Russland stammt, ist schwierig, aber Branchenexperten gehen von bis zu 70 Prozent aus.

In seiner Größe und Bedeutung ist die mögliche neue Ära in der europäischen Halbleiterindustrie sicherlich von hoher Relevanz für Logistikimmobilien. Regionale Clusterbildungen sind um die großen Werke der nächsten Jahrzehnte sehr wahrscheinlich.

Smart Cities – Verkehrsinfrastruktur innerhalb der Metropolen

Weltweit setzen sich große Industriezweige mit dem rapide wachsenden städtischen Leben und der Organisation von Metropolen auseinander. „Smart City“ ist ein Kernbegriff, der Ressourcen, Verkehr und auch Klima künftig in den Metropolen – digital gemanagt – organisiert. Auch hier eröffnen sich für die Logistikwirtschaft im Sinne der menschbezogenen Industrie 5.0 (siehe unten) erhebliche Potenziale. Generell bleibt der Modal Split, also die Anteile der jeweiligen Verkehrsträger in unseren Wirtschaftsprozessen ein Kernthema für die Industrien der Zukunft.

Die zunehmende Verstädterung und der wachsende E-Commerce bringen die Logistik in die Zentren urbaner Gebiete und Metropolen und sorgen dafür, dass die Menschen mit Waren und Dienst-

leistungen versorgt werden. Die Corona-Pandemie und die einhergehenden Kontaktbeschränkungen haben diesen Entwicklungen zusätzlichen Auftrieb verliehen. Neben den KEP-Dienstleistern sind es verschiedene Handelsunternehmen bzw. Kontraktlogistiker, die die Menschen und Unternehmen in urbanen Gebieten beliefern.

Nichtsdestotrotz sind Flächen mit Logistikfunktionen in zentralen Gebieten aufgrund des hohen Renditedrucks bisher kaum vorhanden. Zukünftige Entwicklungen dürften allerdings dafür sorgen, dass sich neue Herausforderungen in zentralen Lagen ergeben. So wachsen die Einwohnerzahlen in den Städten und die Bevölkerung wird insgesamt betrachtet älter. Dadurch steigt der Bedarf an zusätzlichen Dienstleistungen, wobei die Zahl der Arbeitnehmer, die dafür potenziell zur Verfügung stehen würde, nicht in gleichem Maße wächst.

In Logistikmärkten wie der Metropolregion London, in denen zuletzt von Immobilienmarktanalysten auch ein wachsender Flächenüberhang und ein entsprechender, wenn auch kurzfristiger, Preisdruck nach unten beobachtet wurde, sind klare Ausdifferenzierungen zwischen größeren White-Label-Zentren, die universell nutzbar sind und zusehends auf bestimmte Funktionen spezialisierten Verteilstationen innerhalb der Metropolen die wahrscheinlichste Entwicklung.



„Der Transport über Binnengewässer kommt zunehmend an seine Grenzen.“



Thomas Glatte, Global Real Estate, BASF

Aktuelles Energiethema, Gas-krise etc. Welche Branchen könnten davon profitieren und welche verlieren?

Die Chemiebranche als Großverbraucher von Strom und Gas sowie generell die Kernindustrien wie Stahl etc. stehen gerade eher auf der Verliererseite. Die Chemiebranche kann aber auch Profiteur werden, wenn bereits notwendige Transformation und Umstellungen begonnen wurden. Dann kann sie auch großer, globaler Lieferant sein. So ist BASF etwa bedeutender Lieferant für PV-Anlagen. Also: Wer augenscheinlicher Verlierer ist, könnte z.T. auch Gewinner werden, sofern er breit genug aufgestellt ist.

Thema Batterieproduktion (ein industrielles Kernziel in Deutschland), gibt es strukturelle Veränderungen?

Ja, definitiv – sehr starke Veränderungen. Man hat branchenweit stark in Batteriechemie investiert und sich vor allem in Fernost umgeschaut. Dort gab es große Investitionen. Derzeit gibt es aber vermehrt Tendenzen Richtung „sichere“ Länder. Investitionen, die ursprünglich

für andere Regionen vorgesehen waren, werden jetzt verlagert, zum Beispiel nach Südbrandenburg. So ist etwa das Logistikdrehkreuz in Brandenburg potenziell die Welt von morgen. Der Straße-/Schienen-Mix ist hier entscheidender Standortvorteil. Und das zu einem Grundstückspreis von 10 Euro/qm.

Thema Lieferbeziehungen: Welche Veränderungen ergeben sich durch die aktuelle geopolitische Lage? Etwa neue Lieferantenbeziehungen?

Lieferungen werden gerade vor allem kleinteiliger und diversifizierter. China ist immer noch sehr relevant für BASF. Letztlich lebt die gesamte Dax-Industrie von starker globaler Arbeitsteilung. Tendenziell verschiebt sich die ‚Werkbank‘ langsam Richtung Süd- und Ostasien. Aktuell gibt es eine massive Hinterfragung der Aktivitäten in Fernost – das begann schon mit Covid. Aktuelle geopolitische Aspekte führen daher durchgängig zu einer neuen Risikobewertung. Die Frage ist, kann ich unabhängig von Politik investieren? Denn auch Banken/Analysten beobachten das Umfeld. Investments in China werden heute anders bewertet, daher hat sich auch die Wirtschaftlichkeitsbewertung verändert.

Verkehrsinfrastruktur: welche Veränderungen gibt es?

Die Frage ist, wie schnell kann ein Ausbau von Schienen tatsächlich erfolgen? BASF baut massiv aus und orientiert sich an multimodalen Anbindungen. Zum Beispiel konkret in Ludwigshafen und Südbrandenburg. Züge mit bis zu 900 Metern sollen etwa bald in Südbrandenburg möglich sein. Weitere Potenziale sind da sicherlich erschließbar. Allerdings ist da ein enger Austausch mit der Bahn nötig, diese ist verantwortlich für die Strecken. Unsere Prognose: Der Schienenverkehr wird an Bedeutung gewinnen. Nicht alle

Chemikalien (z. B. Chlor) dürfen auf der Straße transportiert werden. Vor allem in der Grundindustrie ist der Straßentransport schon heute häufig nicht möglich. Und leicht übersehen wird im Rahmen der Klimaveränderungen das Problem der Trockenheit und niedriger Flusspegel. Der Transport über Binnengewässer kommt zunehmend an seine Grenzen. Bei BASF galt in Ludwigshafen bisher grob die Aufteilung 40/30/30 (Schiff/Straße/Schiene). Im Moment geht die Tendenz eher Richtung Schiene, hier gibt es noch die meisten Ausbaumöglichkeiten.

Rückverlagerung von Industrie: Welche Tendenzen und Konsequenzen sehen Sie?

Nearshoring als Trend ist bei uns in der Branche definitiv erkennbar. Die Lohnkosten in China sind mittlerweile auch stark gestiegen, hinzu kommen teilweise Qualitätsmängel. Nearshoring muss nicht zwangsläufig in Deutschland sein, sondern auch in anderen EU-Staaten. Grundsätzlich ist das abhängig vom Markt. Eine Rückverlagerung von China für die Märkte in Europa ergibt tatsächlich oftmals Sinn, speziell im Veredelungsbereich, weniger bei den Grundprodukten.

Wie steht es mit dem Ausbau von Lagerkapazitäten (wie in UK nach dem Brexit zu beobachten)?

Zwei Grundsysteme sind dabei zu unterscheiden: Produktionswerke haben schon immer mit eigenen Lagerbeständen gearbeitet. Die angeschlossenen Umschlags- und Zulieferimmobilien werden dagegen von Logistikdienstleistern betrieben mit bislang just-in-time-Organisation. Die Logistikbranche generell ist dadurch derzeit mit Unsicherheiten behaftet. Und das Grundproblem bleibt: Es gibt kaum noch verfügbare Flächen. Höchstens in peripheren Lagen, aber kaum noch in den Städten. Perspektivisch wird Logistik in die Höhe gehen.



Quelle: GARBE Industrial Real Estate GmbH

Kontakt & Impressum

Konsortialpartner

Berlin Hyp AG

Elisabeth Jenne
Corneliusstraße 7
10787 Berlin
Telefon: + 49 30 2599 5024
E-Mail: elisabeth.jenne@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

Daniel Sopka
Moorfuhrweg 13
22301 Hamburg
Telefon +49 40 423222-29
E-Mail: sopka@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

Daniel Sopka
Telefon +49 40 423222-29
E-Mail: sopka@bulwiengesa.de

Projektassistenz

Oliver Rohr
Hendrik Goebel
Benedikt Gebert
Lisa Mecklenburg

Design & Konzept

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



logistik-und-immobilien.de

**Bei der Produktion der Studie
Logistik und Immobilien 2022
wurden**

2.792 kg

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

**Unterstütztes Klimaschutzprojekt
Waldschutz, Mataven, Kolumbien**
climatepartner.com/10951-2209-1001

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 © 2022 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.

Logistik und Immobilien 2022

Schwerpunkt Logistik in Deutschland und Europa – akute Herausforderungen und Chancen

logistik-und-immobilien.de

©2022 bulwiengesa AG

