

Neue Normalität.

Stabilität
statt

Sorglosigkeit.

Logistik und Immobilien 2023

Schwerpunkt Neue Normalität. Stabilität statt Sorglosigkeit.

logistik-und-immobilien.de

© 2023 bulwiengesa AG

Inhalt

Vorwort

Vorwort

S.8

Partner der Studie

S.9

1

Wo steht der Logistik- immobilienmarkt

S. 14

2

Der Markt für Logistik- immobilien

2.1 Der Markt für Projektentwicklungen
S.25

2.2 Der Investmentmarkt für
Logistikimmobilien
S.34

3

Baukosten und Bauzeiten

3.1 Leichte Entspannung der Baukosten
S.48

3.2 Gestiegene Anforderungen gleich
längere Bauzeit?
S.54

3.3 Die Logistikimmobilie als
Energiekraftwerk
S.56

4

Finanzierungsmarkt: Auf Standort, Konzept und ESG-Konformität kommt es an

- 4.1 Die Zinswende hat das gewerbliche Transaktionsvolumen nahezu zum Erliegen gebracht
S. 61
- 4.2 Bereitschaft zur Finanzierung anhaltend hoch
S. 66
- 4.3 Minimale Aufhellung bei der Stimmungslage der deutschen Immobilienfinanzierer
S. 69
- 4.4 Ausblick
S. 72

5

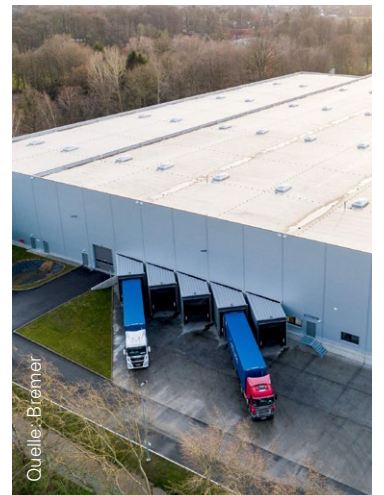
Trends und Herausforderungen im deutschen Logistikimmobilienmarkt

- 5.1 Entwicklung der Mieten
S. 77
- 5.2 Wachsendes Logistikvolumen
S. 81
- 5.3 Wo Licht ist, ist auch Schatten
S. 82
- 5.4 Scoring-Modell: Flächen- und Arbeitskräftepotenzial
S. 85
- 5.5 Zukunftstrends in der Flächennachfrage (Auswahl)
S. 88
- 5.6 Effekte von De-Coupling/De-Risking bzw. Re- und Nearshoring
S. 90

Kontakt & Impressum

Kontakt & Impressum
S. 93

Vorwort



Vorwort

Liebe Leser:innen,

dies ist die 9. Ausgabe der Studie „Logistik und Immobilien“ und sie wurde in einem gegenüber den vergangenen Jahren grundlegend verändertem Marktumfeld erstellt. Die so oft in den Medien besungene „Partystimmung“ ist vorbei, der Superzyklus ist für beendet erklärt. Was bedeutet das für den Logistikimmobilienmarkt?

Die ganze Logistikbranche hat im Zuge von Pandemie und dem Angriffskrieg auf die Ukraine und daraus resultierenden Liefer- und Versorgungsengpässen einen enormen Bedeutungsgewinn erfahren. Nicht zuletzt deshalb galten Logistikimmobilien in den vergangenen Jahren als Stabilitätsgarant in der Krise. Nun aber holen ein verändertes Zinsumfeld und allgemein schwächere wirtschaftliche Aussichten auch die Branche stärker ein. Die Nachfrage aus dem E-Commerce nimmt konjunkturbedingt aktuell ab, Projektentwicklungen werden geschoben oder ganz abgesagt. Was ist also dran an den Sicherheitsversprechen die die Branche lange getragen haben und auch heute noch tragen?

Klar wird, dass das zuletzt rasante Mietwachstum auch unter guten Bedingungen in diesem Tempo nicht fortzusetzen ist. Und eine „gute Lage“ vielleicht zukünftig von anderen Faktoren beeinflusst wird als bisher.

Im Zuge dieser Studie nehmen wir einige der Sicherheitsversprechen der Branche, die Chancen, aber auch die Gefahren unter die Lupe.

Nicht fehlen dürfen natürlich die beliebten Rankings. Wer baut, wer investiert am Markt? Ein unter veränderten Marktbedingungen sicherlich noch einmal mit zusätzlicher Spannung aufgeladener Aspekt.

Wie bereits in den vergangenen Jahren ist das umfassende und im Detail präzise Bild der Situation für Logistikimmobilien nur möglich durch die verschiedenen Perspektiven aller Studienpartner auf den Markt. Weil wir nicht einseitig sein wollen, arbeiten wir im Netzwerk. Die Realität ist meistens komplexer, als uns einzelne Grafiken oder Überschriften suggerieren

Und nun wünschen wir Ihnen, liebe Leser:innen eine hoffentlich spannende und aufschlussreiche Lektüre der Studie.

Ihr



Felix Werner
im Namen aller Studien-Partner

Partner der Studie

Berlin Hyp

GARBE 
Industrial Real Estate

Die Partner dieser Studienreihe sind feste Größen in der Immobilienfinanzierung, dem Bauträgergeschäft, der Projektentwicklung, der Investmentberatung und der strategischen Analyse und Beratung im Bereich „Logistik und Immobilien“. Gemeinsam geben sie im Rahmen der mittlerweile bereits neunten 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 aus-gewogene Entscheidungen getroffen werden können.

Berlin Hyp AG

Die Berlin Hyp ist 100%ige Tochter der LBBW und auf großvolumige Immobilienfinanzierungen für professionelle Investoren, Entwickler 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 155 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.

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 6,1 Millionen Quadratmetern Mietfläche und einer Projektentwicklungs-Pipeline von rund 2,1 Millionen Quadratmetern in Deutschland und Europa betreut GARBE aktuell Immobilien und Fondsvermögen im Wert von rund 10,2 Milliarden Euro (Stand 30. Juni 2023).





Savills Immobilien Beratungs-GmbH

Savills ist eines der führenden, weltweit tätigen Immobiliendienstleistungs-Unternehmen mit Hauptsitz und Börsennotierung in London. Das Unternehmen wurde 1855 gegründet und blickt auf eine lange Geschichte mit überwältigendem Wachstum zurück. Savills setzt Trends statt ihnen zu folgen und verfügt heute über mehr als 700 Büros und Partnerbüros in Amerika, Europa, Afrika, dem asiatisch-pazifischen-Raum sowie dem Nahen Osten mit über 40.000 Beschäftigten.

In Deutschland ist Savills mit mehr als 400 Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen in sieben Büros an den wichtigsten Immobilienstandorten präsent.

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, Erfurt sowie Krakau und Poznań (Polen) europaweit. Geplant und gefertigt wird in eigenen Werken am Hauptsitz Paderborn und in Leipzig.

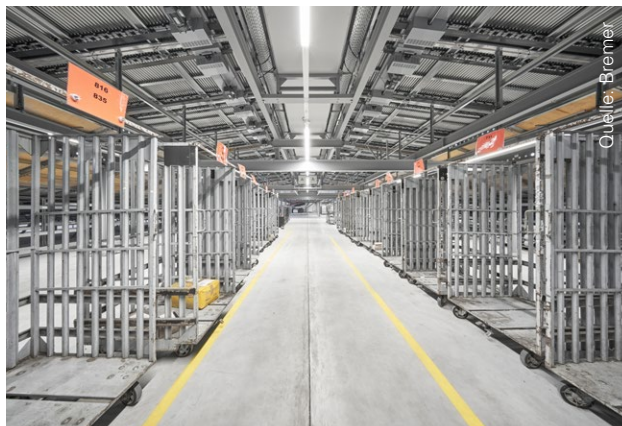
Als ganzheitlicher Anbieter der Immobilien- und Bauwirtschaft begleitet BREMER seine Kunden von der Projektentwicklung über die Fertigung bis zum schlüsselfertigen Bau und den Serviceleistungen für das Gebäude im laufenden Betrieb. Das Leistungsspektrum umfasst Bürogebäude, Einrichtungshäuser, Kühlhäuser,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

bulwiengesa AG

bulwiengesa ist in Kontinentaleuropa eines der großen unabhängigen Analyseunternehmen der Immobilienbranche. Seit fast 40 Jahren unterstützt bulwiengesa seine Partner und Kunden in Fragestellungen der Immobilienwirtschaft, Standort- und Marktanalyse, unter anderem durch fundierte Datenservices, strategische Beratung und maßgeschneiderte Gutachten. Die Daten von bulwiengesa werden u. a. von der Deutschen Bundesbank für EZB und BIZ verwendet.

1

Wo steht der Logistik- immobilienmarkt



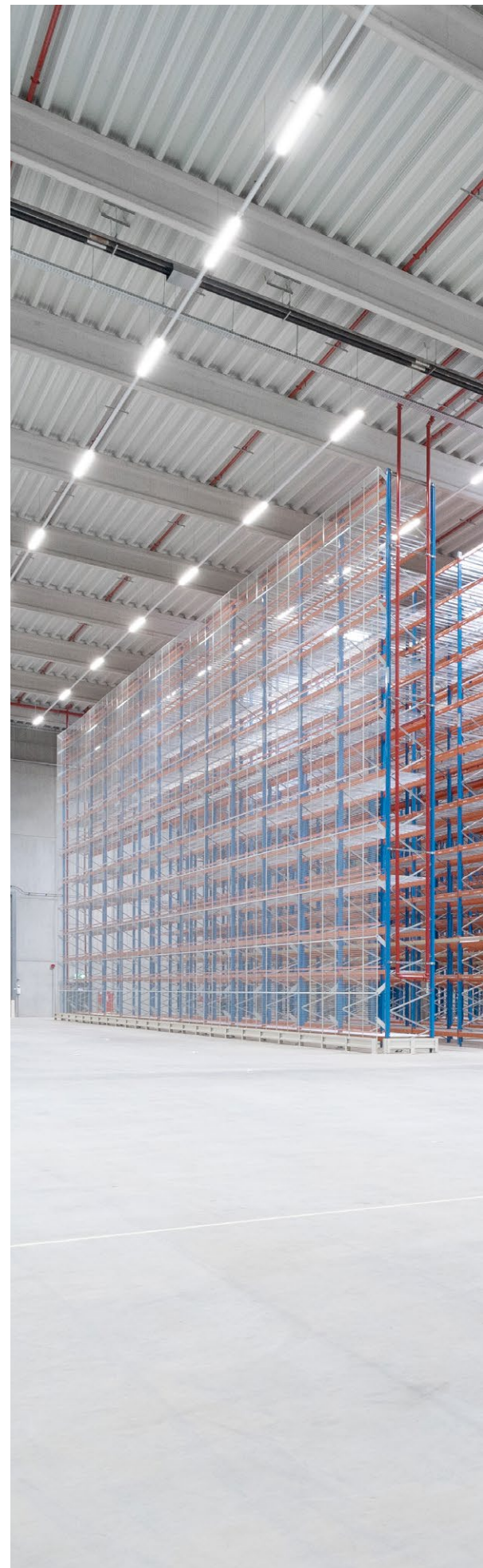
Aktuell befinden wir uns in einem Stadium, das von vielen als Zeitenwende bezeichnet wird. Der jahrelange, steile und gerade verlaufende Wachstumspfad hat im Verlauf des Polykrisenjahres 2022 und im ersten Halbjahr 2023 auch in der Logistikimmobilienbranche ein Ende gefunden. Oder doch nicht?

Aufgrund gestiegener Finanzierungs-, Bau-, und Energiekosten sowie eines möglichen Nachfragerückgangs (beispielsweise aus dem verarbeitenden Gewerbe) im Zuge konjunktureller Eintrübung drohte für das Jahr 2023 ein Einbruch der Fertigstellungszahlen, der nach aktuellem Stand aber weniger stark ausfällt als von vielen Marktakteuren befürchtet.

Auffällig ist zudem, dass auch einige Logistikregionen im Osten der Republik wie Halle/Leipzig, A4 Thüringen und etwa Magdeburg unter den Regionen mit den höchsten Flächenneuzugängen zu finden sind und eine positive Entwicklung nehmen. Hier wird immer häufiger auch spekulativ gebaut.

Selbst periphere Lagen außerhalb der etablierten Logistikregionen gewinnen in diesem Zuge deutlich an Bedeutung. Unlängst fiel in einem Gespräch mit einem Marktakteur der Satz: „Für eine moderne Halle, Photovoltaik auf dem Dach und auch sonst ESG-Konform, bekommen wir im aktuellen Marktumfeld mindestens 6,00–7,00 Euro den Quadratmeter, egal wo die Halle steht.“ Zugegeben, der Satz ist sicherlich etwas zugespitzt, zeigt aber auch einen Trend, der sich auch in den Zahlen deutlich ablesen lässt.

>





Anteil der peripheren Lagen am Gesamtentwicklungsvolumen für Logistikflächen

- Periphere Lagen
- Median (2012–2022)

Quelle: bulwiengesa

*Prognose

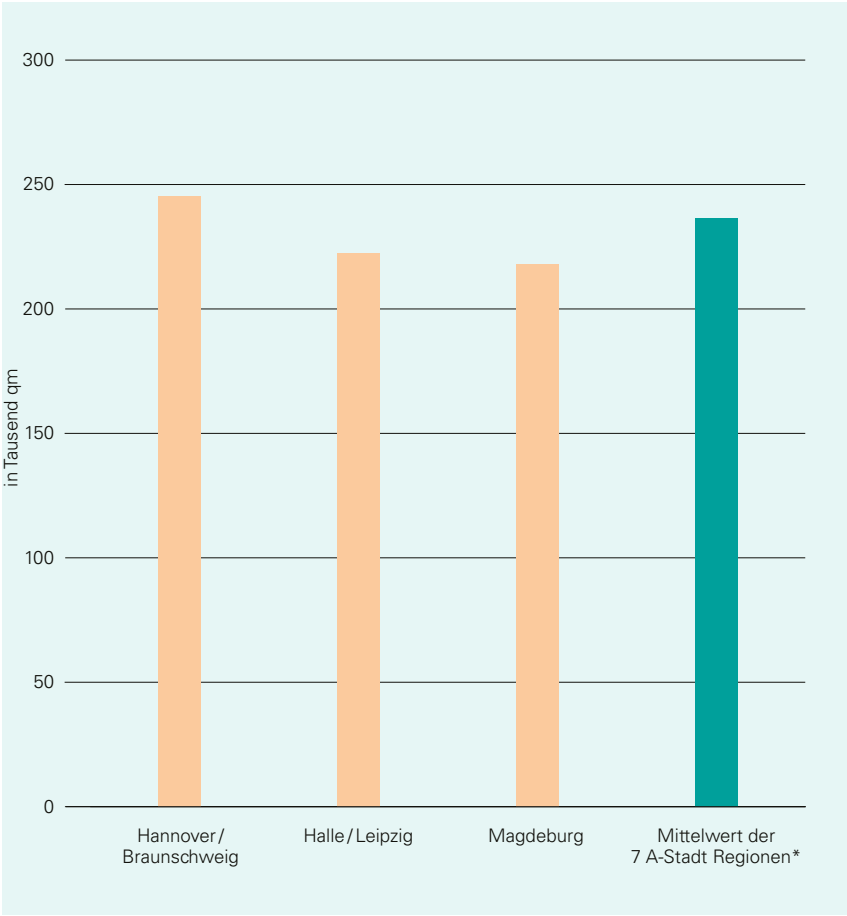


Flächenumsätze ausgewählter Logistikregionen im Jahr 2022

- 7 A-Stadt Regionen
- Mittelwert der 7 A-Stadt Regionen

Quelle: bulwiengesa

*Die 7 A-Stadt Regionen sind: Berlin, Hamburg, München, Köln, Frankfurt, Düsseldorf, Stuttgart



Vormalige Regionen der „Second Tier Standorte“ können einen Flächenumsatz auf sich vereinigen, der den mittleren Umsätzen der A-Standorte gleichkommt.

Flächenverfügbarkeit und Energieeffizienz/ESG-Konformität sind bisweilen bedeutender als die Nähe zur Metropole, respektive zur Zugehörigkeit zu einer Logistikregion. Gegenüber einem Anteil von 23 %, den periphere Lagen im Gesamtentwicklungsvolumen im langjährigen Mittel (2012–2022) innehaben, zeigt insbesondere die Pipeline hier einen sehr deutlichen Trend auf.

Gleichmaßen zeigt sich diese Verschiebung der Nachfrage auch bei der Betrachtung der Flächenumsätze in den Logistikregionen Deutschlands. Vormalige Regionen der „Second Tier Standorte“ können einen Flächenumsatz auf sich vereinigen, der den mittleren Umsätzen der A-Standorte gleichkommt.

Auch das Jahr 2023 könnte hinsichtlich des Fertigstellungsvolumens gemäß Pipeline erneut ein sehr starkes werden. Allerdings liegt hier die Betonung sehr stark auf „könnte“. Denn, während sich der Markt insgesamt im Jahr 2022 diesem Umfeld gegenüber noch vergleichsweise

resilient dargestellt hat (begonnene oder im Endstadium der Planung befindliche Projektentwicklungen wurden noch umgesetzt), ist aktuell zu beobachten, dass viele Projektentwickler von Logistikimmobilien geplante Projekte aufschieben oder absagen. Die über 6 Mio. qm Neubaufäche, die die bulwiengesa eigene Datenbank noch vor wenigen Monaten mit Fertigstellungszeitpunkt 2023 auswies, werden mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht erreicht werden. Realistisch betrachtet rechnen wir zum gegenwärtigen Zeitpunkt mit rd. 4,8 Mio. qm fertiggestellter Logistikfläche für das Jahr 2023. Näheres hierzu und zu der Frage, wer aktuell noch baut und kauft, finden Sie in Kapitel 2 dieser Studie.

Dass insbesondere ökologische Aspekte (Stichwort ESG) beim Bau und Betrieb von Logistikimmobilien eine immer wichtigere Rolle spielen, ist schon seit Längerem ein häufig diskutiertes Thema. Dass sich die gestiegenen Gebäudeanforderungen auf die Errichtungskosten auswirken, ist ebenso nachvollziehbar. Nach Jahren starker Anstiege ist bei den Baukosten zuletzt aber eine Verlangsamung bis hin zur Stagnation erkennbar. Nähere Informationen hierzu, sowie zur Einschätzung der Marktakteure wie sich die Baupreise weiterhin entwickeln werden, finden Sie in Kapitel 3. Zusätzlich finden sie dort Antworten auf die Fragen, inwiefern sich die gestiegenen Anforderungen auf die Bauzeiten auswirken und ob Logistikimmobilien über die reine ESG-Konformität hinaus zukünftig sogar als „Energiekraftwerke“ Bedeutung erlangen. Kleiner Spoiler: Einigkeit herrscht hier selbst bei den befragten Experten keineswegs.

Das gegenüber der letzten Dekade grundlegend veränderte Zinsumfeld ist die Hauptursache für den Umbruch und die „neue Normalität“, der sich die Immobilienbranche als gesamtes und auch die

Logistikimmobilienbranche stellen muss. Die aktuelle Marktsituation am Finanzierungsmarkt für gewerbliche Immobilien und speziell Logistikimmobilien wird in Kapitel 4 näher betrachtet. Dabei wird auch aufgezeigt, dass wir uns historisch gesehen noch immer auf einem niedrigen Zinsniveau befinden, warum alternative Finanzierungsformen zum Bankdarlehen aktuell gefragt sind, worauf Banken bei der Finanzierung von Objekten aktuell besonders achten und wann die Marktakteure mit einer Wiederbelebung des Investmentmarktes rechnen.

Wohin steuert der Markt?

In einem von größeren Unsicherheiten geprägten Marktumfeld ist der Blick in die Zukunft für viele Akteure wichtiger als sich für vergangene Errungenschaften zu feiern. Um einen bestmöglichen Kompass für die Branche zur Verfügung zu stellen, haben wir Marktakteure aus unterschiedlichen Segmenten um ihre Meinung zu für die Studie relevanten Themen gefragt. 59 Experten und Expertinnen sind unserem Aufruf gefolgt. Die Ergebnisse der Befragung werden thematisch passend in die jeweiligen Kapitel dieser Studie eingearbeitet.

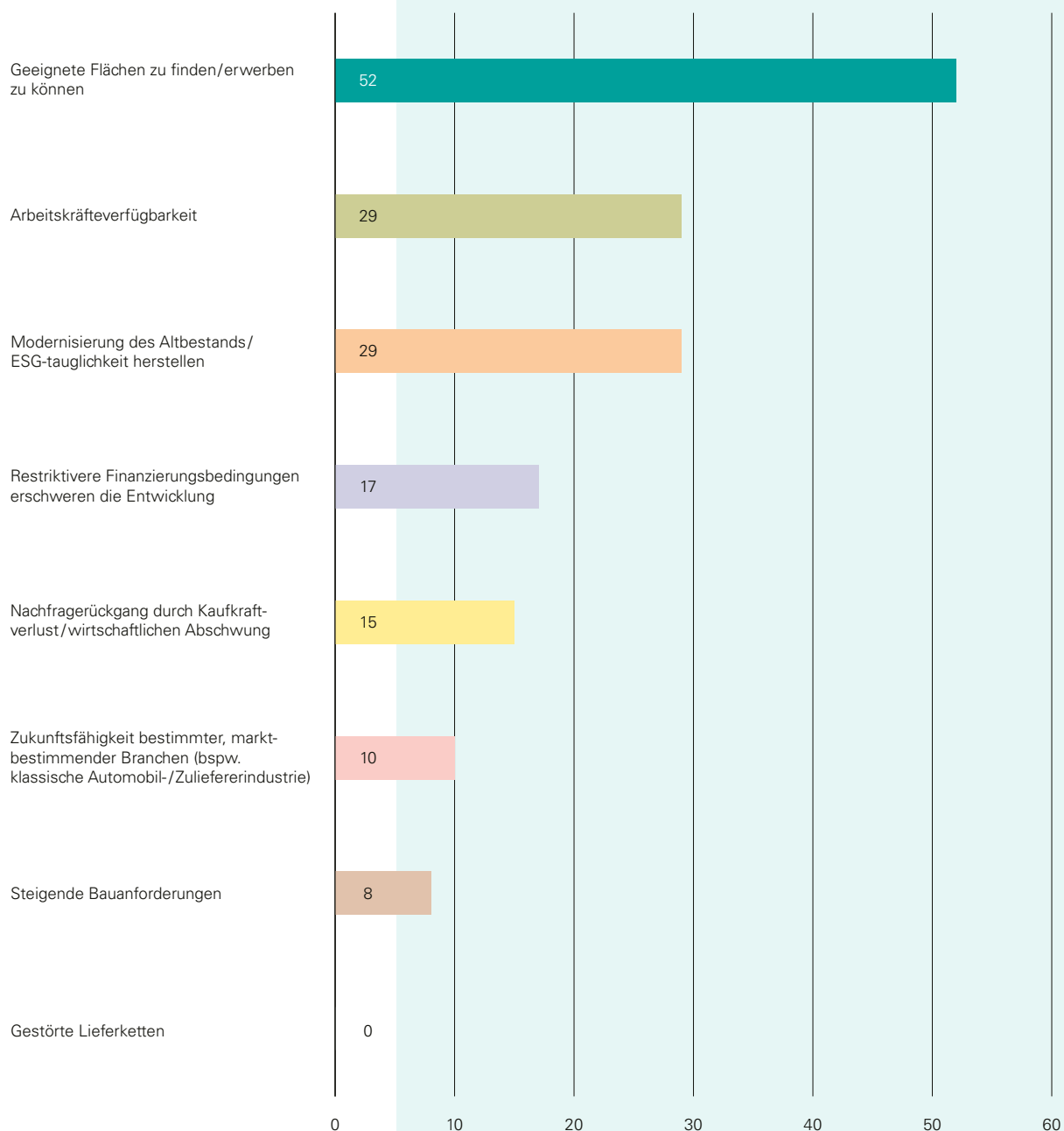
In dieser Befragung wurden die Akteure u. a. nach einer Einschätzung gefragt, was Ihrer Meinung nach die größten Herausforderungen für die nähere und mittelfristige Zukunft am Logistikimmobilienmarkt sind. Bis zu drei Aspekte konnten ausgewählt werden und besonders ein Ergebnis sticht hervor: 52 von 59 Befragten sehen die Flächenverfügbarkeit, beziehungsweise die Möglichkeit, diese auch zu erwerben als eine der größten Herausforderungen. Es folgen die Aspekte Arbeitskräfteverfügbarkeit und Modernisierung des Altbestands mit je 29 Nennungen (siehe Grafik Folgeseite)

>

Befragungsergebnis – größte Herausforderungen für den Logistikimmobilienmarkt

Quelle: bulwiengesa

Welches sind aus Ihrer Sicht die größten Herausforderungen für den Logistikimmobilienmarkt der näheren Zukunft?



Dass die Themen Flächen- und Arbeitskräfteverfügbarkeit an Bedeutung gewinnen zeigt sich auch in den eingangs ausgeführten Entwicklungen rund um die Standorte abseits der Top-5. Wie es sich im Vergleich innerhalb der 28 von bulwiengesa abgegrenzten Logistikregionen mit diesen Aspekten verhält, zeigt ein spannendes Modell welches in Kapitel 5 dieser Studie ausgeführt wird.

Der seit Jahren stark vorherrschende Nachfrageüberhang, einhergehend mit immer höheren Gebäudequalitäten, hat in den vergangenen Jahren für starkes Mietwachstum bei Logistikflächen gesorgt. Auch die Entwicklung der Mieten wird in Kapitel 5 thematisiert.

Zwar ist aktuell ein Nachfragerückgang seitens des E-Commerce zu verzeichnen, da zeitgleich aber weniger Neubaufläche auf den Markt kommt als ursprünglich gedacht bleibt der Nachfragedruck nach modernen Logistikflächen insgesamt hoch. Zusätzlich verschärft werden könnte er durch einen Megatrend, der Wahlweise mit den Begriffen De-Risking/De-Coupling (eher lagerseitig) oder Re- und Nearshoring (eher Produktionsseitig) beschrieben wird. Gemeint ist mit beidem das Zurückholen der vormals abgewanderten Produktions- und Lagerkapazitäten näher an die europäischen Heimatmärkte.

Gleichmaßen verschieben sich damit auch die Logistikketten. Eine Abkehr vom Just-in-Time-Konzept induziert auch einen erhöhten Bedarf an Lagerhaltung mit entsprechend erhöhtem Flächenbedarf, der verschärfend auf den ohnehin schon deutlichen Nachfrageüberhang nach Logistikflächen wirkt. Ob dieser Trend sich flächenseitig bereits bemerkbar macht und was die Marktakteure diesbezüglich für die Zukunft erwarten wird, ebenfalls in Kapitel 5 ergründet.

Ist das Glas nun halbvoll oder halbleer?

Betrachtet man den Gesamtrahmen, so sind die Grundvoraussetzungen für den Logistikimmobilienmarkt weiterhin gut. Es existiert ein Nachfrageüberhang nach modernen Flächen, der sich aufgrund verschiedener Einflussfaktoren trotz wirtschaftlicher Unsicherheiten in den nächsten Jahren voraussichtlich nicht deutlich abmildert. Vor dem Hintergrund immer restriktiver werdender Neuflächenausweisung rücken Brownfield-Entwicklungen verstärkt in den Fokus der Entwickler, auch wenn diese ebenfalls nicht an allen Standorten in ausreichender Anzahl und Größe verfügbar sind.

Der hohe Nachfragedruck bei knappem Angebot treibt die Mieten aktuell stark in die Höhe. Ein Trend, der sich auch perspektivisch fortsetzen wird, wenn gleich auf moderaterem Niveau.

Auf dem Investment- und Entwicklungsmarkt ist davon auszugehen, dass die Ruhe anhält bis eine Bodenbildung bei der Preisfindung erreicht ist. Die Marktakteure, die an der Befragung teilgenommen haben, rechnen hier grundsätzlich für die Jahre 2024 und 2025 mit einer leichten Verbesserung der Situation (sprich mehr Transaktionen und höhere Volumina) ohne jedoch in Euphorie zu verfallen.

Dass auch das aktuelle Marktumfeld für viele Akteure am Markt noch ausreichend Chancen bietet und viel von der jeweiligen Strategie des Akteurs abhängt, unterstreicht Tobias Kassner, Mitglied der Geschäftsleitung und Head of Research bei GARBE Industrial Real Estate:

„Sind Abwertungen automatisch eine Hiobsbotschaft? Niemand freut sich über Abwertungen, und wer in Investmentzyklen denkt und dann

verkaufen möchte, wenn die Preise hoch sind, für den ist die veränderte Marktlage für die kommenden Jahre ungünstig. Ein Verkauf Ende 2021 oder Anfang 2022 wäre hier ideal gewesen.

Aber: Für institutionelle Anleger, die auf laufende Ausschüttungen abzielen und nicht den Verkaufserlös in den Mittelpunkt stellen, sind Logistikimmobilien aufgrund von dauerhaft hohen Cashflowrenditen bei nachhaltig stabiler Marktentwicklung weiterhin eine attraktive Anlagemöglichkeit für die kommenden Jahre.“
(Tobias Kassner, GARBE Industrial Real Estate)

So zeigt sich dann auch bei der Befragung der Expert:innen bezüglich der größten Chancen ein sehr ausgeglichenes Bild. Zwischen der meistgenannten Antwort (Erhöhung der Flächeneffizienz) und der am seltensten genannten Antwortmöglichkeit (Aufnahme neuer Funktionen in die Immobilie) liegen nur wenige Prozentpunkte. Dazwischen finden sich mit der Automatisierung auf der Fläche, der Energiegewinnung, sowie dem zusätzlich erwarteten Flächenbedarf durch Zukunftsindustrien (Halbleiter/Chip-Industrie, Batterien, etc.) noch weitere Chancenfelder, die gemäß dem Panel ein hohes Potenzial besitzen. Ein Umstand, der die grundsätzlich nach wie vor guten Rahmenbedingungen unterstreicht und zeigt, dass eine Vielfalt an Chancen existiert, die trotz aller Unsicherheiten einen verhalten positiven Ausblick in die Zukunft zulassen.

Befragungsergebnis – größte Chancen/Potenziale für den Logistikimmobilienmarkt

Quelle: bulwiengesa

Wo liegen die größten Chancen/Potenziale für die nähere Zukunft?

16 %

Aufnahme neuer Funktionen in der Immobilie

19 %

Zusätzlicher Flächenbedarf durch geförderte Rückholung/Ansiedlung von Zukunftsindustrien (bspw. Intel, Northvolt)

24 %

Erhöhung der Flächeneffizienz/ Mehrgeschossigkeit wird durch steigende Mieten attraktiver

21 %

Automatisierung auf der Fläche

20 %

Energiegewinnung

n=152 da Mehrfachnennungen (bis zu 3) möglich



Quelle: CARBE Industrial Real Estate GmbH

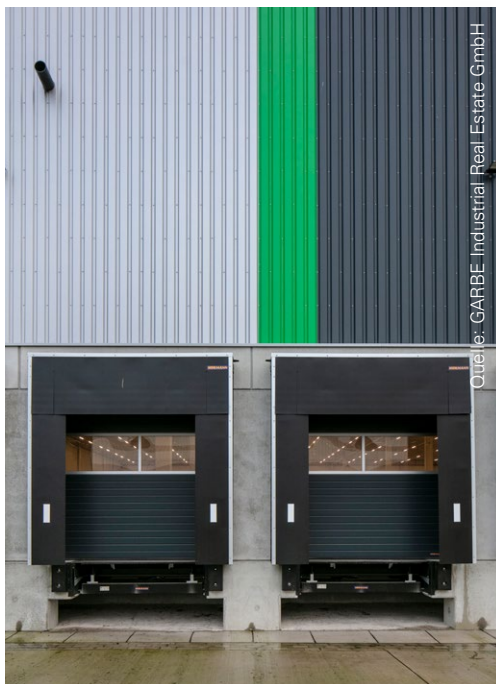
**Der hohe Nachfragedruck
bei knappem Angebot
treibt die Mieten aktuell
stark in die Höhe.**



Quelle: Bremer

2

Der Markt für Logistikimmobilien







2.1

Der Markt für Projektentwicklungen

Kein neuer Rekord aber weiterhin ein hohes Niveau der Fertigstellungen

Die Auswertung von 2.900 Objekten aus dem Logistiksegment für den Zeitraum von 2018 bis 2024 zeigt dass nach dem Fertigstellungsrekord aus dem Jahr 2021 vorerst keine neuen Höchststände zu vermelden sind und auch in der näheren Zukunft nicht erwartet werden können.

Nach der geopolitischen und ökonomischen Zäsur haben sich auch die Projektentwicklungen von Logistikimmobilien in einem vollkommen neuen Marktumfeld wiedergefunden. Dennoch hat sich die Assetklasse weiterhin als widerstandsfähig erwiesen. Im Jahr 2022 konnte – genauso wie im Vorjahr – eine Fläche von über 5 Mio. qm entwickelt werden. Dies stellt das zweithöchste Ergebnis über den gesamten betrachteten Zeitraum dar.

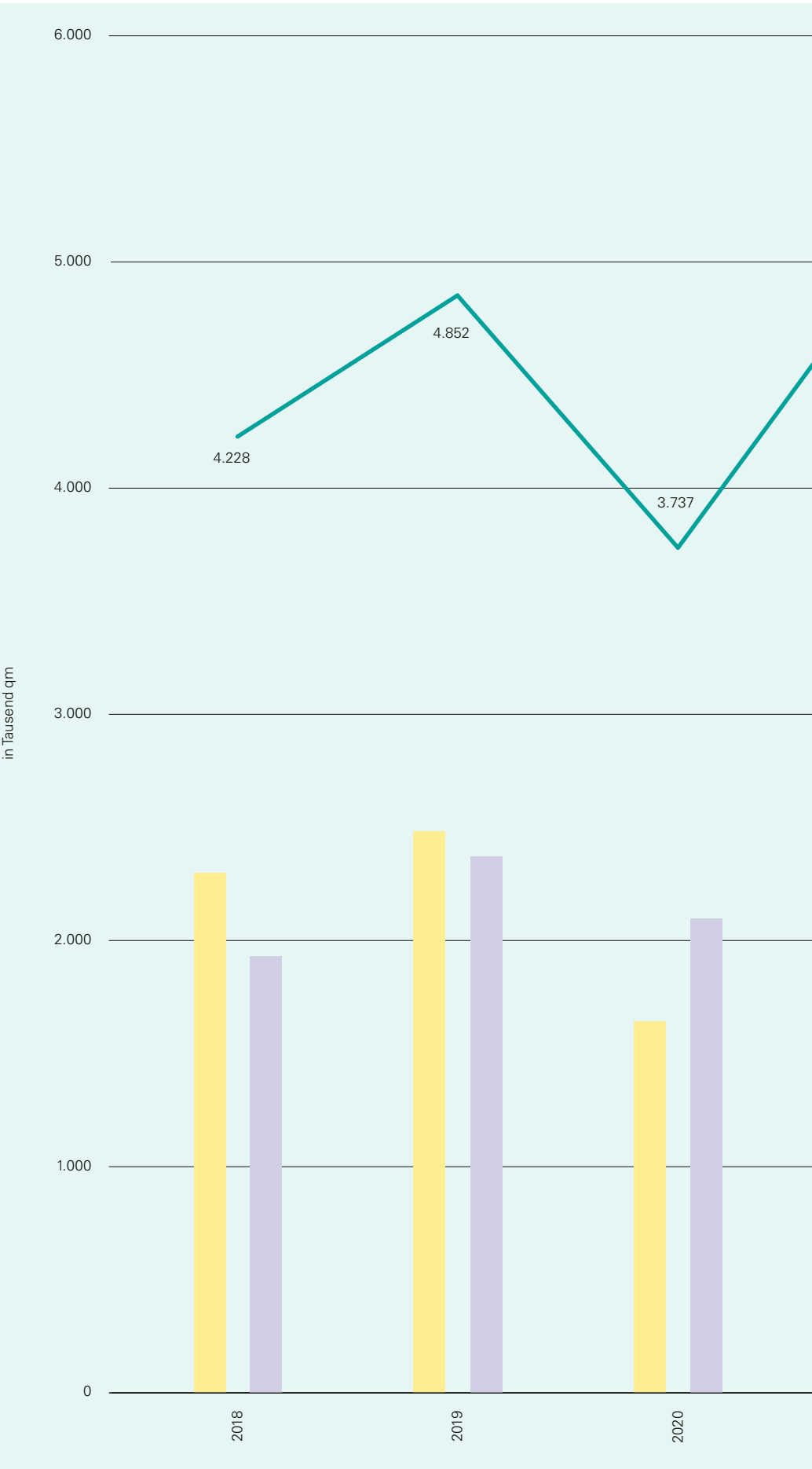
Viele der im Jahr 2022 fertiggestellten Projekte befanden sich bereits vor dem Anstieg der Inflation und den Zinsänderungen im Frühjahr in der Bauphase. Die Auswirkungen auf die Entwicklungslandschaft werden daher erst im Verlauf dieses Jahres und des kommenden Jahres deutlicher erkennbar sein. In beiden Zeiträumen zeigt sich eine abnehmende Tendenz bei den Fertigstellungen, die jedoch immer noch auf dem mittleren Niveau der vergangenen Jahre liegt. Von einem Einbruch in der Logistikentwicklung kann daher derzeit noch nicht gesprochen werden.

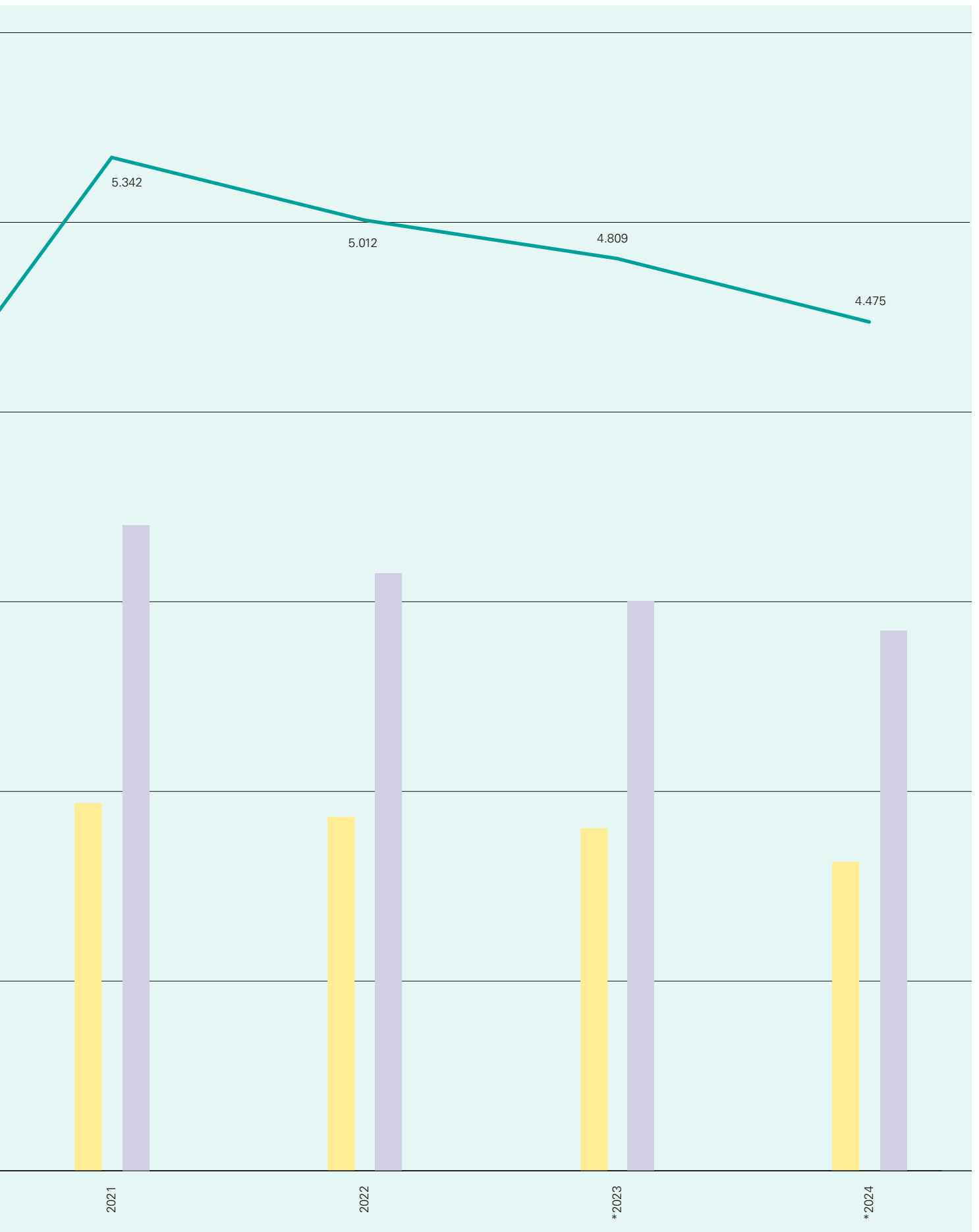
Es ist zu beachten, dass nach wie vor erhebliche Unsicherheiten hinsichtlich der Zeitpläne für die Umsetzung bestehen, wodurch Verschiebungen und Absagen geplanter Projekte auftreten können. Unter den aktuellen Marktbedingungen ist die Wahrscheinlichkeit solcher Projektverschiebungen im Vergleich zu den Vorjahren nochmals gestiegen. Bei der Auswertung des Entwicklungsvolumens wurde dies durch das Anwenden von Realisierungswahrscheinlichkeiten der Projekte berücksichtigt. >

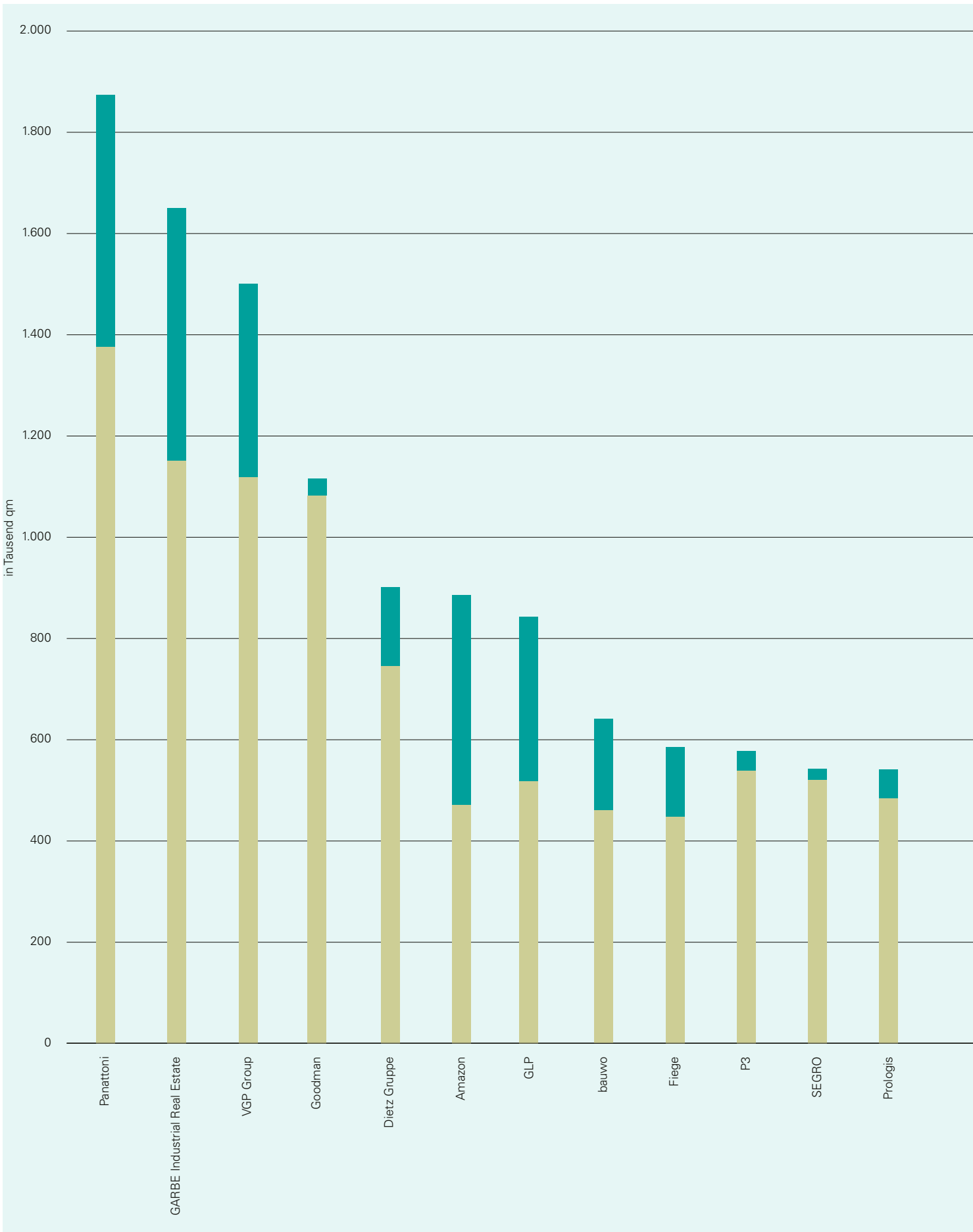
Fertiggestellte Logistikfläche
im Zeitverlauf

- H1
- H2
- Gesamtjahr

*Die Auswertung enthält alle Fertigstellungen bis zum Stichtag 30.06.2023 sowie die Pipelineflächen (Projekte in Bau bzw. Planung, die voraussichtlich noch bis Ende 2023 bzw. 2024 fertiggestellt werden).







Top-20 Entwickler von Logistikflächen, 2018–2023*

■ 2018–2022
■ 2023

*Die Auswertung enthält alle Fertigstellungen bis zum Stichtag 30.06.2023 sowie die Pipelineflächen (Projekte in Bau bzw. Planung, die voraussichtlich noch bis Ende 2023 fertiggestellt werden).



1,9

Mio.
qm

Fertigstellungs- und Pipelineflächen
(mit erwarteter Fertigstellung in 2023)
Panattoni

der aktivste Projektentwickler am Markt sein, dicht gefolgt von Panattoni. Die Top 5 werden von Goodman und der Dietz AG komplettiert. Der erste Eigennutzer in dem Ranking, ist nach Abwesenheit von den vorderen Plätzen im letzten Jahr, der E-Commerce Riese Amazon. Begünstigt durch zwei aktuelle Entwicklungen von großflächigen Logistikzentren belegen die US-Amerikaner den sechsten Rang.

Logistikstandorten in Deutschland einnehmen. Der Anteil des Entwicklungsvolumens in der Peripherie also außerhalb einer der untersuchten Logistikregionen liegt im Betrachtungszeitraum bei etwa 25 %. Dieser Anteil ist in der jüngeren Vergangenheit aufgrund der Flächenknappheit in den Ballungsräumen kontinuierlich angestiegen. Der erwartete Anteil der Fertigstellungen in der Peripherie liegt in diesem Jahr sogar bei über 40 %.

1,7

Mio.
qm

Fertigstellungsvolumen
Garbe Industrial Real Estate

Mit einem Entwicklungsvolumen von rund 640.000 qm kann mit der bauwo ein inhabergeführter Projektentwickler in die Dimensionen der institutionellen Projektentwickler vorstoßen. Die Zusammensetzung der Top-10 Entwickler ist, verglichen mit dem Vorjahr, weitestgehend gleich geblieben und nur kleinere Sprünge innerhalb der Ränge haben stattgefunden.

Projektentwickler bleiben wichtigste Gruppe unter den Developern

Bei der Betrachtung der Fertigstellungen nach Developertypen fällt auf, dass der letztjährig prognostizierte Anteil der Entwicklungen durch die „reinen“ Projektentwickler zum aktuellen Stand leicht niedriger ausfällt. Ursache könnte hierbei sein, dass aufgrund der ungünstigeren Finanzierungsbedingungen, Projektentwickler zunehmend abwartender agieren. Insbesondere spekulative Entwicklungen die nur das Geschäft eben dieser Projektentwickler betreffen sind im aktuellen Finanzierungsumfeld viel schwieriger umzusetzen. Für die Eigennutzer aus Logistik und Industrie sowie die Handelslogistiker werden demnach auch steigenden Anteile am Entwicklungsgeschehen erwartet.

1,5

Mio.
qm

Fertigstellungsvolumen
VGP Group

Rhein-Ruhr erstmals Schwerpunkt des Neubaus

Nachdem sich die Logistikregion Rhein-Ruhr in den letzten Jahren als einer der großen Aufsteiger im Ranking der Regionen präsentiert hat, konnte diese im aktuellen Betrachtungszeitraum mit einem gesamten Neubauvolumen von rund 881.000 qm erstmals den Spitzenplatz unter den 28 Logistikregionen erreichen. Der letztjährige Spitzenreiter Region Berlin liegt dicht dahinter mit einem gesamten Entwicklungsvolumen von rund 840.000 qm. Die Region Rhein-Main/Frankfurt erzielt ebenfalls ein beachtliches Ergebnis von mehr als 800.000 qm und vervollständigt damit die Plätze auf dem Podium.

Die Zusammensetzung der Top-10 Entwickler ist verglichen mit dem Vorjahr weitestgehend gleich geblieben (...).

Panattoni verteidigt den ersten Platz

Mit knapp 1,9 Mio. qm Fertigstellungs- und (akuter) Pipelineflächen ist Panattoni wie auch schon im Jahr zuvor der aktivste Akteur am Markt der Logistikdevelopments im betrachteten Zeitraum 2018–2023.

Mit Garbe Industrial Real Estate und VGP folgen auf den Rängen zwei und drei mit einem Fertigstellungsvolumen von rund 1,7 Mio. qm beziehungsweise 1,5 Mio. qm Entwickler, die auch jeweils ein hohes Volumen in der Pipeline für das laufende Jahr 2023 ausstehen haben. Im Jahr 2023 wird nach aktuellem Stand Garbe Industrial Real Estate mit annähernd 500 Tsd. qm fertiggestellter Fläche

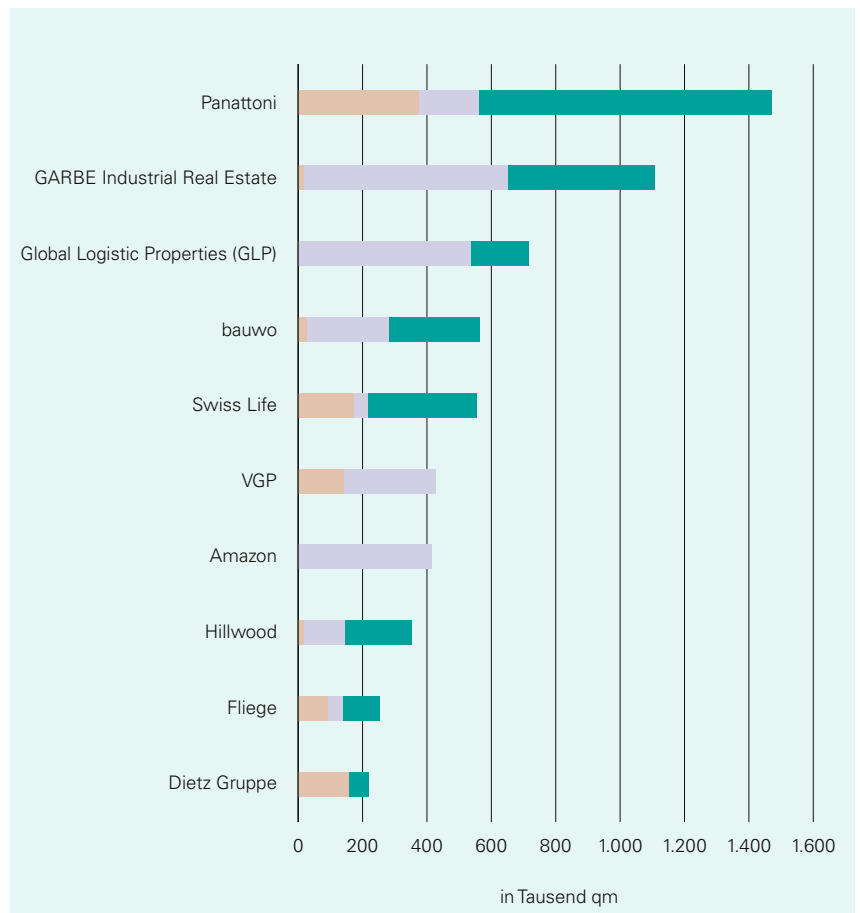
Zusätzlich drängen nun auch zwei Logistikregionen aus den neuen Bundesländern, nämlich Halle/Leipzig und A4 Thüringen, in die Top-Platzierungen. Hier verdeutlicht sich, dass diese Regionen aufgrund größerer Verfügbarkeit von Flächen und weniger hohen Grundstückspreisen gepaart mit einer hohen Attraktivität für Logistiknutzer eine zunehmend wichtigere Rolle unter den



Top-10 Entwickler von Logistikflächen, 2023–2024*

- fertiggestellt
- im Bau
- Planung konkret

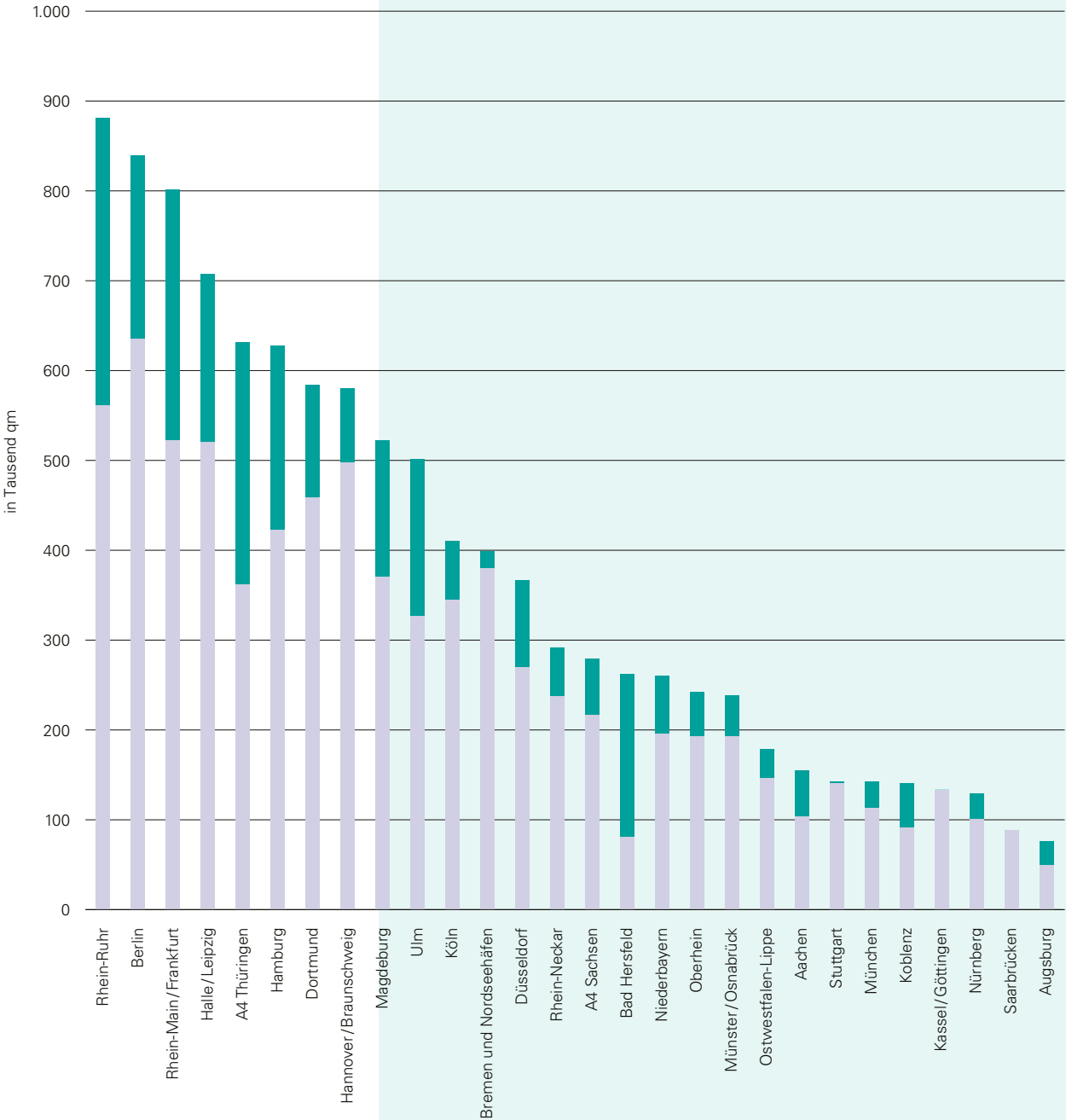
*Die Auswertung enthält alle Fertigstellungen bis zum Stichtag 30.06.2023 sowie die Pipelineflächen (Projekte in Bau bzw. Planung, die voraussichtlich noch bis Ende 2023 bzw. 2024 fertiggestellt werden).



Fertiggestellte Fläche
nach Logistikregionen,
2018–2023*

2018–2022
2023*

*Die Auswertung enthält alle Fertigstellungen bis zum Stichtag 30.06.2023 sowie die Pipelineflächen (Projekte in Bau bzw. Planung, die voraussichtlich noch bis Ende 2023 fertiggestellt werden).



Anteile der Developertypen am jährlichen Fertigstellungsvolumen



*Die Auswertung enthält alle Fertigstellungen bis zum Stichtag 30.06.2023 sowie die Pipelineflächen (Projekte in Bau bzw. Planung, die voraussichtlich noch bis Ende 2023 bzw. 2024 fertiggestellt werden).



2.2

Der Investmentmarkt für Logistikimmobilien

Deutlicher Einbruch auch auf dem Industrial-immobilienmarkt

Die Schockstarre auf den gewerblichen Immobilientransaktionsmärkten hat auch vor dem Segment Industrial (und damit auch vor der Logistik) nicht halt gemacht. Dabei liest sich der Wert für das 2. Halbjahr 2022 eigentlich noch sehr ordentlich. Mit einem Gesamtvolumen von über 5 Mrd. Euro (davon rd. 65 % Logistik) stand es dem ersten Halbjahr 2022 nur geringfügig nach. In Summe steht ein Investmentvolumen von rd. 10,2 Mrd. Euro für das Gesamtjahr, wovon rd. 59 % auf Logistikimmobilien entfallen. Der Rekord aus dem Jahr 2021 (11,6 Mrd. Euro) wurde damit zwar verfehlt, der Wert liegt dennoch über dem Mittel der letzten fünf Jahre.

Der starke Wert des zweiten Halbjahres 2022 lässt sich allerdings vor allem damit erklären, dass sich die Konsequenzen veränderter Marktparameter auf dem Investmentmarkt erst mit leichter Verzögerung auswirken. Da die Deals einige Monate Vorlauf haben und die Akteure nicht abrupt auf exogene Schocks reagieren (können), entfaltet sich die Wirkung des rasanten Zinsanstiegs vollends erst im Jahr 2023, wie auch die nachstehende Grafik eindrücklich zeigt. Mit einem Gesamtvolumen von lediglich rd. 1,5 Mrd Euro im ersten Halbjahr (davon > 900 Mio. Euro Logistik) ist es das mit deutlichem Abstand schwächste Halbjahr im Betrachtungszeitraum.

Wann ist die Bodenbildung abgeschlossen?

Bleibt die Frage, wann die Märkte wieder „anspringen“. Gemäß der Stimmungslage der Marktakteure ist davon auszugehen, dass die Zurückhaltung anhält bis absehbar ist, dass sich Inflation und Finanzierungskosten auf einem stabilen Niveau einpendeln. Grundsätzlich, so ist aus Marktkreisen zu vernehmen, ist der Weg zur Bodenbildung bei

der Preisfindung für Logistikimmobilien zum Ende des ersten Halbjahres schon deutlich weiter fortgeschritten als in den meisten anderen gewerblichen Immobilienklassen.

„Nach dem Zinsschock und der konjunkturellen Eintrübung hat sich der Investmentmarkt für Logistikimmobilien stabilisiert und die Marktakteure sind in der neuen Realität angekommen. Bis Investmentvolumen und Preise jedoch wieder steigen, wird es noch länger dauern. Gleichwohl sind die Wachstumsperspektiven des Logistiksegments im Vergleich zu anderen Immobilienarten überdurchschnittlich gut.“

(Bertrand Ehm, Savills Immobilien Beratungs-GmbH)

Verhalten positiv blickt auch das Befragungspanel auf die kurz und mittelfristige Entwicklung auf dem Investmentmarkt. Allerdings wird auch hier deutlich, dass die Situation sich zwar nach Einschätzung der Befragten verbessern wird, allerdings stetig auf moderatem Niveau. Bis wieder ein Vorkrisenniveau bei Anzahl und Höhe der Investments erreicht werden kann, wird es voraussichtlich noch deutlich über das Jahr 2025 hinaus dauern.

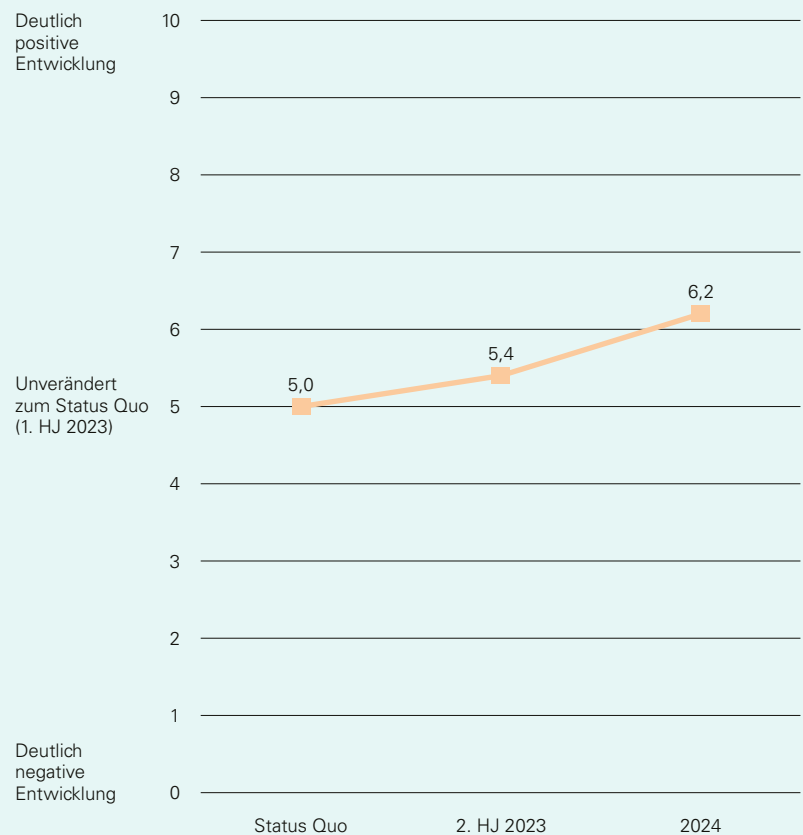
>

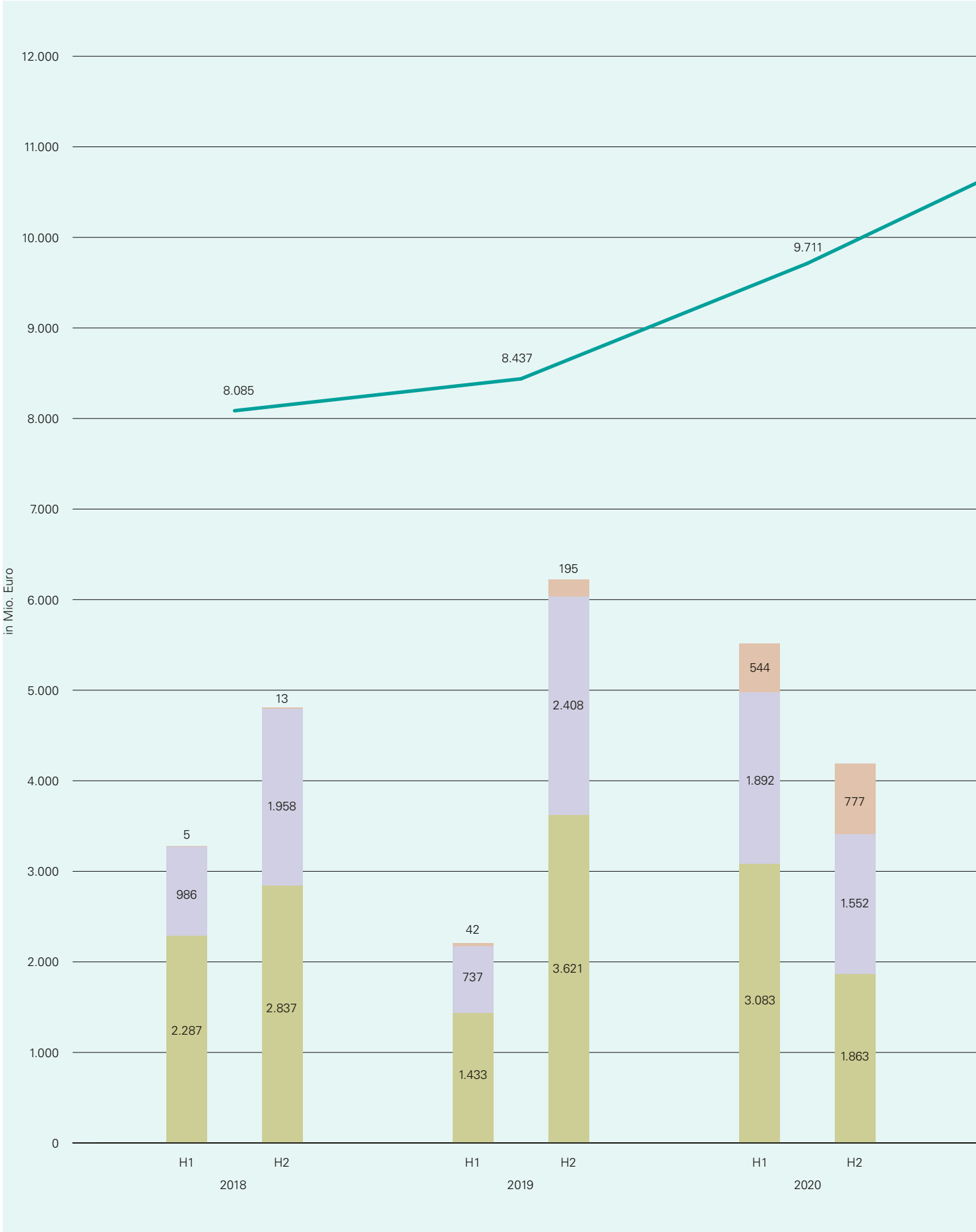
10,2

Mrd.
Euro

Investmentvolumen für das Gesamtjahr, wovon rd. 59 % auf Logistikimmobilien entfallen.

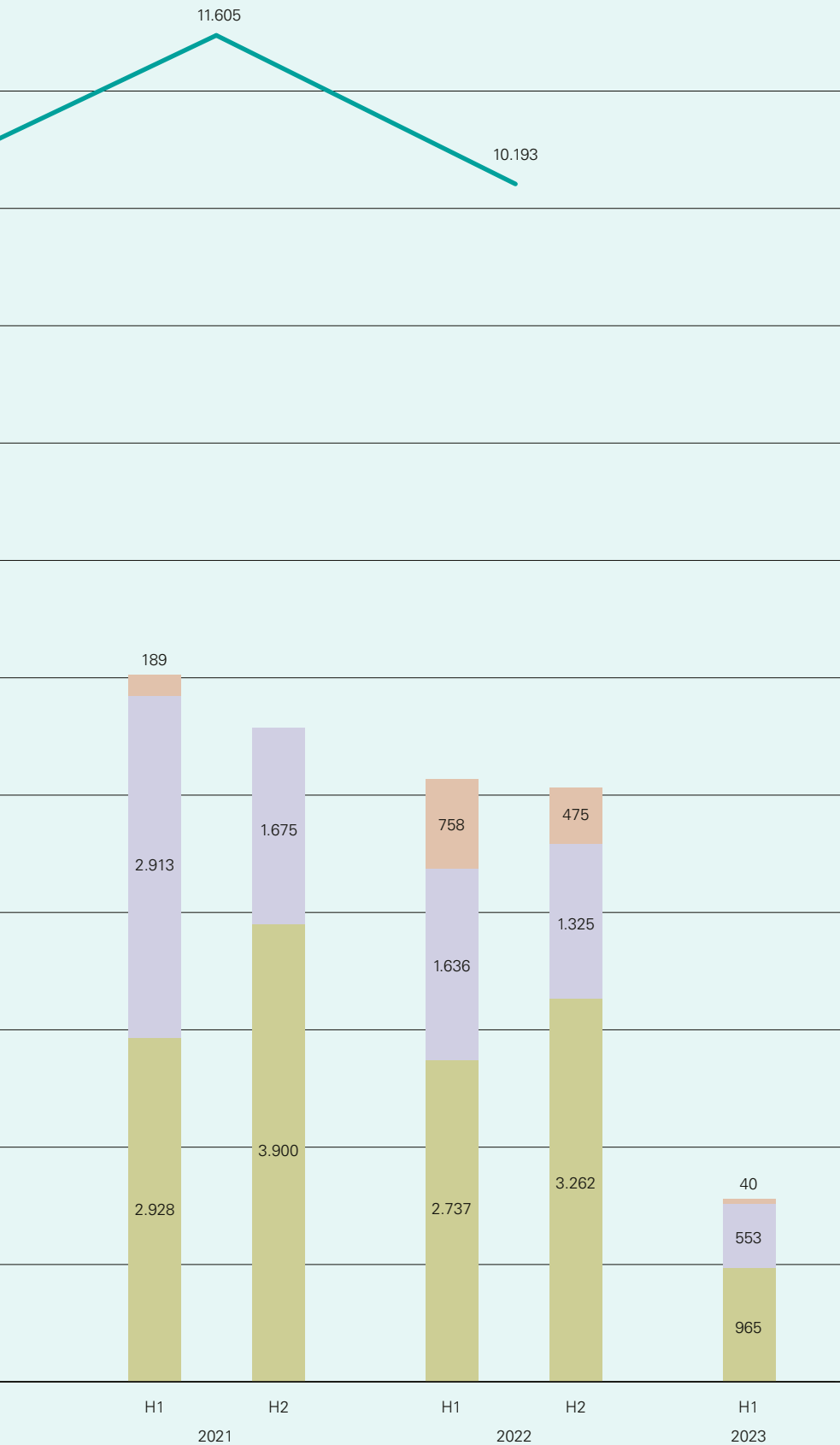
Befragungsergebnis – erwartete Entwicklung des Investmentmarkts





Investmentvolumen im Zeitverlauf

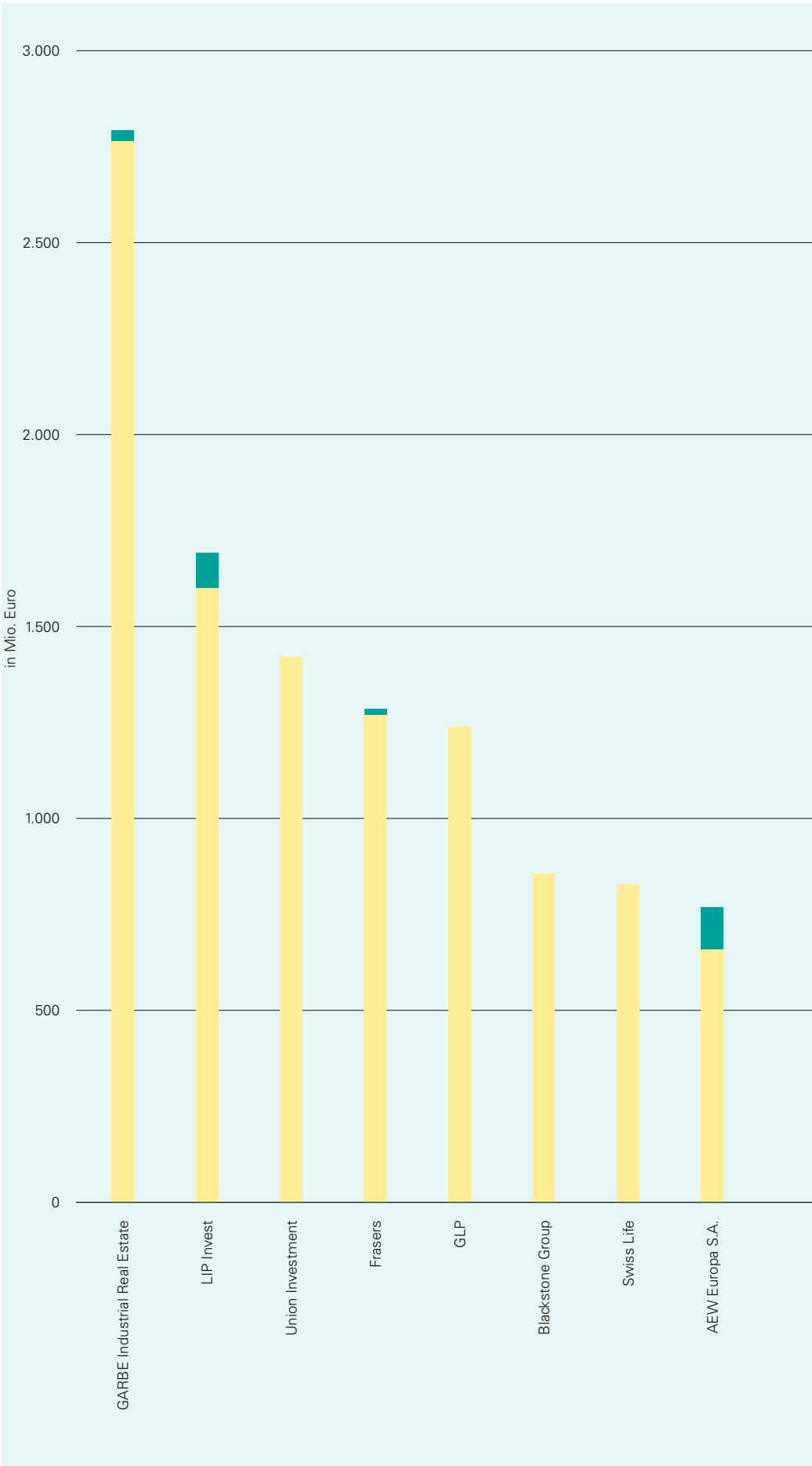
- Industrie, Sonstige
- Unternehmensimmobilien
- Logistikimmobilien
- Gesamtjahr

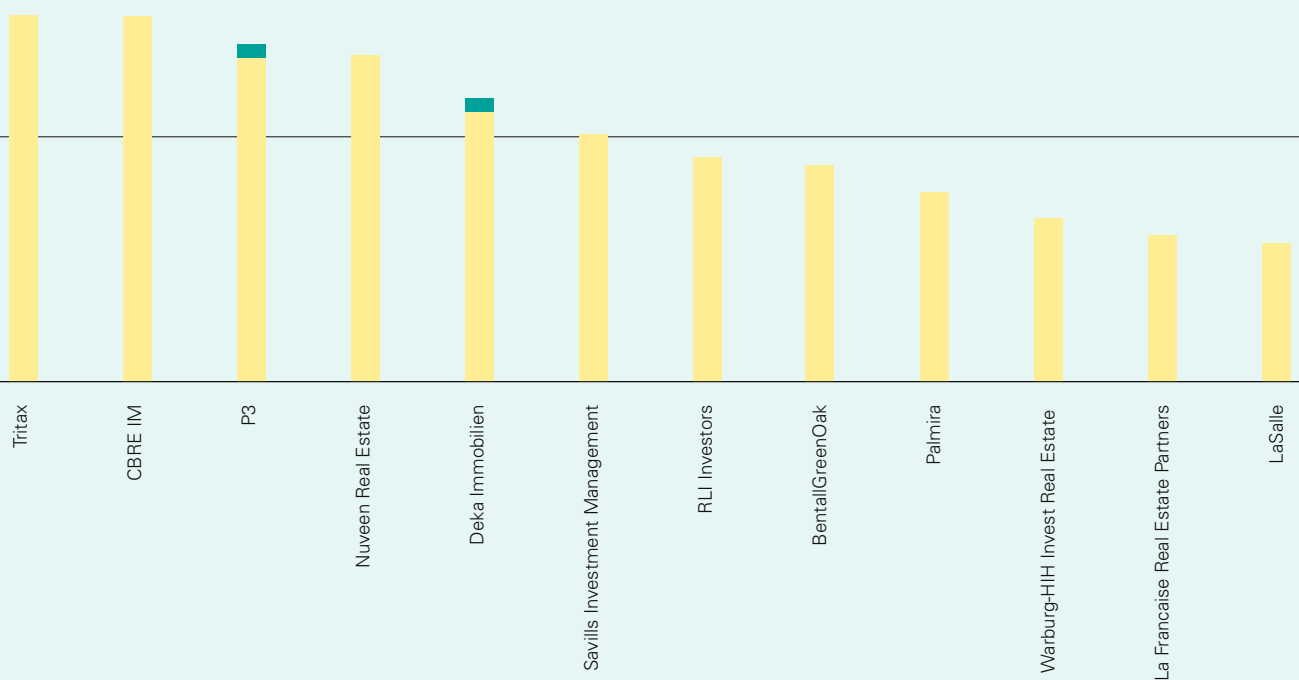


**Top-20-Investoren
von Logistikimmobilien,
2018–2023***

- 2018–2022
- 2023

*Die Auswertung beinhaltet Transaktionen bis zum Stichtag 30.06.2023. Transaktionen, die nicht öffentlich kommuniziert und uns von den Unternehmen im Datenaustausch nicht gemeldet wurden, finden keine Berücksichtigung.





Akteursstrukturen am Investmentmarkt bleiben ähnlich

Ob des insgesamt geringen Investmentvolumens in 2023 fallen auch die Veränderungen zum Vorjahr im Ranking der Top 20-Investoren gering aus. Lediglich AEW Europe macht durch einen größeren Ankauf einen Sprung von Rang 13 auf Rang 8 im Ranking. Mit deutlichem Abstand vorne in der langfristigen Betrachtung bleibt aber auch in diesem Jahr Garbe Industrial Real Estate mit einem Gesamtvolumen von rd. 2,8 Mrd. Euro im betrachteten Zeitraum.

Geteilter erster Platz zum Halbjahr 2023

Die Grundsätzliche Zurückhaltung auf dem Investmentmarkt macht sich im Ranking des ersten Halbjahres sehr deutlich bemerkbar. So ist auch das Ranking der Investmentakteure zum ersten Halbjahr aufgrund der Marktsituation im Vergleich zu den Vorjahren durcheinandergerüttelt. Von den Top-20 Investoren der vergangenen Jahre haben überhaupt nur 6 Akteure im Verlauf des Jahres 2023 Ankäufe getätigt.

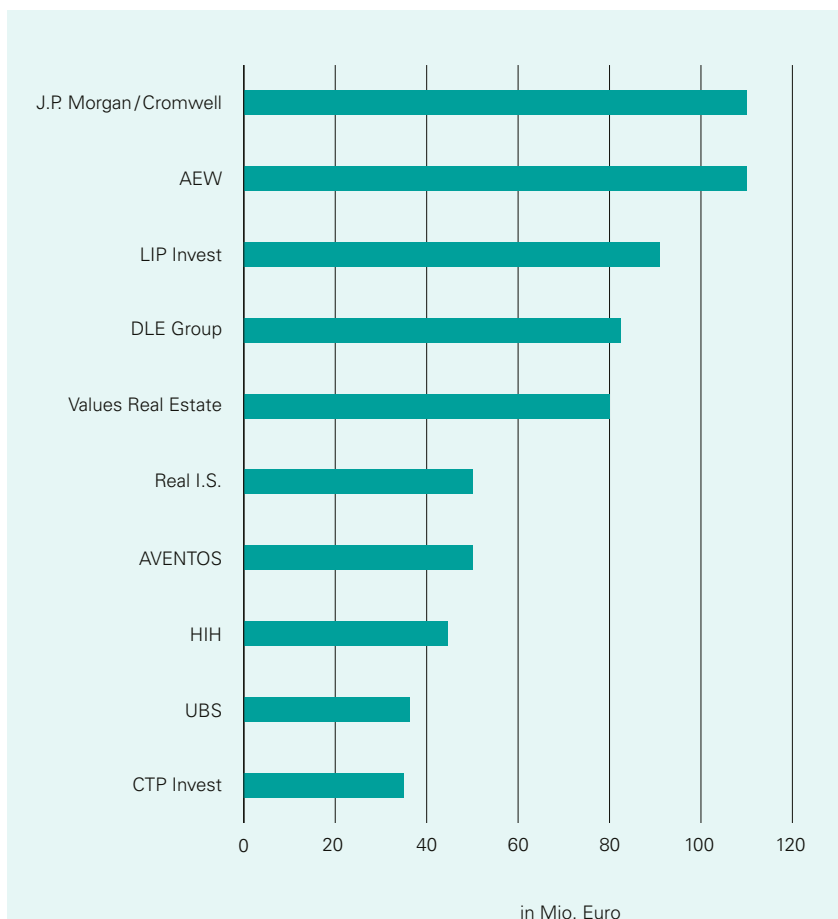
So reichen jeweils knapp über 100 Mio. Euro Investitionsvolumen der AEW Europe, sowie J.P. Morgan/Cromwell zum geteilten ersten Rang zur Jahresmitte. Zum Vergleich, im vergangenen Jahr hatte Garbe Industrial Real Estate auf dem Halbjahresspitzenplatz bereits über 700 Mio. Euro investiert.

>

Top-10 Investoren von Logistikimmobilien 2023*

Investmentvolumen

*Die Auswertung beinhaltet Transaktionen bis zum Stichtag 30.06.2023. Transaktionen, die nicht öffentlich kommuniziert und uns von den Unternehmen im Datenaustausch nicht gemeldet wurden, finden keine Berücksichtigung.



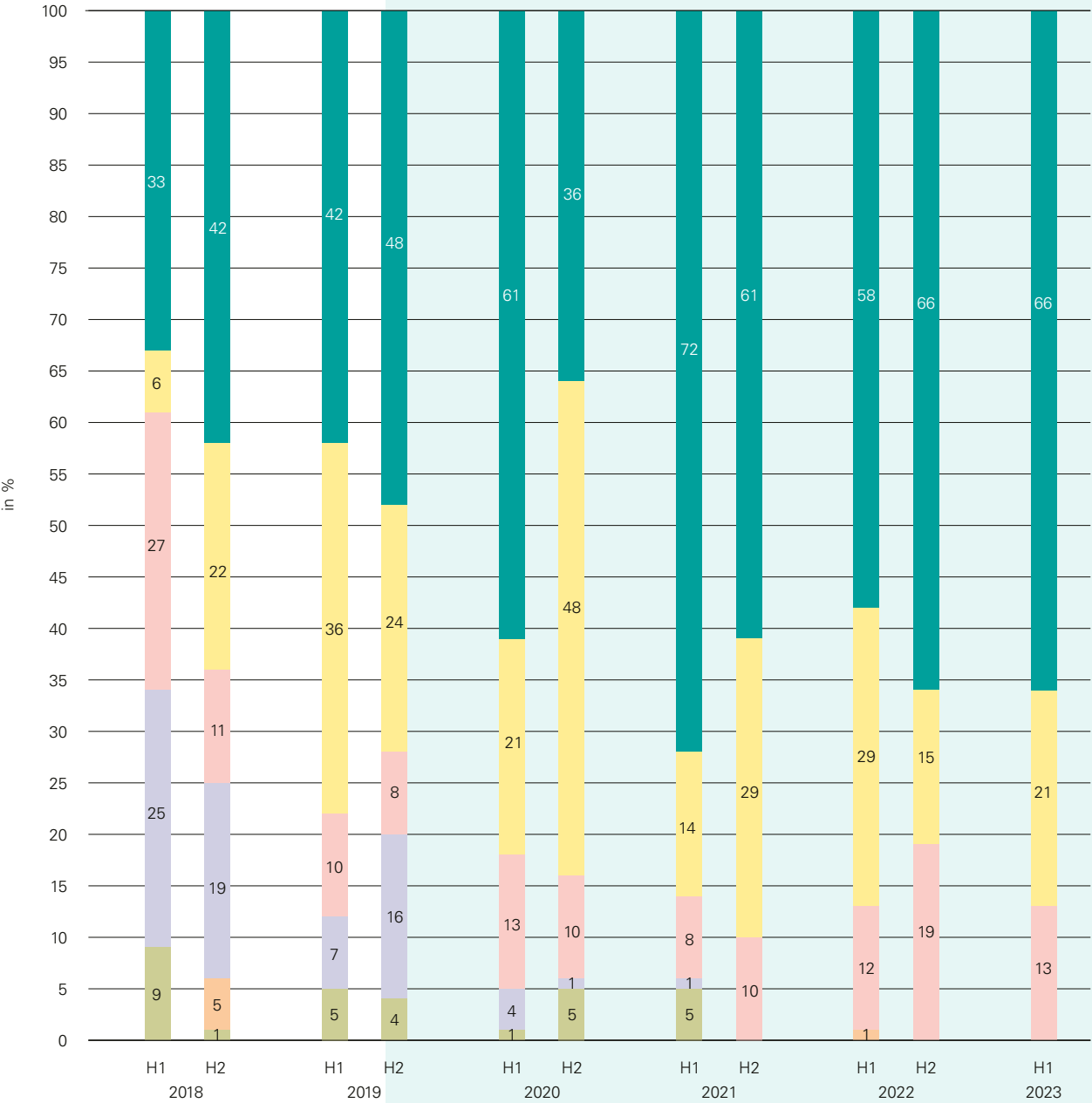


Ein höheres Investmentvolumen als in Frankfurt konnte auch im ersten Halbjahr 2023 nur in der Region Hannover/Braunschweig verzeichnet werden.



Investmentvolumen
nach Herkunft

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





Der Markt bleibt durch deutsche Investoren geprägt

Der deutsche Logistikimmobilienmarkt ist weiterhin von einheimischen Käufergruppen geprägt, die auch 2022 etwas über 60 % zum Umsatzergebnis beisteuerten. Für das erste Halbjahr 2023 verfestigt sich der Eindruck auf jeden Fall weiterhin. Rund zwei Drittel des Investitionsvolumens entfallen auf Akteure aus Deutschland, während asiatische Investoren wie schon im Jahr 2022 aktuell nicht direkt am deutschen Logistikimmobilienmarkt investieren, was sich teilweise jedoch auch durch die Immobilienkrise im chinesischen Einflussraum erklären lässt.

Investmenttätigkeit nach Logistikregionen

Im Vergleich der Logistikregionen ergeben sich deutliche Verschiebungen im Ranking im Vergleich zur Vorjahreserhebung. Dies hat (aufgrund des geringen Gesamtvolumens) allerdings nur wenig mit den Transaktionen des Jahres 2023 zu tun, sondern resultiert vielmehr aus dem um ein Jahr verschobenen Betrachtungszeitraum und dem daraus resultierendem Wegfall des Jahres 2017 aus der Berechnung. So fällt Berlin, das sich im Vorjahr noch anschickte, die Region Rhein-Main/Frankfurt vom Spitzenplatz zu verdrängen im diesjährigen Ranking auf den vierten Platz zurück. Die Region Hannover/Braunschweig hingegen gewinnt einige Platzierungen und rangiert mit einem Investitionsvolumen von rund 1,8 Mrd. Euro im Betrachtungszeitraum knapp vor der Region Hamburg auf Rang zwei.

>

Rhein-Main/Frankfurt bleibt attraktiv

Die Logistikregionen Rhein-Main/Frankfurt bleibt durch ihre zentrale Lage und die Nähe zu vielen produzierenden Unternehmen sowie zur Pharmabranche weiterhin gefragt. Ein höheres Investmentvolumen als in Frankfurt konnte auch im ersten Halbjahr 2023 nur in der Region Hannover/Braunschweig verzeichnet werden. Aufgrund des geringen Gesamtvolumens ist in diesem Zusammenhang allerdings anzumerken, dass Einzeltransaktionen in diesem Jahr einen deutlich größeren Effekt auf die Verteilung haben und die Aussagekraft daher etwas eingeschränkt wird. Gleichwohl ist eine der spannendsten Zahlen eine, die sich aus der nachfolgenden Grafik so nicht ablesen lässt. Mit einem Anteil von 47 % entfällt fast die Hälfte des Investmentvolumens des bisherigen Jahres für Logistikimmobilien auf periphere Standorte außerhalb der etablierten Logistikregionen. Gegenüber dem langjährigen Mittel (22 %) stellt dies mehr als eine Verdopplung dar. Für diese Entwicklung spielen verschiedene Faktoren eine Rolle, unter anderem die Flächenverfügbarkeit, aber auch Gebäudequalität sind hier maßgeblich zu nennen.

22%

Langjähriges Mittel des Investmentvolumens für Logistikimmobilien, das auf peripheren Standorten außerhalb der etablierten Logistikregionen entfällt.

Im bisherigen Jahr mehr als verdoppelt auf:

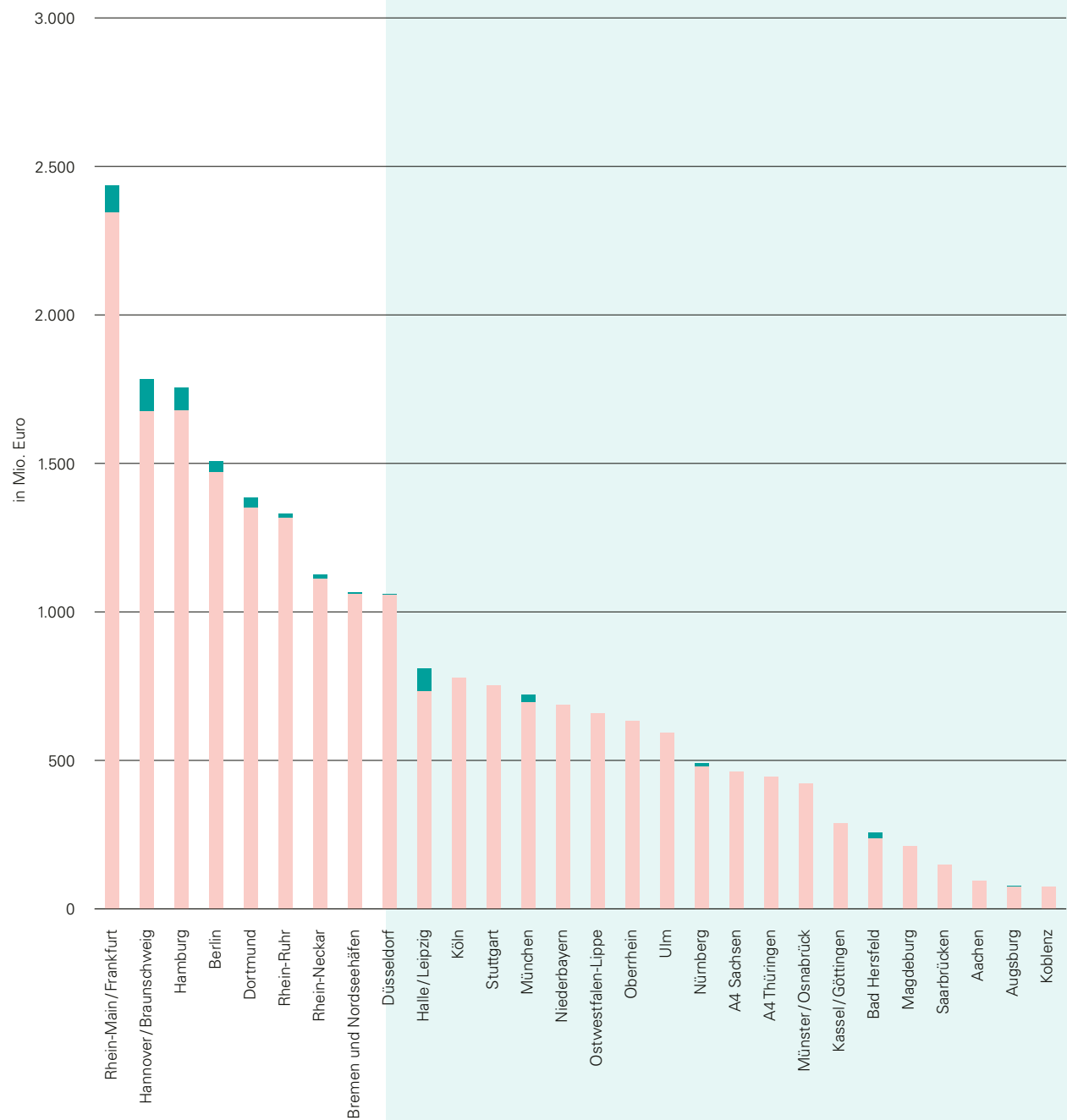
47%

Investmentvolumen nach Logistikregionen, 2018–2023*

2018–2022

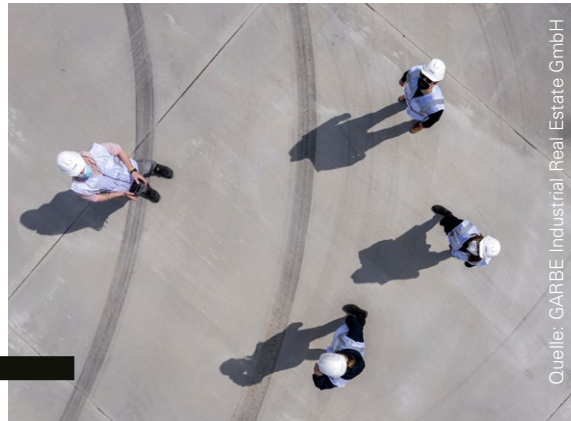
2023*

*Die Auswertung beinhaltet Transaktionen bis zum Stichtag 30.06.2023.



3

Baukosten und Bauzeiten



3.1

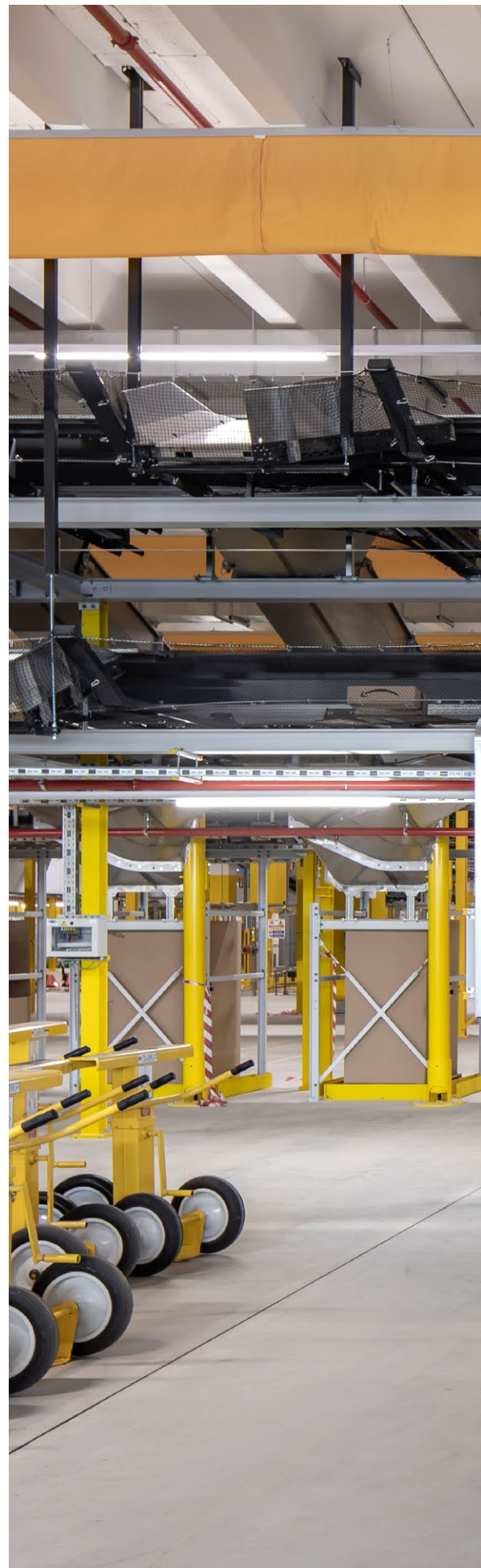
Leichte Entspannung der Baukosten

Das Thema Baukosten hat inzwischen einen festen Platz im Rahmen dieser Studienreihe und wird auch im Jahr 2023 mit Spannung verfolgt. Das vergangene Jahr war von deutlichen Anstiegen der Energiepreise und spürbaren Engpässen in der Versorgung mit Baumaterialien gekennzeichnet. Folgen der Coronapandemie wurden durch den russischen Angriff auf die Ukraine weiter verstärkt – in Summe keine guten Voraussetzungen für das Baugewerbe. Seit Erscheinen der letztjährigen Studie haben sich die globalen Rahmenbedingungen zwar nicht radikal geändert, es gibt dennoch neue Entwicklungen zu vermelden.

Betrachtet man die Entwicklung des Baupreisindex für gewerbliche Betriebsgebäude¹, so ist Richtung Jahresmitte 2023 eine insgesamt rückläufige Dynamik der Preisspirale zu beobachten. Im Zeitraum zwischen dem 4. Quartal 2021 und dem ersten Quartal 2023 lagen die Veränderungsraten des Index gegenüber dem jeweiligen Vorjahresquartal stets zwischen 15,3 % und 19,4 %. Im zweiten Quartal 2023 schwächte sich der drastische Preisanstieg hingegen ab und erreichte ein Wachstum von 8,0 % gegenüber dem Vorjahresquartal, beziehungsweise 0,6 % gegenüber dem ersten Quartal 2023. Für das laufende dritte Quartal gibt es Grund zur Annahme, dass sich diese Entwicklung weiter fortsetzt.



¹ <https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Konjunkturindikatoren/Preise/bpr110.html#241652>





5,6%

sinkende Preise bei den Zimmer- und Holzbauarbeiten

Die Materialkosten werden durch die Verfügbarkeit der Materialien, Inflation, Energiepreise sowie die allgemeine Nachfragesituation stark beeinflusst. Mit Blick auf die Inflationsrate konnte im Juli 2023 zwar eine leichte Abschwächung gegenüber dem Vormonat vermeldet werden, mit einem Niveau von 6,2 %² lag sie jedoch weiterhin auf einem insgesamt hohen Niveau. Diese Entwicklung wird maßgeblich durch die Energiepreise mitbestimmt. Hier konnte zuletzt beobachtet werden, dass die Einfuhr- und Erzeugerpreise (bei Abgabe an die Industrie) von Erdgas gegenüber dem Vorjahr deutlich sanken, der Endverbraucherpreis jedoch stieg hingegen weiter³. Darüber hinaus stiegen auch die für Baumaschinen relevanten Kraftstoffpreise – nach einer Erholungsphase im Frühjahr 2023 – zuletzt wieder an, liegen jedoch weiterhin deutlich unterhalb des Durchschnittspreises des Jahres 2022⁴.

Betrachtet man die Preisentwicklung differenziert nach Bauleistungen, so zeigt sich, dass trotz weiterhin hoher Entwicklungsdynamik, in manchen Bereichen die Preise binnen Jahresfrist (Mai 2022–Mai 2023) sogar leicht nachgegeben haben. Eine Entspannung war bei den Stahlarbeiten zu verzeichnen (-1,1 %), die in der letztjährigen Studie mit einem Anstieg von 28 % noch besonders

prominent hervorgehoben wurden. Außerdem macht sich der sinkende Holzpreis bei den Zimmer- und Holzbauarbeiten bemerkbar, deren Preise um 5,6 % sanken. Diese Entwicklung spiegelt auch erneut die DIHK Konjunkturumfrage (Frühsommer 2023) wider: Weiterhin sehen die befragten Unternehmen der Bauwirtschaft das höchste Geschäftsrisiko in den Rohstoff- und Energiepreisen. Vor einem Jahr erreichte dieser Wert mit jedoch 91 % einen Höchststand, seitdem sank er kontinuierlich auf 72 % und liegt nun nur noch knapp vor dem Fachkräftemangel, den 70 % der Befragten nannten.

Im Sommer 2023 kann somit konstatiert werden, dass sich die Versorgungslage mit Baumaterialien insgesamt verbessert hat und der Wettbewerb zwischen den Akteuren des Baugewerbes wieder zunimmt. Diese Entwicklungen wirken sich preisdämpfend auf die weitere Entwicklung der Baukosten aus, führt in der aktuellen Situation jedoch auch nicht zu einer steigenden Nachfrage.

„Die Nachfrage nach Bauleistungen ist weiterhin vorhanden und insgesamt auch nicht schlecht, sie erreicht jedoch nicht mehr das Niveau, das wir in den letzten Jahren gesehen haben.“
(Michael Dufhues, Bremer AG)

Mit Blick auf das kommende Jahr ist davon auszugehen, dass sich die Preise insgesamt eher seitwärts entwickeln. Dies spiegelt sich auch in den Ergebnissen der Befragung wider, die für das laufende Jahr mit unveränderten Baukosten und für die darauffolgenden Jahre lediglich mit leicht steigenden Kosten rechnen. Als Ursachen dieser Entwicklung können die verbesserte Materialverfügbarkeit und die geringere Nachfrage nach Bauleistungen, vor allem auch in anderen Immobiliensegmenten genannt werden. Dies trifft jedoch nicht auf alle Bauleistungen gleichermaßen zu, steigende ökologische und technische Anforderungen an Gebäude sorgen insbesondere bei Unternehmen im Bereich der technischen Gebäudeausrüstung für gut gefüllte Auftragsbücher und lassen somit keinen nennenswerten Preistrückgang für die entsprechenden Bauleistungen erwarten.

² https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/08/PD23_311_611.html

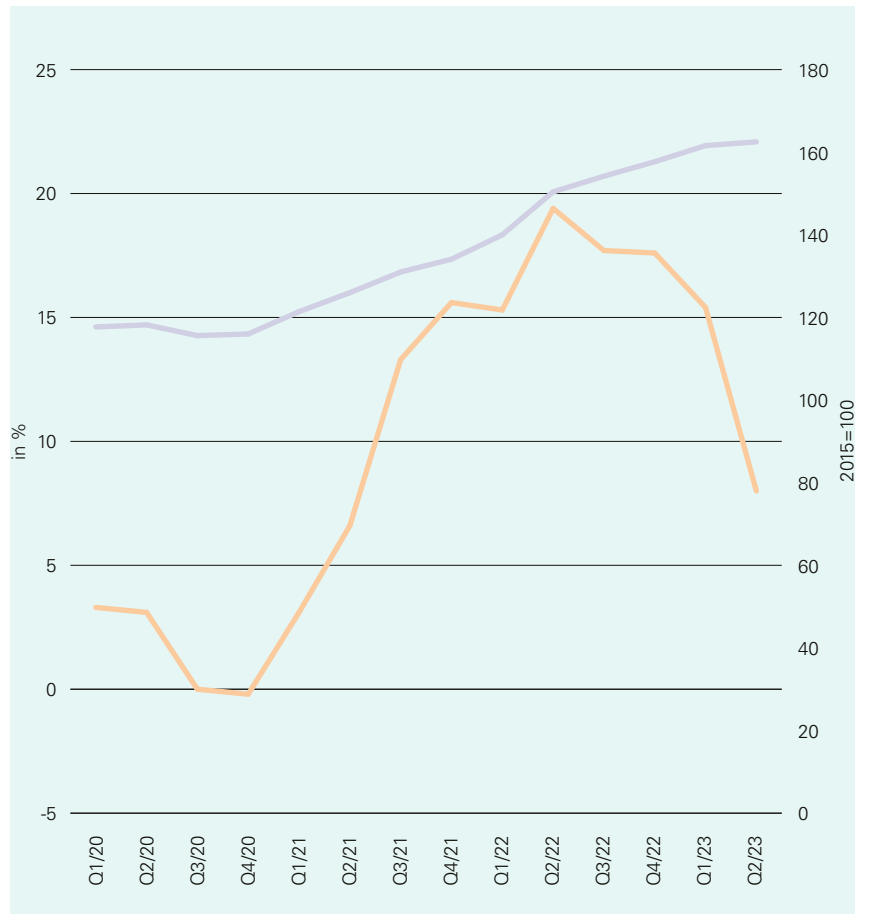
³ https://www.dashboard-deutschland.de/indicator/tile_1667826504852

⁴ <https://www.adac.de/verkehr/tanken-kraftstoff-antrieb/deutschland/kraftstoffpreisentwicklung/#seit-2021>

Baupreisindex für gewerbliche Betriebsgebäude und Veränderung gegenüber dem Vorjahresquartal

- Veränderung
- Baupreisindex (2015 = 100)

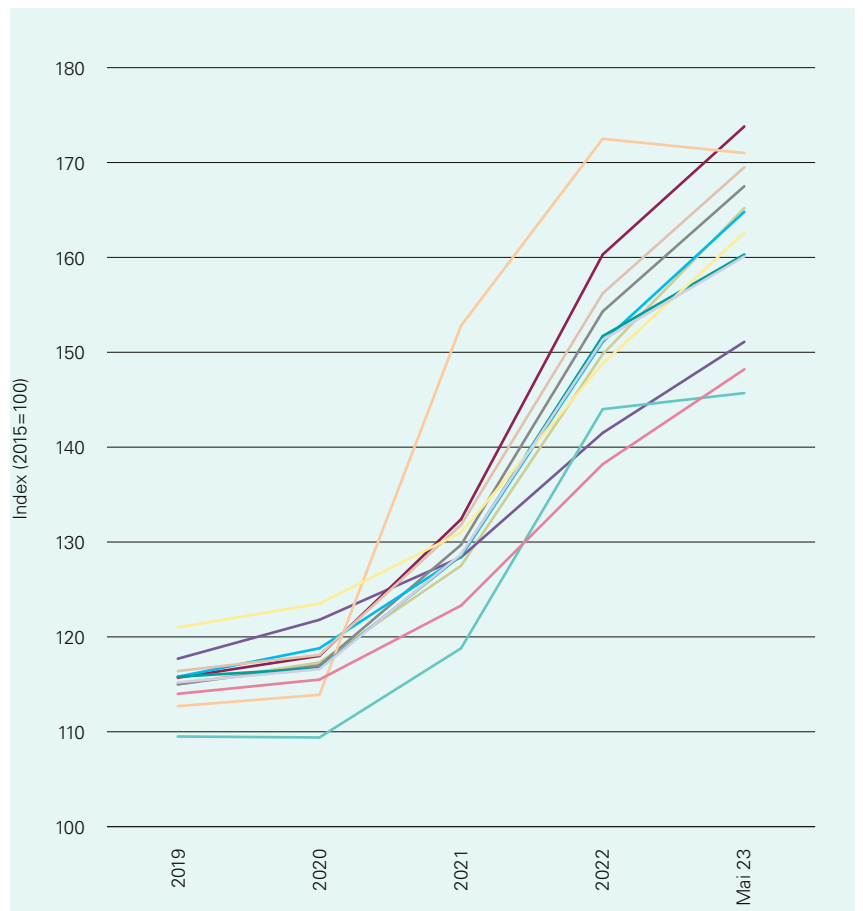
Quelle: Statistisches Bundesamt



Preisentwicklung für Neubau gewerblicher Betriebsgebäude nach Bauleistung

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

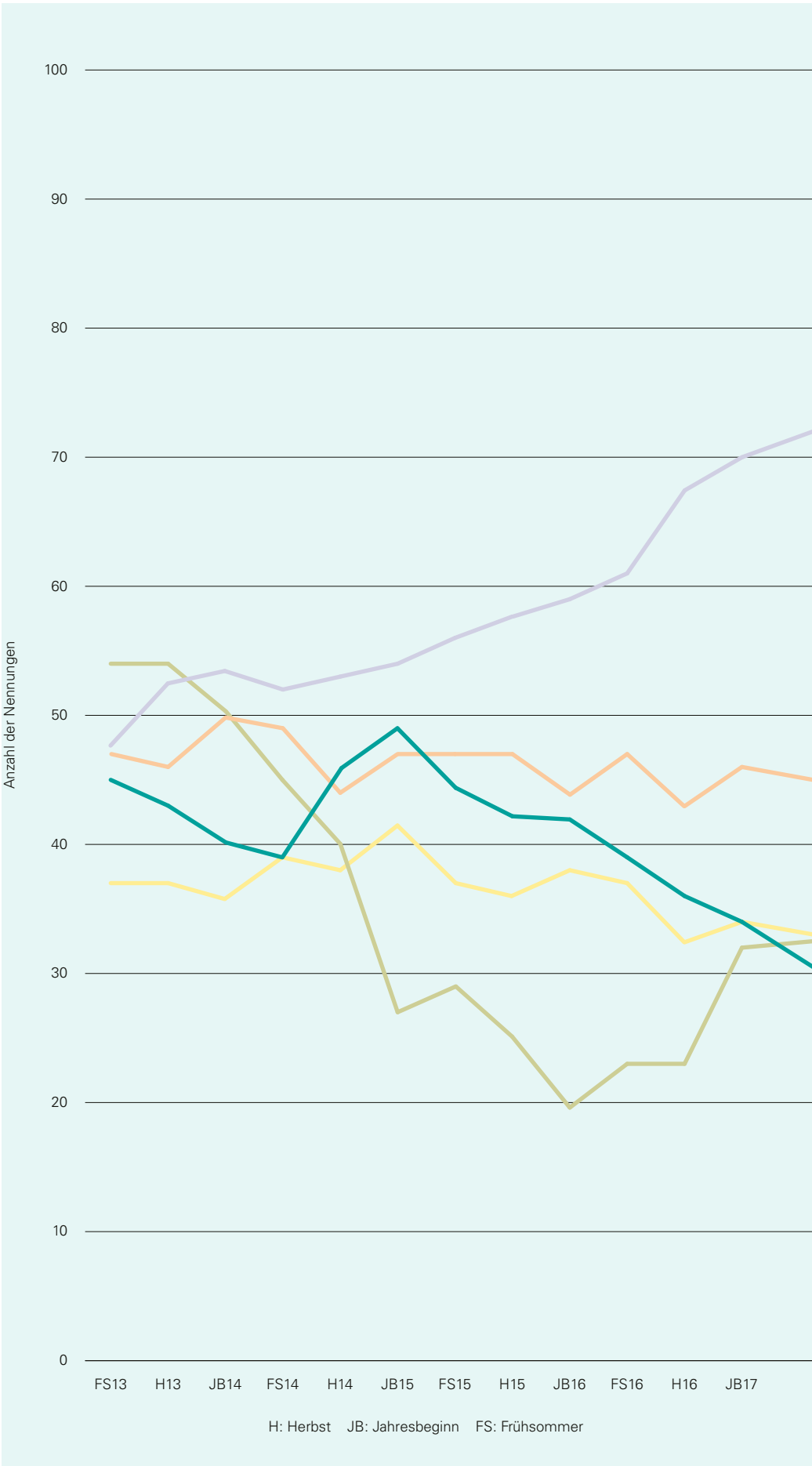
Quelle: Statistisches Bundesamt

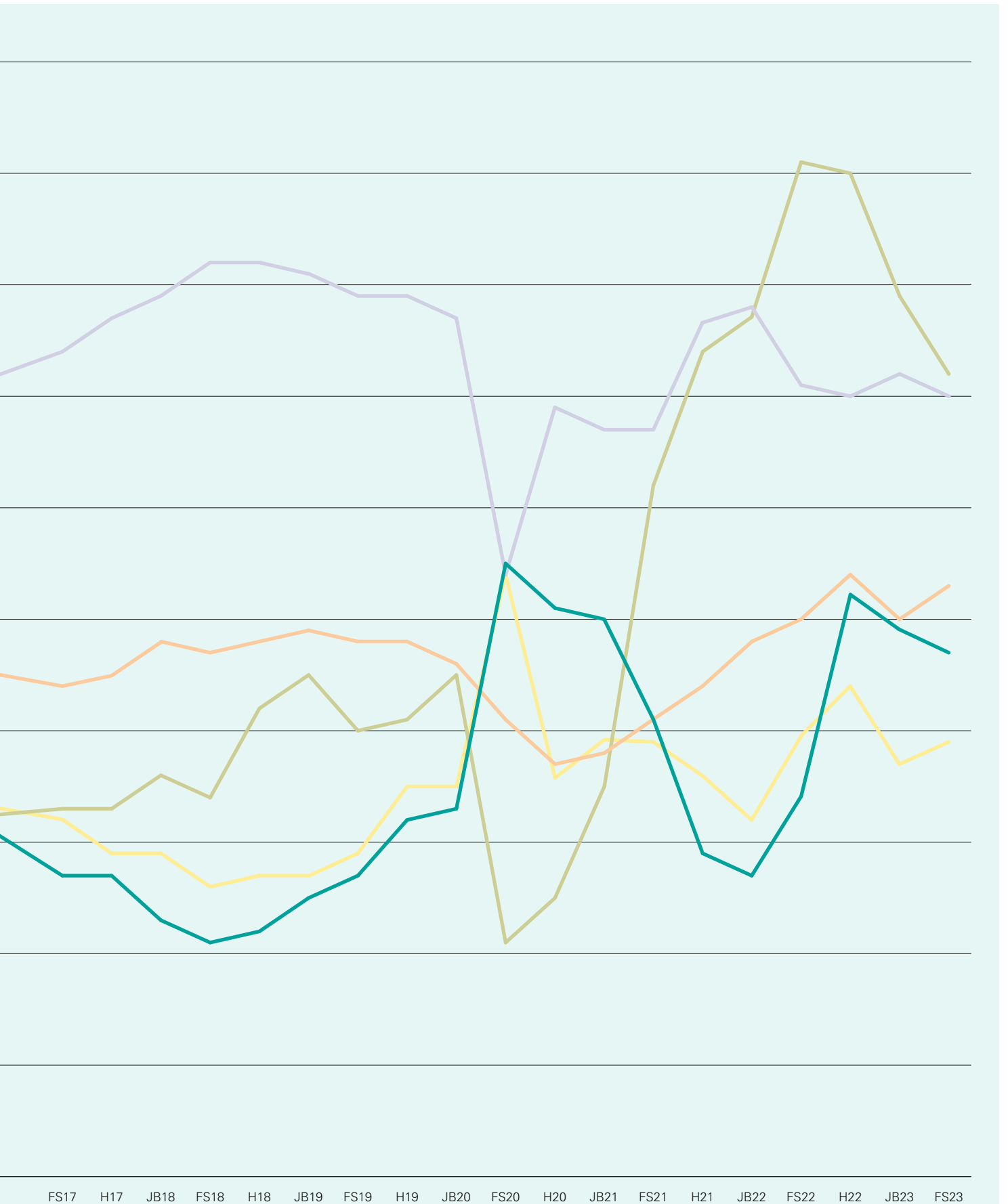


**Aktuelle Geschäftsrisiken
in der Bauwirtschaft**

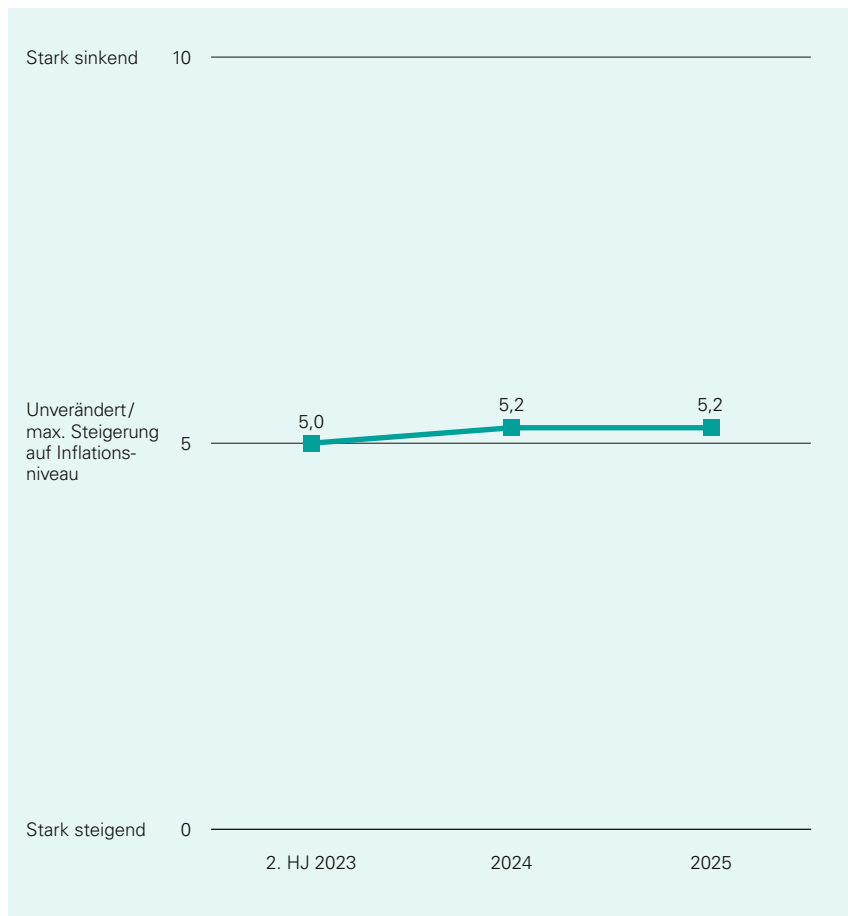
- Inlandsnachfrage
- Arbeitskosten
- Fachkräftemangel
- Energie- und Rohstoffpreise
- Wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen

Quelle: DIHK Konjunkturumfrage
Jahresbeginn & Frühsommer 2023





Befragungsergebnis – erwartete Baukostenentwicklung



3.2

Gestiegene Anforderungen gleich längere Bauzeit?

Der Bedeutungsgewinn des Themas Nachhaltigkeit ist ungebrochen. In diesem Zusammenhang stellt sich, auch vor dem Hintergrund steigender Finanzierungskosten, die Frage, inwiefern sich steigende bauliche Anforderungen auf die Bauzeiten von Logistikimmobilien auswirken. Die naheliegende Annahme wäre, dass steigende bauliche Anforderungen die Bauzeiten deutlich verlängern. In der Praxis zeigt sich jedoch, dass der präzisen Planung im Vorfeld essenzielle Bedeutung zukommt, wenn es darum geht, genau dies zu vermeiden.

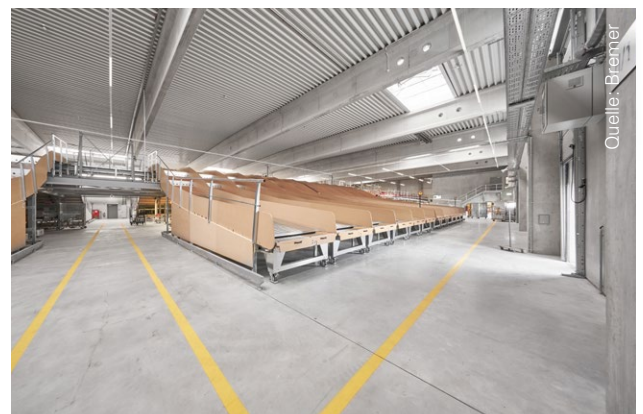
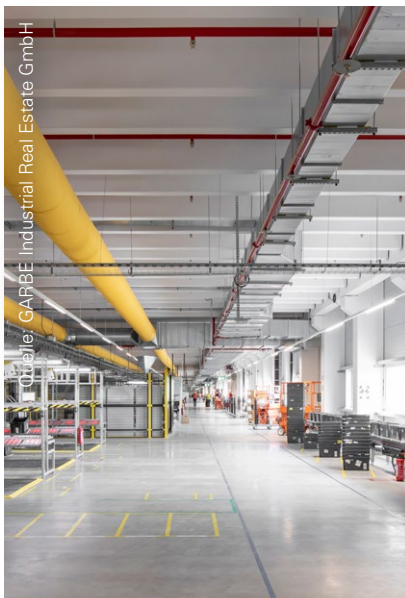
„Es gibt unterschiedliche Aspekte im Bereich Nachhaltigkeit, die sich unterschiedlich auswirken. Wenn man jedoch im Vorfeld bereits eine klare Vorstellung hat, welche Anforderungen man an eine Immobilie stellt, verlängert sich gegebenenfalls der Planungsprozess. Bei einer

präzisen Planung ist die reine Bauzeit letztendlich nicht wesentlich länger.“
(Michael Dufhues, Bremer AG)

Der technologische Fortschritt eröffnet neue Mittel und verschiedene Wege um Nachhaltigkeitsziele zu erreichen, beispielsweise in den Bereichen Dämmung, Heizung und Stromversorgung. Dies hat zur Folge, dass die angestrebten Nachhaltigkeitsziele im Vorfeld klar definiert werden müssen um die baulichen und technischen Maßnahmen, die zu deren Umsetzung nötig sind, präzise auf die Ziele abzustimmen und dementsprechend zu planen. Ein direkter Zusammenhang zwischen Nachhaltigkeitsanforderungen und Bauzeiten lässt sich jedoch nicht herstellen.



Der technologische Fortschritt eröffnet neue Mittel und verschiedene Wege um Nachhaltigkeitsziele zu erreichen (...).



3.3

Die Logistikimmobilie als Energiekraftwerk

46%

der Befragten geben an, dass die Möglichkeit, Logistikimmobilien als Plus-Energiegebäude zu errichten nicht honoriert wird.

37%

der Befragten geben jedoch an, dass dies (eher) der Fall ist.

Logistikbauprojekten schlägt in der breiten Öffentlichkeit oftmals Skepsis entgegen, eine Ursache ist in diesem Zusammenhang die hohe Flächeninanspruchnahme mit damit einhergehender Versiegelung. Dabei bergen Logistikimmobilien prinzipiell das Potenzial einen Beitrag zur Energiewende zu leisten. Ein entsprechender Ansatz ist das Energiekraftwerk Logistikimmobilie, wonach entsprechende Gebäude nicht nur mit regenerativer Energie betrieben werden, sondern sie diese auch selbst erzeugen. Das größte Potenzial liegt dabei in der Nutzung der meist weitläufigen Dachflächen zur Gewinnung von Strom mittels Photovoltaik. In Verbindung mit Maßnahmen zur Stromeinsparung kann somit im Optimalfall mehr Strom produziert werden als im laufenden Betrieb verbraucht wird. Diese überschüssige Energie kann gespeichert oder in die örtlichen Netze eingespeist werden.

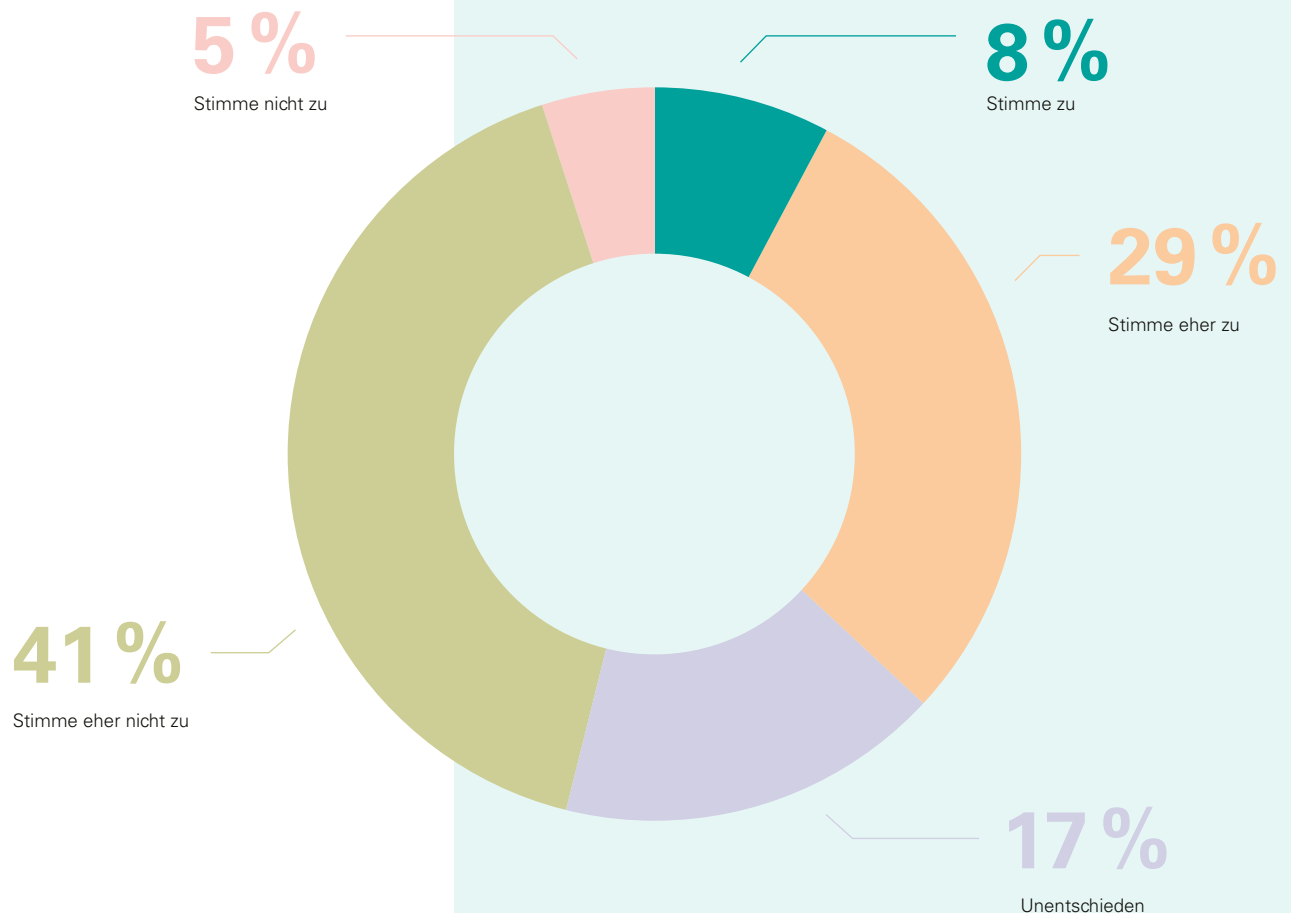
Was in der Theorie hervorragend und schlüssig klingt, trifft in der Realität jedoch auf hohe Hürden. Um derartige Immobilien künftig zu errichten oder Bestandsimmobilien – sofern technisch möglich – umfassend energetisch zu sanieren bedarf es dementsprechender rechtlicher und technischer Rahmenbedingungen, die aktuell nur unzureichend bestehen. Ein weiterer relevanter Aspekt ist die Wirtschaftlichkeit. Über die reine ESG-Thematik hinaus ist die Errichtung eines Plus-Energiegebäudes noch einmal deutlich teurer. Inwieweit sich das zukünftig rechnet hängt auch stark von der Gesamtentwicklung der Energiepreise ab. Auch dies muss die Zukunft zeigen. Dass ESG-Konformität und auch das Potenzial zur Energieerzeugung den Wert einer Immobilie erhöht und sie langfristig zu einem investmentfähigen Produkt macht ist dabei unbestritten. Das Kosten-/Nutzenverhältnis wird sich somit absehbar immer weiter in Richtung Nutzen verschieben und kann den Weg zum Energiekraftwerk Logistikimmobilie erleichtern.

Sofern hierdurch ein aktiver Beitrag zur Energiewende geleistet, und die allgemeine Akzeptanz von Logistikimmobilien verbessert werden kann, erscheint dies letztendlich als ein positives Ergebnis für alle beteiligten Akteure. Ein Blick auf die Befragungsergebnisse im Rahmen der Studie offenbaren jedoch, dass der Weg dorthin aktuell noch weit erscheint: 46 % der Befragten geben an, dass die Möglichkeit, Logistikimmobilien als Plus-Energiegebäude zu errichten im Vergabeprozess der Flächenausweisung (eher) nicht honoriert wird. Demgegenüber stehen jedoch auch 37 % der Befragten, die angeben, dass dies (eher) der Fall ist.

Befragungsergebnis – Logistikimmobilie als „Energiekraftwerk“ im Genehmigungsverfahren

Quelle: bulwiengesa

Die Möglichkeit moderne Logistikimmobilien als Plus-Energiegebäude („Energiekraftwerke“) zu errichten wird von Städten und Kommunen bei der Flächenausweisung und -vergabe für Logistikimmobilien honoriert und vereinfacht das Genehmigungsverfahren.



the 1990s, the incidence of *S. flexneri* infections in the United Kingdom has increased, and the incidence of *S. flexneri* infection in the United States has increased in the 1980s and 1990s [10, 11].

There is a paucity of data on the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom. In the 1980s, *S. flexneri* was the second most commonly isolated serotype of *Shigella* from patients with shigellosis in the United Kingdom [12]. In the 1990s, *S. flexneri* was the most commonly isolated serotype of *Shigella* from patients with shigellosis in the United Kingdom [13].

The purpose of this study was to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s. The study was designed to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s, and to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s.

The study was designed to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s, and to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s.

The study was designed to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s, and to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s.

The study was designed to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s, and to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s.

The study was designed to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s, and to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s.

The study was designed to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s, and to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s.

The study was designed to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s, and to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s.

The study was designed to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s, and to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s.

The study was designed to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s, and to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s.

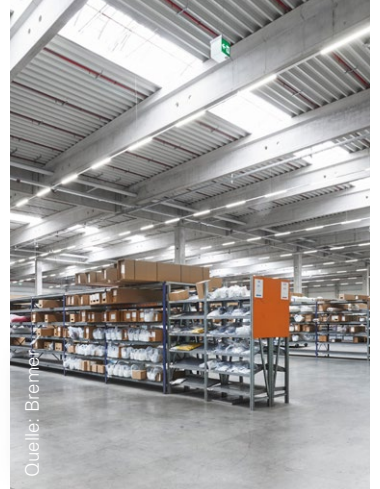
The study was designed to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s, and to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s.

The study was designed to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s, and to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s.

The study was designed to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s, and to determine the incidence of *S. flexneri* infection in the United Kingdom in the 1990s.

4

**Finanzierungsmarkt:
Auf Standort,
Konzept und
ESG-Konformität
kommt es an**





4.1

Die Zinswende hat das gewerbliche Transaktionsvolumen nahezu zum Erliegen gebracht

Egal ob Büro, Einzelhandel, Micro-living, Seniorenwohnen oder eben Logistik. Gute Nachrichten von Seiten des Investmentmarkts gab es im ersten Halbjahr 2023 aus keiner gewerblichen Assetklasse.

Für den Euroraum betrug die Inflationsrate im Juli 5,3 % und liegt damit zur Jahresmitte schon unter dem geschätzten Jahresdurchschnittswert für 2023 von 6,1 %⁵ (Deutschland 5,4 %⁶).

>

⁵ Quelle: eurostat; <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/17075124/2-30062023-AP-DE.pdf/25320a31-63a1-a868-4179-f280677fb95f>
⁶ Quelle: Ifo-Institut; <https://www.ifo.de/fakten/2023-06-21/ifo-konjunkturprognose-sommer-2023-inflation-flaut-langsam-ab-aber-konjunktur>



Die Zinsschritte des ersten Halbjahres zeigen damit durchaus die gewünschte Wirkung, wenngleich die erklärte 2-Prozent-Zielmarke der EZB bezüglich der Inflation im Euroraum wohl frühestens 2024 erreicht wird.

Ende Juli hat die europäische Zentralbank den Leitzins auf 4,25 % erhöht. Historisch ist das noch immer ein niedriger Wert. Gleichzeitig ließ das Tempo der Zinserhöhungen in den vergangenen Monaten den Immobilienmärkten vergleichsweise wenig Zeit, sich der „neuen“ Zinsrealität anzupassen.

Im zweiten Halbjahr 2023 könnten sich die Zinsen nun zunehmend stabilisieren. Zwar hat die EZB weitere Zinsschritte im Jahresverlauf nicht ausgeschlossen, jedoch wird erwartet, dass diese, so sie denn kommen, vergleichsweise moderat ausfallen dürften.

>

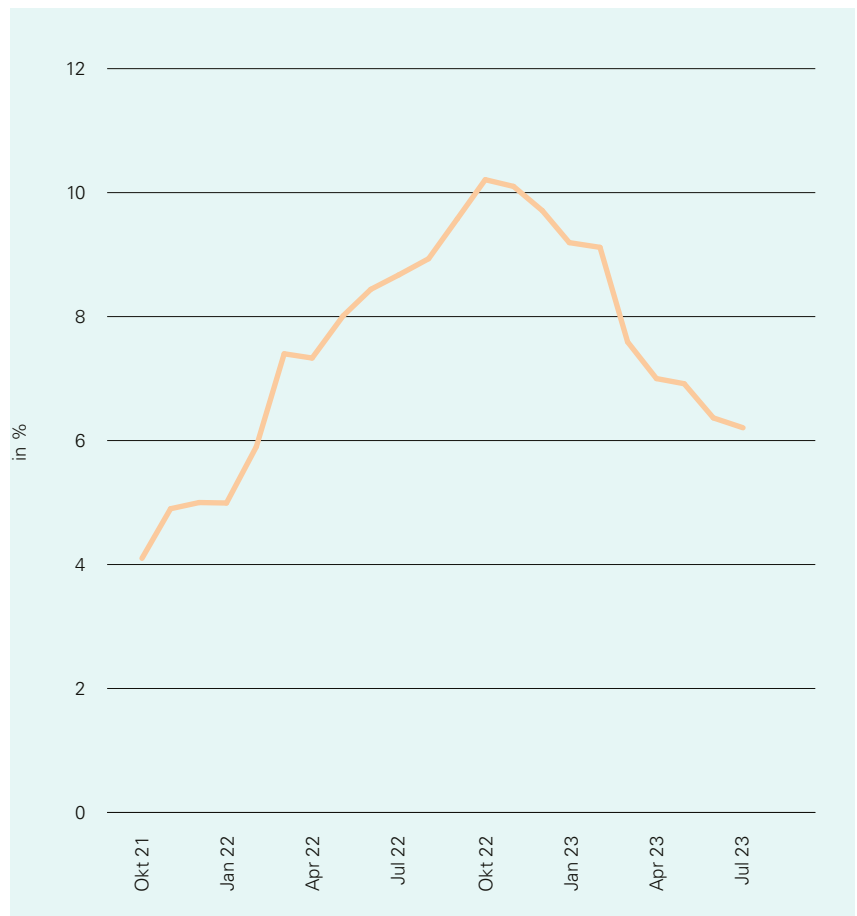
4,25%

Leitzins der EZB Ende Juli.
Historisch ist das noch immer ein niedriger Wert.

Jährliche Veränderungsrate des Verbraucherpreisindex im Euroraum

— Jährliche Veränderungsrate

Quelle: Eurostat

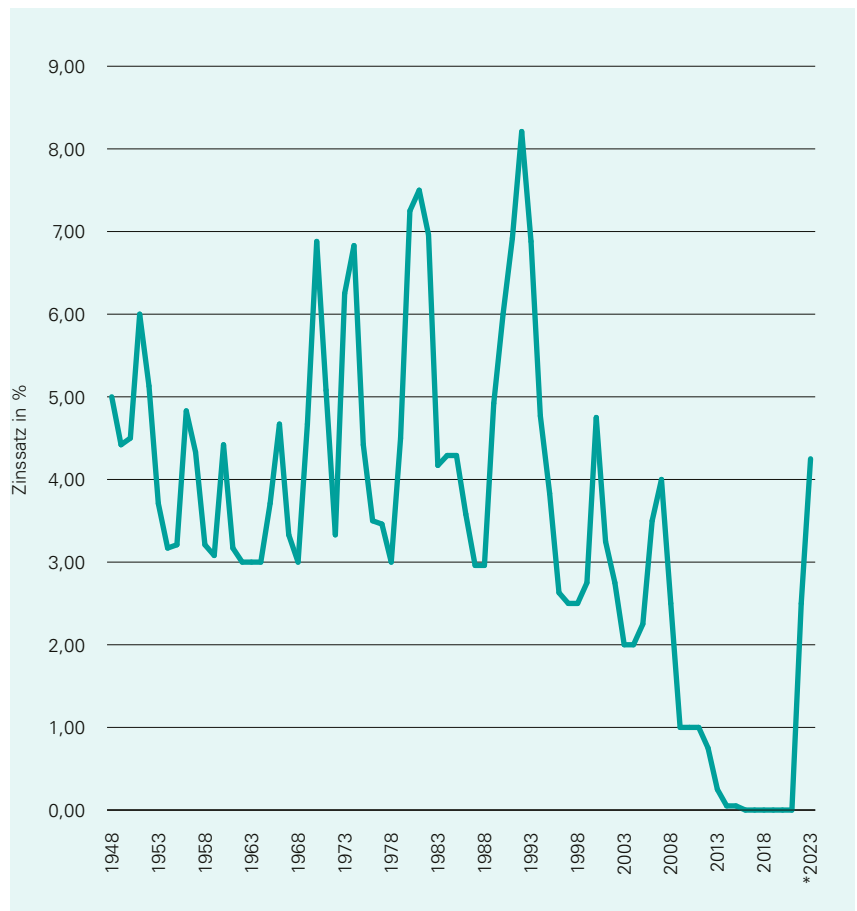


Entwicklung des Leitzinses in Deutschland, bzw. im Euroraum

— Bis 1998, Diskontzinssatz der Bundesbank (Jahresdurchschnitt),
ab 1999 EZB Leitzins (Jahresendwert)

Quelle: Bundesbank, EZB

*Stand August 2023



Refinanzierungszinssatz steigt deutlich

Die Anhebung des Leitzinses durch die EZB hat die Entwicklung der Kapitalmarktzinsen entscheidend beeinflusst. Der Euribor-Zinssatz (Euro Interbank Offered Rate), welcher bei der Finanzierung von Projektentwicklungen den Referenzzinssatz darstellt, hat zuletzt einen deutlichen Anstieg verzeichnet.

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.

Der rasante Anstieg des Refinanzierungszinssatzes stellt vor allem diejenigen Projektentwickler und Investoren vor Probleme, die Grundstücke noch zu „alten“ Marktbedingungen gekauft haben. Wie im Marktkapitel erwähnt, sind die Faktoren im Zuge der Zinserhöhungen im Schnitt um rund ein Drittel gefallen. Beispielhaft gesprochen, ohne Bezug auf eine konkrete Immobilie zu nehmen: Ein Logistikobjekt in Stadtrandlage von Berlin, das zu Beginn des Jahres 2022 noch für das 30-fache verkauft wurde, erzielt im aktuellen Umfeld noch einen Vervielfacher von rund 20.

Dieser neuen Realität müssen sich alle Marktbeteiligten erst stellen, bevor der Markt langsam wieder anspringen wird.

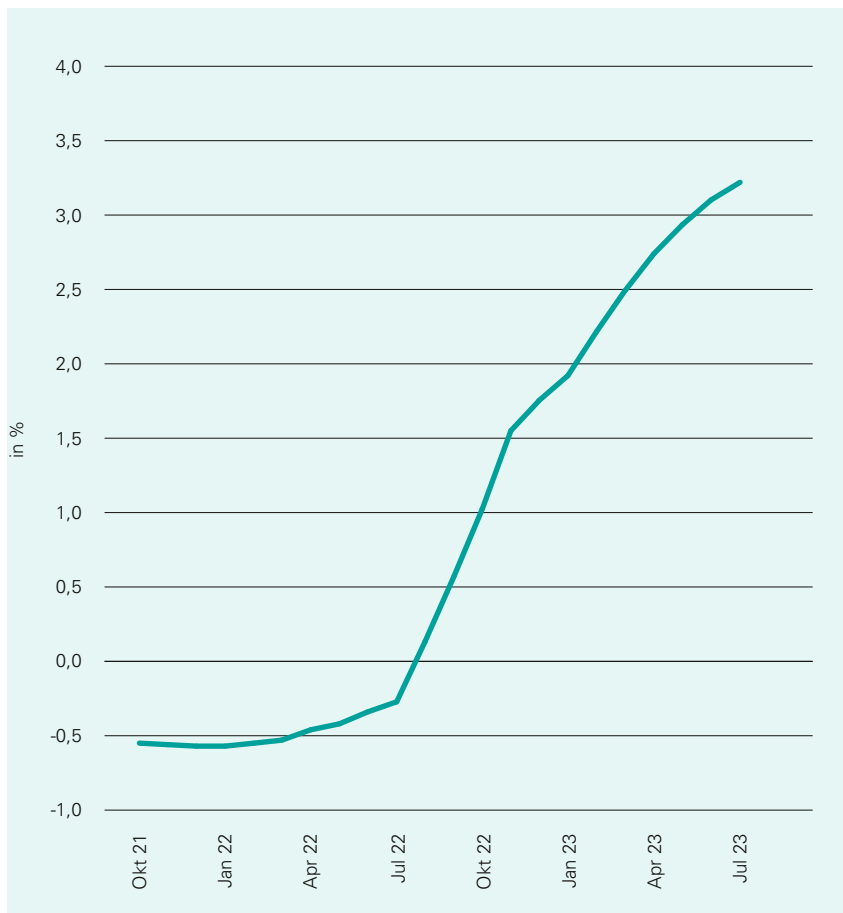
„Die Zinssteigerungen und die unsichere Wertentwicklung halten die Transaktionsmärkte in der Warteschleife gefangen. Es wird nach unserer Einschätzung noch etwas dauern, bis sich ein neues Gleichgewicht einstellt, auf dessen Boden sich Transaktionsmärkte und auch der Neubau wieder beleben können.“

(Teresa Dreö-Tempsch, Berlin Hyp AG)

Entwicklung Euribor Zinssatz (3-Monate)

— Zinssatz

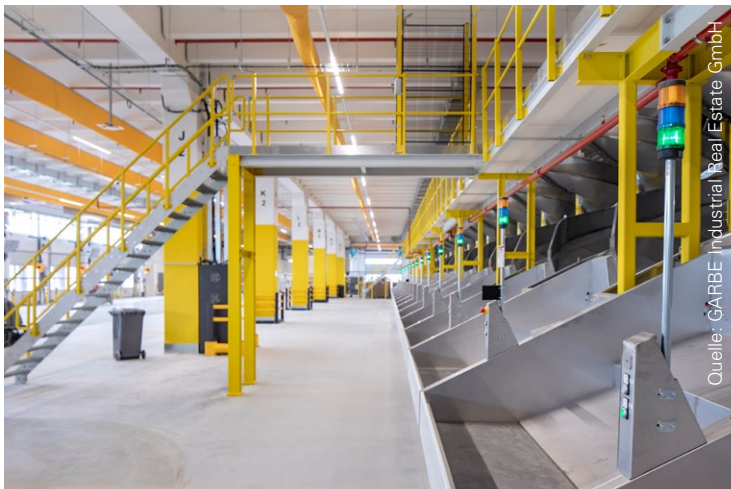
Quelle: euribor-rates.eu





Quelle: Bremer

**Dieser neuen Realität
müssen sich alle Markt-
beteiligten erst stellen,
bevor der Markt langsam
wieder anspringen wird.**



Quelle: GARBE Industrial Real Estate GmbH

4.2

Bereitschaft zur Finanzierung anhaltend hoch

An der grundsätzlichen Bereitschaft zur Finanzierung von Logistikimmobilien hat sich im Vergleich zu den vergangenen Jahren wenig geändert.

„Die Berlin Hyp verfolgt seit jeher eine konservative Geschäftsstrategie. An den Rahmenparametern in den Darlehensverträgen haben wir daher auch seit dem letzten Jahr nichts verändert und beabsichtigen auch jetzt nicht dies zu tun.“

Wir beobachten die Marktsituation 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 auch ein kritischer Blick auf die nachhaltige Kapaldienstfähigkeit.“

(Teresa Dreö-Tempsch, Berlin Hyp AG)

Spekulative Projektentwicklungen haben vor diesem Hintergrund kaum noch Chancen fremdfinanziert zu werden. Selbst wenn schon Vorvermietungen bestehen, erwarten viele Banken zwischenzeitlich (je nach Mieter) einen gewissen Risikoaufschlag. Wie auch in

anderen Assetklassen achten Kreditgeber besonders auf die Drittverwendungsfähigkeit und die ESG-Konformität, sowohl im Neubau als auch bei Bestandsimmobilien. In einem aufgrund sinkender Transaktionen zunehmend selektiveren Markt setzen sich deshalb nachhaltige Investments durch.

„Es stellt sich zunehmend die Frage, ob sich Nachhaltigkeit positiv auf den Marktwert der Immobilie auswirkt. Die Antwort ist der Umkehrschluss. Nicht-grüne Immobilien, werden in Zukunft nur noch sehr schwer oder gar nicht mehr am Markt platzierbar sein, egal in welcher Assetklasse.“

Mit Hilfe detaillierter Daten zu den CO₂-Emissionen lässt sich die Zukunftsfähigkeit der Immobilien schon heute voraussehen. Auf dieser Basis können dann entsprechende Transformationsmaßnahmen angestoßen werden. Es ist unser erklärtes Ziel, unsere Kunden auf dem Weg zu einem nachhaltigeren Immobilienbestand zu begleiten. Eigens dafür haben wir den Transformationskredit entwickelt.“

(Teresa Dreö-Tempsch, Berlin Hyp AG)

Wie auch in anderen Assetklassen achten Kreditgeber besonders auf die Drittverwendungsfähigkeit und die ESG-Konformität, sowohl im Neubau als auch bei Bestandsimmobilien.

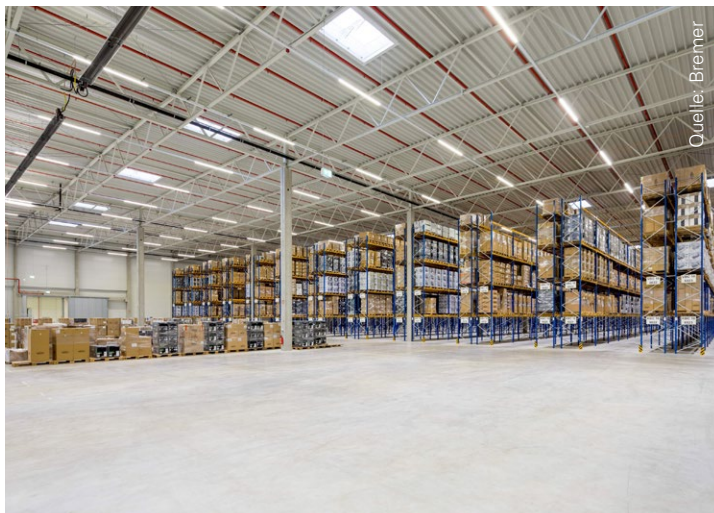




**Für das zweite
Quartal 2023 beläuft
sich der BF.Quartals-
barometerwert auf**



-17,29



4.3

Minimale Aufhellung bei der Stimmungslage der deutschen Immobilienfinanzierer

Nach sechs aufeinanderfolgenden Tiefstwerten steigt der Wert des BF.Quartalsbarometers erstmals wieder leicht an. Für das zweite Quartal 2023 beläuft sich der Barometerwert auf -17,29. Ob damit bereits eine Stimmungsumkehr eingeläutet ist, wird erst der Verlauf des weiteren Jahres und das Jahr 2024 zeigen.

da ist sich das Panel der Befragung des BF.Quartalsbarometers einig, sind aktuell die absolute Ausnahme, wenngleich sie zwischenzeitlich wieder vereinzelt vorkommen. So wird die Risikominimierung auch von einem Großteil des Panels weiterhin als Schwerpunkt im Neugeschäft beurteilt (Vgl. BF.Quartalsbarometer Q2 2023).

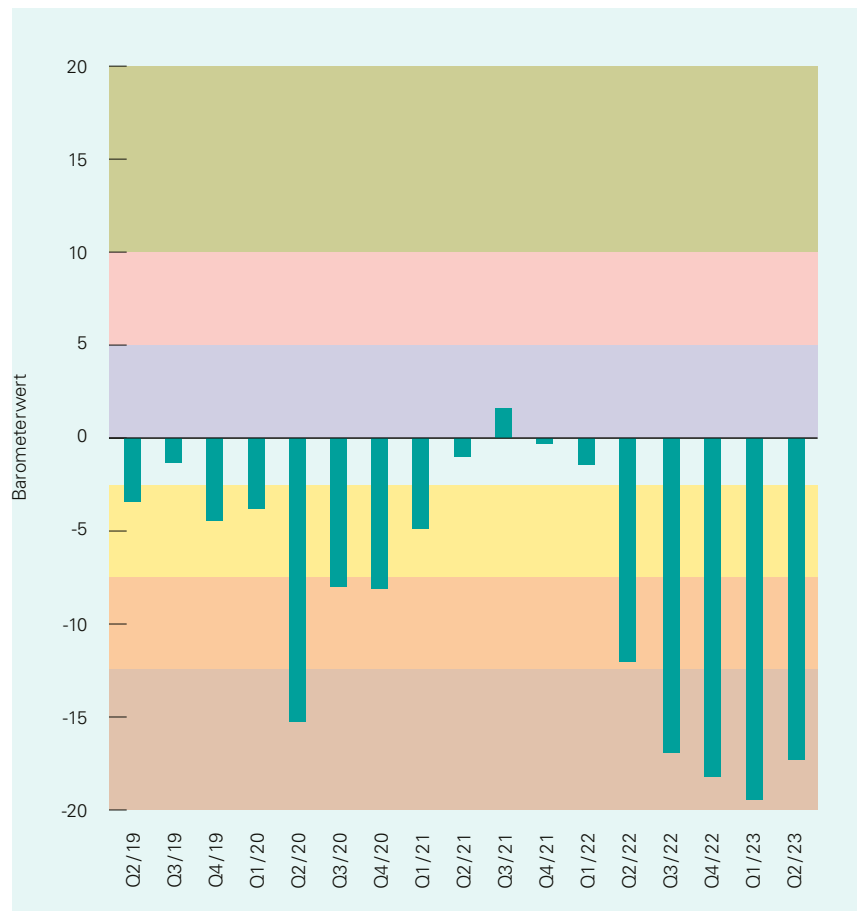
>

Der Trend der Risikominimierung gilt dabei für sämtliche Akteure am Markt und nicht nur für die Finanzierer. Die Folge ist, dass sich die (im Verhältnis zu den Vorjahren) wenigen Transaktionen, die zu verzeichnen sind, im niedrig- bis mittelpreisigen Niveau bewegen. Großvolumige Kreditvergaben (> 100 Mio. Euro),

Entwicklung des Stimmungsbarometers im Zeitverlauf

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

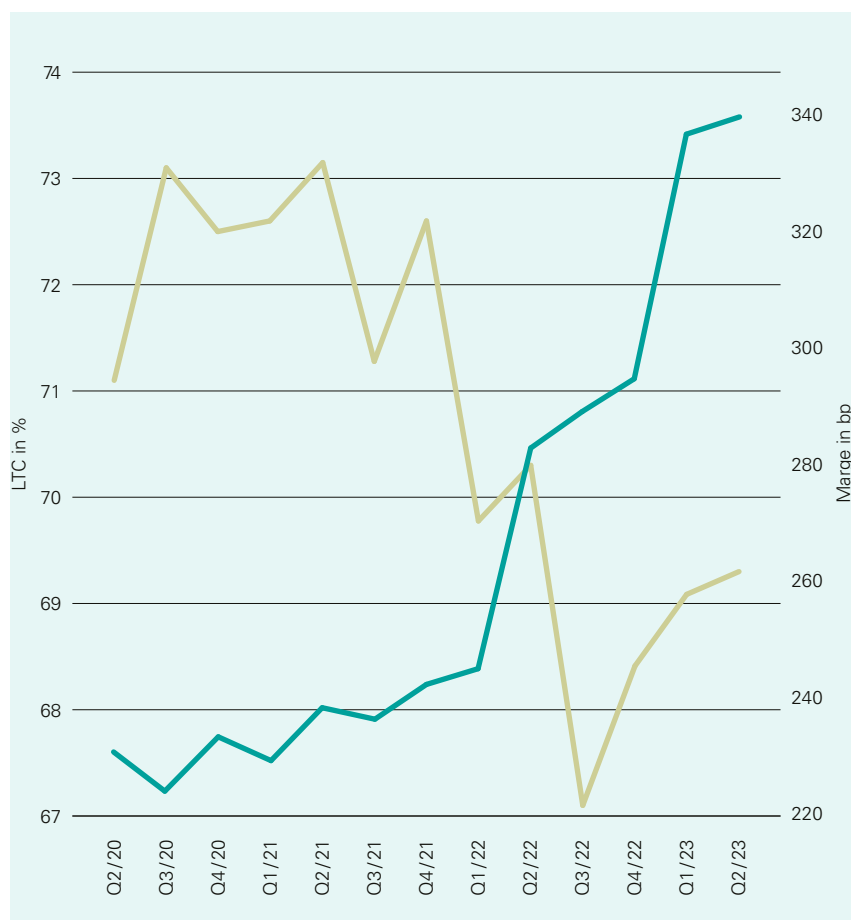
Quelle: BF.Quartalsbarometer



LTC (Ø) und Marge (Ø) für gewerbliche Immobilien- finanzierungen von Projekt- entwicklungen

— Ø LTC
— Ø Marge

Quelle: BF.Quartalsbarometer

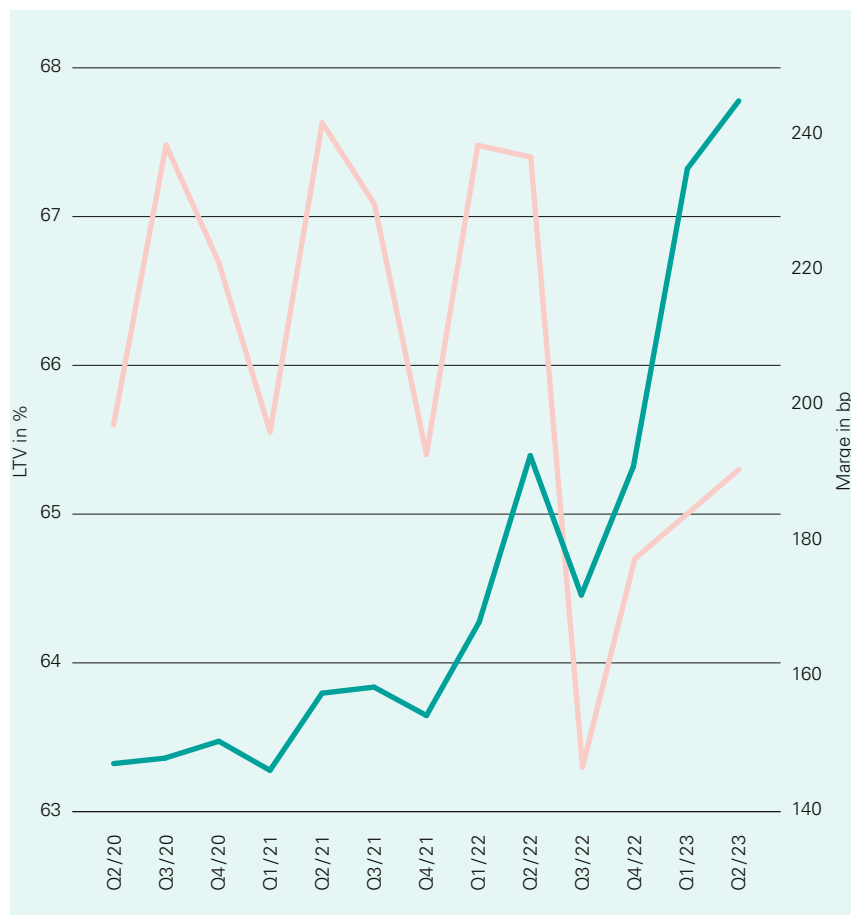


LTV (Ø) und Marge (Ø) für gewerbliche Immobilien- finanzierungen im Gebäude- bestand

— Ø LTV
— Ø Marge

Quelle: BF.Quartalsbarometer

Hinweis: Es handelt sich um All-in-Margen (inkl. Liquiditätskosten). Die auf dieser Seite dargestellten, z.T. aggregierten Werte beziehen sich auf die Assetklassen Zinshaus Core, Wohnungsportfolio Core, Bürohaus Core sowie Value-Add und Shoppingcenter Core bei Bestandsfinanzierungen sowie Neubau-ETW Core, Shoppingcenter Value-Add, Bürogebäude Value-Add und Logistikimmobilien Core bei Projektentwicklungsfinanzierungen.



Niedrigere Beleihungen erhöhen Attraktivität alternativer Kapitalanbieter

Im Zuge des Finanzierungsumschwungs wird deutlich, dass sich die Margen im Finanzierungsgeschäft ebenfalls angepasst haben. Die durchschnittlichen Margen im Bestand als auch die Margen für Finanzierungen in der Projektentwicklung befanden sich in der jüngeren Vergangenheit auf sehr erfolgreichem Kurs und erreichten jeweils neue Höchstwerte seit Beginn der Datenerfassung im Jahr 2012. Obwohl diese Entwicklung aus Sicht der Finanzierer für sich genommen positiv wäre, kann sie die seit dem Zinsumschwung gedämpfte Stimmung der Projektentwickler nicht kompensieren und die Unsicherheit der Marktteilnehmer überwiegt.

Die Loan-to-Cost Ratios sowie die Loan-to-Value Ratios haben nach ihren Tiefstständen zum Jahresende 2022 wieder eine leicht ansteigende Tendenz. Der Anteil der Beleihung lag im zweiten Quartal 2023 bei 69,3 % LTC (+0,1 % ggü. Q1 2023) beziehungsweise bei 65,3 % LTV (+0,3 % ggü. Q1 2023).

Alternative Finanzierungsarten werden für die Projektentwickler in der Folge immer wichtiger. Vor allem Mezzanine-Kapital, aber auch weitere Instrumente zur Eigenkapitalerhöhung (Private-Equity/Joint-Ventures und Forward Commitments) gewinnen entsprechend zusehends an Bedeutung, wie die Befragung im Zuge des BF.Quartalsbarometers zeigt.

Nachfrage alternative Finanzierungsformen

Quelle: BF.Quartalsbarometer

Welche alternativen Finanzierungsformen werden derzeit besonders stark nachgefragt?	Q1 2023	Q2 2023
Erstrangig besicherte Fremdkapitalinstrumente (z. B. erstrangig besicherte Anleihen oder „Whole Loan“ Strukturen)	19,0 %	15,7 %
Nachrangig besicherte oder unbesicherte Fremdkapitalinstrumente (z. B. nachr. Bes. Anleihen oder „senior unsecured“ Corporate Bonds)	17,2 %	15,7 %
Mezzaninekapital (z. B. Nachranganleihen oder -darlehen)	31,0 %	31,4 %
Eigenkapital (z. B. Private Equity, Joint Venture)	20,7 %	21,6 %
Mittelbare Finanzierung durch Forward Commitments	12,7 %	15,7 %

4.4

Ausblick

Mit zunehmender Abflachung der Inflationsraten, einhergehender Seitwärtsbewegung (ggf. marginaler Steigerungen) der Zinsen und stabileren Material- und Baukosten ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt davon auszugehen, dass sich die Risiken aller Akteure am Markt in den kommenden Monaten und Jahren wieder besser einschätzen lassen, sodass für den gewerblichen Immobilienmarkt mittelfristig wieder mit einem Anstieg des Transaktionsgeschäfts und damit auch des Finanzierungsgeschäfts zu rechnen ist.

Wann dies der Fall sein wird, ist schwer zu sagen und hängt vor allem auch damit zusammen, wann die Bodenbildung bei den Preisniveaus abgeschlossen ist.

Hier ist aus Marktkreisen zu hören, dass der Logistikimmobilienmarkt deutlich weiter fortgeschritten ist als das Gros der weiteren gewerblichen Immobilien-segmente.

Dies als Rückkehr zur „Normalität“ zu bezeichnen, ist hingegen irreführend. Denn in der historischen Betrachtung war das letzte Jahrzehnt mit seiner anhaltenden Niedrig- und Null-Zins-Politik alles andere als normal. Da (trotz rückläufiger Inflationsraten) das 2 %-Ziel der europäischen Zentralbank kurzfristig außer Reichweite sein dürfte, ist kurzfristig auch nicht mit einer Rückkehr zur Null-Zins-Politik zu rechnen.

Und so gilt es auf den gewerblichen Immobilienmärkten und speziell auch auf dem Logistikimmobilienmarkt sich der Realität zu stellen: Der „Superzyklus“ ist vorbei. Auch die Rekordzahlen, die in den vergangenen Jahren verzeichnet werden konnten, werden aller Voraussicht nach so schnell nicht wieder erreicht werden. Das Marktumfeld hat sich gewandelt, was aber nicht zwangsläufig eine Verschlechterung bedeuten muss.

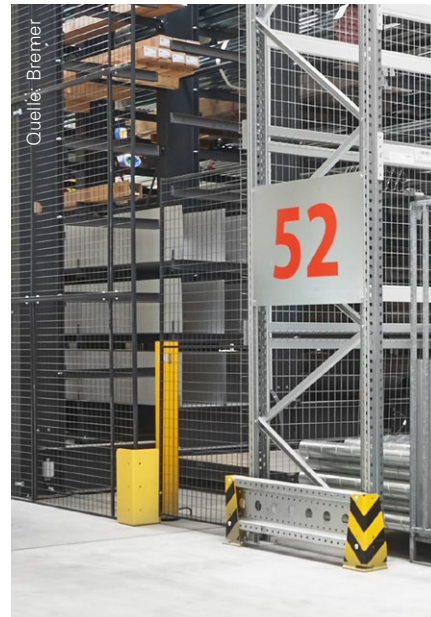
„Trotz des sich veränderten Marktumfelds sendet gerade der Logistikimmobilienmarkt auch positive Signale: So sind die Spitzenmieten im ersten Halbjahr 2023 in den deutschen Top-Logistik-Regionen im Vergleich zu 2022 zweistellig gewachsen. Dies geht insbesondere auf Wiedervermietungen besonders begehrter Flächen zurück. Zudem ist diese Aufwärtsentwicklung bei den Spitzenmieten auf den Angebotsmangel und den gleichzeitig hohen Flächenbedarf in den Metropolregionen zurückzuführen.“
(Teresa Dreö-Tempsch, Berlin Hyp AG)

**Das Markt-
umfeld hat sich
gewandelt,
was aber nicht
zwangsläufig
eine Verschlech-
terung bedeu-
ten muss.**



5

Trends und Herausforderungen im deutschen Logistikimmobilienmarkt





5.1

Entwicklung der Mieten

Trotz rückläufiger Tendenzen in der deutschen Wirtschaft bleibt die Nachfrage nach Logistikflächen nach wie vor deutlich über dem verfügbaren Angebot. Infolgedessen ist im vergangenen Jahr ein deutlicher Anstieg der Mietpreise für diese Flächen zu verzeichnen.

In der ersten Jahreshälfte 2023 zeigt sich eine Abflachung des Wachstumstempos der Mietpreise. Obwohl Investoren nunmehr zurückhaltender und sorgfältiger bei der Auswahl von Objekten agieren, bleibt die Attraktivität dieser Assetklasse aufgrund der steigenden Mieten und des geringen Leerstands bestehen. Nahezu keine Leerstände wurden bei modernen Logistikimmobilien mit hohem energetischem Standard und exzellenter Verkehrsanbindung registriert. Spekulative Projektentwicklungen haben nach wie vor kurze Vermarktungszeiträume, sind aufgrund des stark veränderten Finanzierungsumfelds aber nur noch vergleichsweise selten zu finden.

>



Die weiterhin starke Nachfrage trotz widriger wirtschaftlicher Bedingungen ist das Resultat einer Vielzahl von Einflussfaktoren. Eine bemerkenswerte Folge der robusten Logistikkonjunktur während der Corona-Pandemie ist die erhebliche Zunahme der Lagerbestände von Unternehmen im Vergleich zur jüngeren Vergangenheit. Die Pandemie hat das bisher dominierende Just-in-Time-Prinzip der Lieferketten infrage gestellt. Die bevorzugte Strategie zur Erhöhung der Widerstandsfähigkeit derartiger Lieferketten gegenüber Störungen ist nun die Aufstockung von Lagerbeständen. Angesichts des durch fehlende spekulative Projektentwicklungen zusätzlich verknüpften Flächenangebotes führte dies zu teilweise erheblichen Mietsteigerungen an vielen Standorten.

Zusätzlich steigen die Anforderungen an Neubauten hinsichtlich Energie-

effizienz und anderer ESG-Kriterien, was wiederum Baukosten und somit Mietpreise ansteigen lässt. Diese Anstiege der Mietpreise betreffen nicht nur etablierte Logistikzentren sondern auch die sogenannten „Second-Tier-Standorte“, die verdeutlichen, dass sie den Anforderungen der Nutzer gerecht werden können und dementsprechend eine robuste Nachfrage erfahren.

Eine erste Abflachung des rasanten Anstiegs der Mietpreise zeigte sich bereits im bisherigen Verlauf des Jahres 2023, wie die Entwicklung der Mieten in den Logistikregionen der A-Städte belegen.

Ob diese Mietpreise langfristig gehalten werden können und ob sogar weitere Steigerungen denkbar sind, kann nur über eine Abschätzung der zukünftigen Nachfragedynamiken beantwortet werden.

„Im Jahr 2022 und 2023 haben die Spitzenmieten einen großen Sprung nach oben gemacht. Diese Entwicklung wird sich fortsetzen, das Wachstum aber moderat ausfallen. Verschiedene Faktoren, wie beispielsweise das allgemeine Branchenwachstum, Flächenknappheit sowie Baukosten sind ursächlich für weiteres Mietpreiswachstum.“

(Bertrand Ehm, Savills Immobilien Beratungs-GmbH)

Ob diese Mietpreise langfristig gehalten werden können und ob sogar weitere Steigerungen denkbar sind, kann nur über eine Abschätzung der zukünftigen Nachfragedynamiken beantwortet werden.

Entwicklung der Logistikmieten in den A-Städten (absolut)

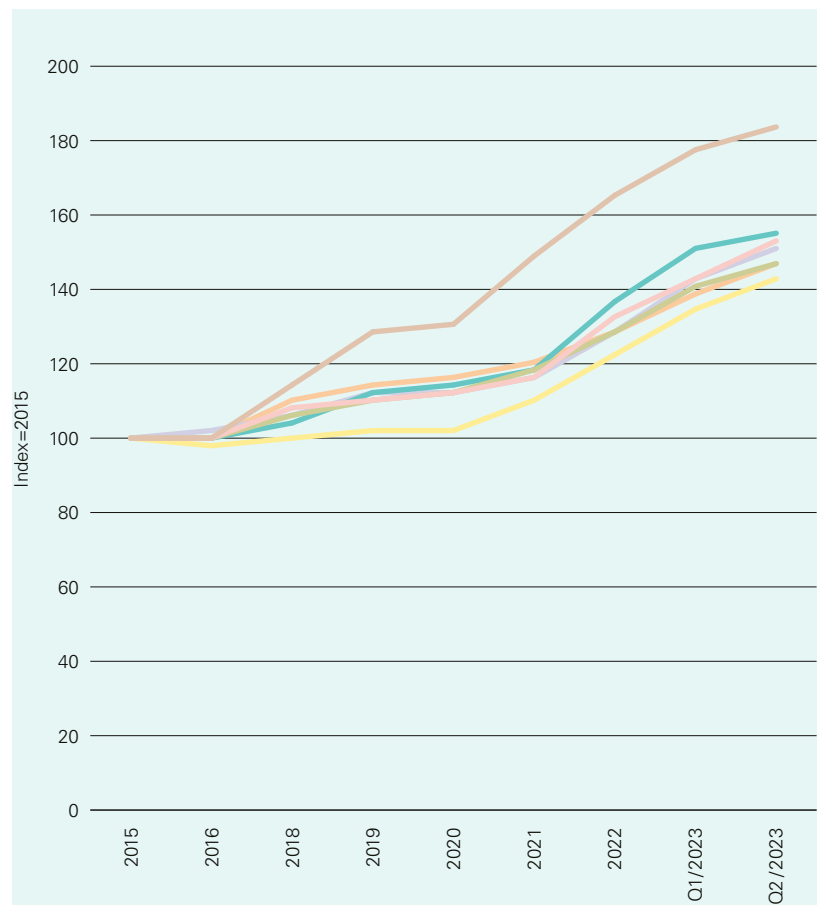
Quelle: bulwiengesa

	Q4 2015	Q2 2023	Entwicklung
Berlin	4,9 Euro/qm	9 Euro/qm	+84 %
Düsseldorf	5,4 Euro/qm	8 Euro/qm	+48 %
Frankfurt	6,1 Euro/qm	8,4 Euro/qm	+38 %
Hamburg	5,7 Euro/qm	8,4 Euro/qm	+47 %
Köln	5,6 Euro/qm	7,8 Euro/qm	+39 %
München	6,7 Euro/qm	9,2 Euro/qm	+37 %
Stuttgart	6,1 Euro/qm	8,4 Euro/qm	+38 %

Entwicklung der Spitzenmieten für Logistikflächen an den A-Standorten

- Berlin
- Düsseldorf
- Frankfurt
- Hamburg
- Köln
- München
- Stuttgart

Quelle: bulwiengesa





5.2

Wachsendes Logistikvolumen

Die Nachfrage nach Logistikflächen ist eng mit der konjunkturellen Entwicklung der gesamten Logistikbranche verknüpft; in diesem Kontext hat die Logistikwirtschaft in den vergangenen Jahren kontinuierlich expandiert.

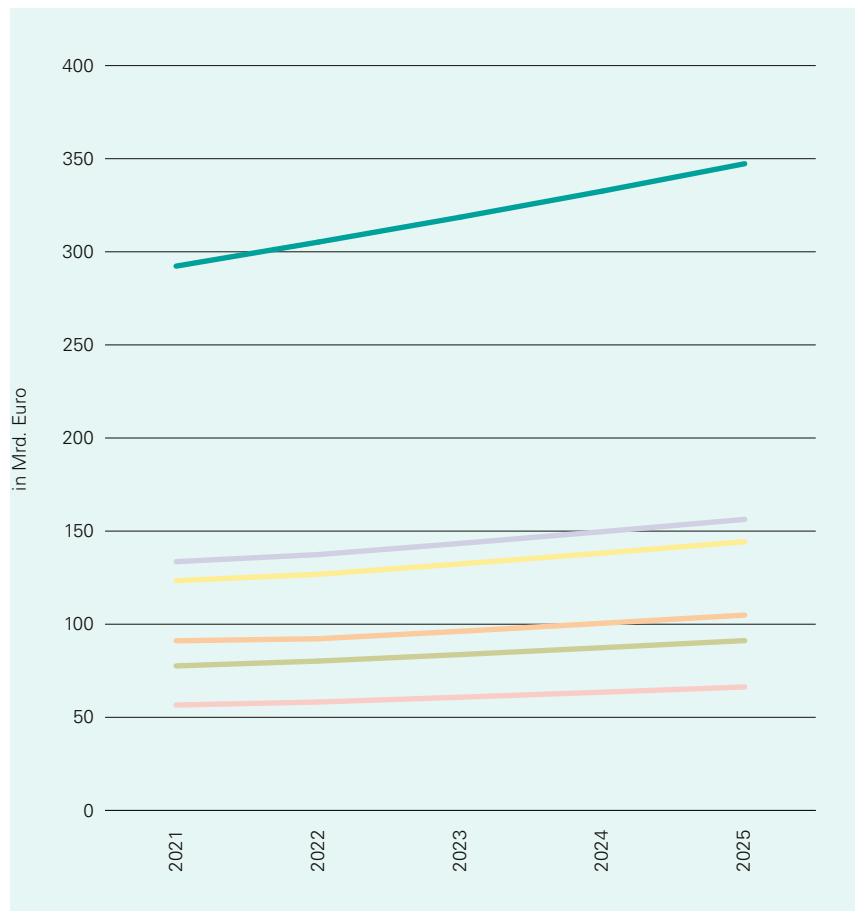
Trotz der Einbrüche während der Covid-19-Pandemie erholte sich die Logistikbranche im Jahr 2021 nachhaltig, wodurch ihr Gesamtvolumen auf etwa 294 Milliarden Euro zulegen konnte. Das Logistikvolumen beschreibt die Marktgröße der Logistikwirtschaft anhand von Kosten und

Umsätzen der Branche. Mit Blick in die Zukunft legen die Prognosen nahe, dass das Logistikvolumen weiter steigen wird und bis zum Jahr 2025 auf 345 Milliarden Euro anwachsen soll – also einem immensen Zuwachs von rund 17,3 Prozent.

Prognose des Logistikvolumens für größte Logistikmärkte Europas

- Deutschland
- Frankreich
- Vereinigtes Königreich
- Italien
- Spanien
- Niederlande

Quelle: Fraunhofer Institut



5.3

Wo Licht ist, ist auch Schatten

Angesichts der Unruhen und Engpässe innerhalb der globalen Lieferketten sowie einer verhalteneren Konsumstimmung hat sich auch der Güterumschlag deutlich verlangsamt.

Resultierend aus dieser Entwicklung häufen sich vermehrt Waren in den Lagern an, insbesondere saisonale Produkte. Der beeindruckende Aufschwung, den der E-Commerce während der Pandemie und den damit einhergehenden Schließungen erfuhr, ist mittlerweile abgeebbt. Im E-Commerce werden zudem die Lagerbestände reduziert, um die Liquidität zu erhöhen.

Selbst im Handel haben sich bisherige Umsatzstützen wie der Markt für Sanitär- und Innenausbau weitestgehend gesättigt. In einigen Sektoren zeigen sich die wirtschaftlichen Vorzeichen nicht mehr auf Niveau der vergangenen Jahre. Gleichzeitig trüben sich auch die Exportaussichten für die Industrie ein. Diese Veränderung ist eine direkte Folge der nachlassenden Güternachfrage aus dem Ausland, welche wiederum auf die restriktive Geldpolitik in den USA und Europa zurückzuführen ist.

Gesamtprognose dennoch gut

Trotz dieser Marktbedingungen sind die Aussichten keinesfalls ausschließlich negativ. In naher Zukunft werden sich die Preisniveaus wieder stabilisieren. Auch in anderen Wirtschaftssektoren sind positive Nachrichten zu vernehmen. Der Automotive-Sektor hat eine gewisse Stabilität erreicht, wenn auch auf einem niedrigeren Level als vor der Corona-Pandemie. Ein bedeutender Einfluss aus dem Bereich der Automobilindustrie wird durch die bevorstehenden Umstrukturierungen im Kontext der Umstellung auf Elektromobilität erwartet.

Die Werke der Automobilhersteller in Deutschland werden größtenteils bestehen bleiben, allerdings werden sich die Zulieferunternehmen aufgrund der deutlich unterschiedlichen Komponentenanforderungen neu ausrichten müssen. Die Lagerung von Batterien für Elektrofahrzeuge stellt hierbei eine der großen Herausforderungen dar, die sich

der Logistikbranche stellen wird. Die Anpassung bestehender Immobilien sowie der Neubau von Logistikzentren für die sichere Lagerung und Handhabung von Batterien als Gefahrgut werden einen zusätzlichen Flächenbedarf nach sich ziehen.

Die Relevanz des Onlinehandels nimmt weiter zu, wodurch die Zahl der Paketsendungen ebenfalls weiter steigen wird. Trotz der aktuellen, konjunkturbedingten leichten Delle in den Umsätzen der E-Commerce-Händler lässt sich dennoch prognostizieren, dass dieser Sektor auch zukünftig eine maßgebliche Triebkraft für die Flächennachfrage im Logistiksegment sein wird. Das Wachstum des Onlinegeschäfts ist noch nicht an seine Sättigungsgrenze gestoßen und verheißt weiteres Potenzial. Damit geht auch ein Anstieg des Sendungsvolumens von Paketen einher.

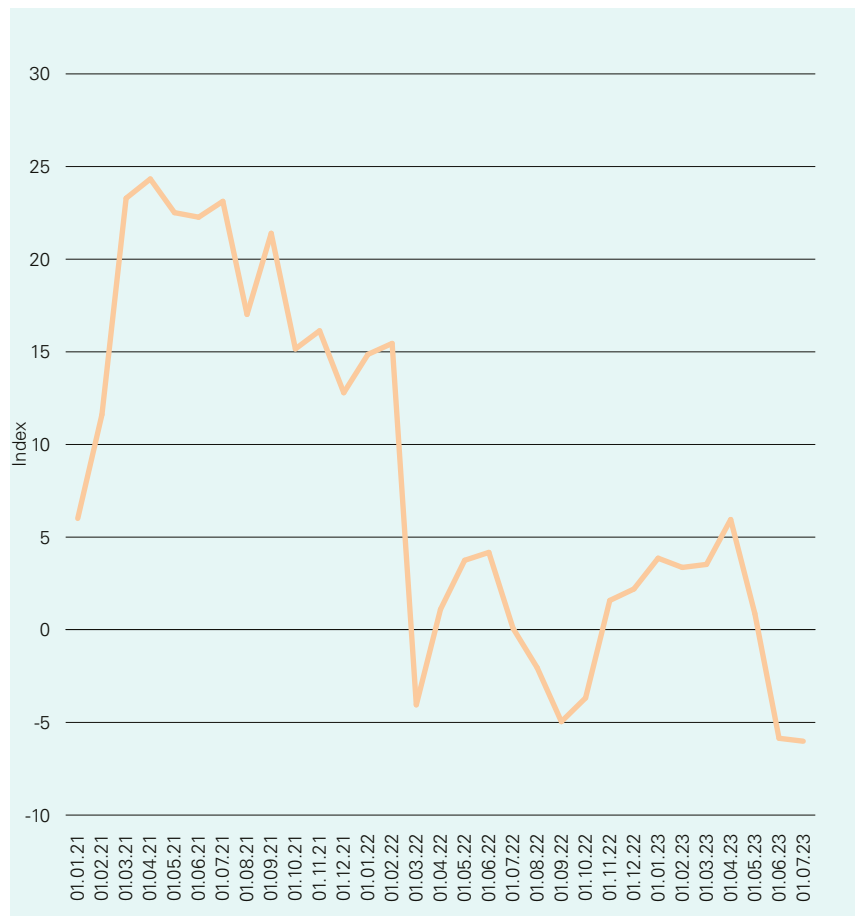
Neben den Auswirkungen von Pandemie und wirtschaftlichen Krisen hat ein weiterer Faktor, so die Arbeitskräfteverfügbarkeit – als gesamtgesellschaftliches Problem meist mit dem Begriff Fachkräftemangel beschrieben – erheblichen Einfluss auf die Entwicklungsfähigkeit von Logistikstandorten. Sowohl Lagermitarbeiter als auch Lkw-Fahrer werden seit geraumer Zeit dringend gesucht. Ähnlich wie in vielen anderen Sektoren der deutschen Wirtschaft haben sich auch hier Engpässe manifestiert, die sich zukünftig angesichts der Herausforderungen wie dem demografischen Wandel noch weiter verschärfen werden.

Hinzu kommen eine erhebliche Arbeitsbelastung und begrenzte Verdienstmöglichkeiten, die in die strukturellen Probleme des Fachkräftemangels in der Logistikbranche hineinspielen. Eine Möglichkeit zur Bewältigung dieser Problematik könnte in der Automatisierung von Arbeitsabläufen liegen, um die knappen Arbeitskräfte zu kompensieren.

Exportserwartungen im Verarbeitenden Gewerbe

Index

Quelle: ifo Institut

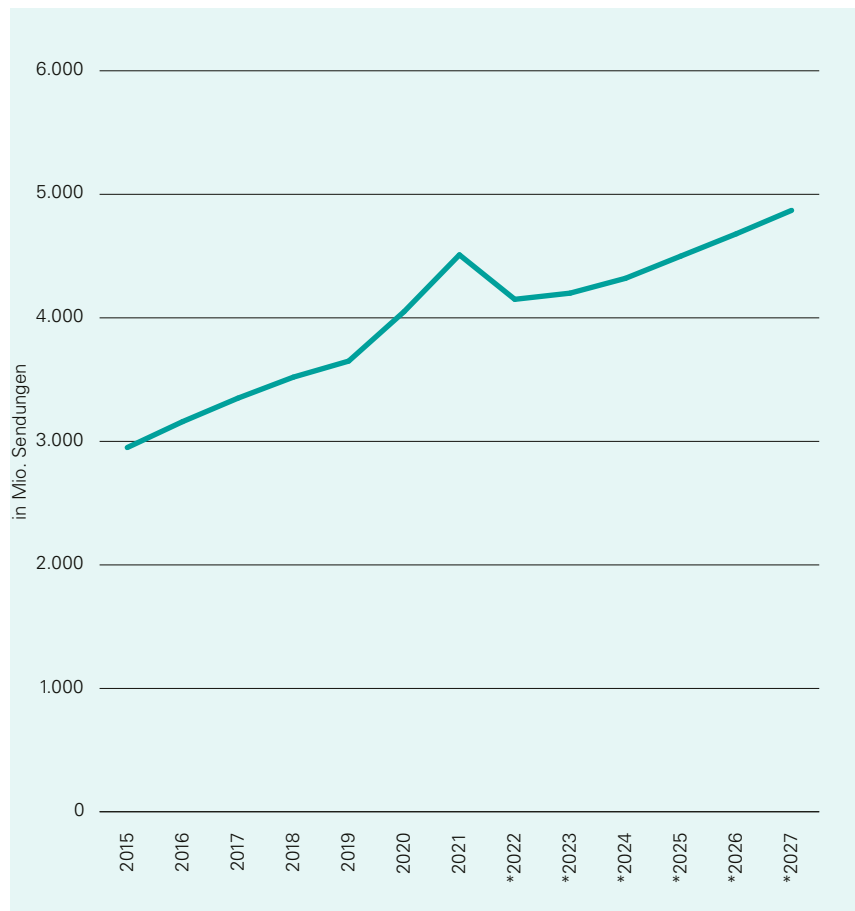


Entwicklung und Prognose des Paket-Sendungsvolumens in Deutschland

Sendungsvolumen

Quelle: KEP Studie 2022, KE Consult Marktanalyse

*Prognose



**Prognosen legen nahe,
dass das Logistikvolumen
bis zum Jahr 2025 auf**

345

**Milliarden Euro
anwachsen soll**

Quelle: GARBE Industrial Real Estate GmbH

Quelle: GARBE Industrial Real Estate GmbH



Quelle: GARBE Industrial Real Estate GmbH

5.4

Scoring-Modell: Flächen- und Arbeitskräfte- potenzial

Der Mangel an Arbeitskräften und an Flächenangebot sind einige der wichtigsten Herausforderungen für die Logistikimmobilienwirtschaft.

In den Ballungsräumen werden kaum noch Bauflächen für Logistiktutzungen ausgewiesen. Dem Flächenmangel kann daher insbesondere mit Standortlagen in der „zweiten Reihe“ begegnet werden, wo noch Flächen verfügbar sind.

Um die Potenziale für die Ansiedlung von Logistikimmobilien quantifizieren zu können, sollen im Folgenden verschiedene Parameter für die Einschätzung der Potenziale bewertet werden. Dabei wird auf die 28 definierten Logistikregionen in Deutschland Bezug genommen werden. Das Scoring baut dabei auf einer Einwertung des Flächenpotenzials und des Arbeitskräftepotenzials auf.

Gewertet werden die Parameter dabei anhand eines Z-Scores, also anhand einer Einordnung des Abscheidens einer Region im Vergleich zu anderen Regionen.

Das Flächenpotenzial wird anhand der Bestandsflächen und Fertigstellungen in der jüngeren Vergangenheit operationalisiert. Die Höhe der Grundstückspreise ist einer der Indikatoren, die in die Bewertung hinsichtlich der Verfügbarkeit von Flächen einfließen. In die Bewertung des Arbeitskräftepotenzials spielen sowohl die absolute Beschäftigung als auch der Anteil der Beschäftigung in dem Sektor Handel/Verkehrs ein als auch die Arbeitslosenquote und das Niveau der Arbeitskosten.

In der Darstellung werden die Anteile an dem höchsten Scoringwert aller Regionen dargestellt. Insofern geben die Werte keine Aussage darüber, ob ein Flächen- oder Arbeitskräftepotenzial „ausreichend hoch“ oder „zu niedrig“ ist, sondern wie sich die Region in der Gesamtheit aller Logistikregionen positioniert.

Die Ergebnisse zeigen, dass vor allem die Logistikregionen der neuen

Bundesländer wie A4 Sachsen, A4 Thüringen und Magdeburg ein hohes Flächenpotenzial aufweisen. Dies liegt vor allem darin begründet, dass diese Standorte in der Vergangenheit nicht im Fokus der Entwicklungsaktivitäten standen und daher vergleichsweise mehr bebaubare Fläche zur Verfügung stand und sich damit auch die Grundstückspreise auf einem niedrigeren Niveau bewegten. Das Arbeitskräftepotenzial ist insbesondere in den großen Ballungsräumen am höchsten, bedingt durch die große absolute Zahl an Beschäftigten. Aber auch hier können – an Einwohnern gemessen – kleinere Regionen wie Halle/Leipzig oder Magdeburg durch ein höheres Potenzial an ungebundenen Arbeitskräften und niedrigere Arbeitskosten punkten.

Scoringmodell zu Flächen- und Arbeitskräftepotenzial der Logistikregionen

Quelle: bulwienges





5.5

Zukunftstrends in der Flächennachfrage (Auswahl)

Nachfolgend wird eine Auswahl von Zukunftsbranchen vorgestellt und beispielhaft dargestellt, welche Standorte für diese Branchen zukünftig einen Schwerpunkt in den Ansiedlungen und den Aktivitäten spielen könnten. Dahinter steht die Grundidee, dass die Ansiedlung von Produktions- und Forschungsanlagen in diesem Sektor auch Auswirkungen auf die jeweilige Nachfrage nach Logistikflächen haben wird (beispielsweise durch Zuliefererbetriebe, Lagerhaltung, etc.).

Dabei gilt es zu beachten, dass die genannten Zukunftsbranchen in Deutschland verschiedene Standorte nachfragen werden, da die industrielle Entwicklung nicht auf eine bestimmte Region beschränkt ist. Einige Städte und Regionen sind jedoch aufgrund ihrer historischen Stärken und vorhandenen Infrastruktur besser aufgestellt, um diese Branchen anzuziehen. Dies bildet jedoch den Status quo ab und es ist zu beachten, dass viele dieser Branchen deutschlandweit vertreten sind, und die tatsächliche Verteilung von Unternehmen und Forschungszentren sich im Laufe der Zeit ändern kann, da vorgenannte Aspekte wie Flächen- und Arbeitskräfteverfügbarkeit hier eine gewichtige Bedeutung haben. Auf bestimmte Branchen spezialisierte Regionen können jedoch aufgrund spezieller Infrastruktur, Arbeitskräftepotenzials und Kooperationsmöglichkeiten attraktiver für Investitionen und Wachstum sein als andere und werden daher explizit erwähnt.

Grüne Energie und Umwelttechnik ...

Angesichts der globalen Nachfrage nach sauberer Energie und nachhaltigen Lösungen für Umweltprobleme sind deutsche Unternehmen in den Bereichen erneuerbare Energien, Energieeffizienz, Abfall- und Wassermanagement führend. Es ergeben sich weitere Bedeutungszuwächse für die Logistik und damit auch eine steigende Nachfrage nach Logistikflächen durch den Umstieg von den linearen Supply Chains hin zu einer Circular Economy. Gefragte Standorte können hier vor allem in Norddeutschland, insbesondere in Regionen mit Zugang zur Nordsee liegen; diese sind für Off-shore-Windenergieprojekte von Bedeutung. Zudem können die dort ansässigen Unternehmen auf einen hohen Anteil von grünem Strom im Netz zugreifen.

E-Mobilität ...

Die deutsche Automobilindustrie positioniert sich langjährig an der Weltspitze des Sektors. Mit dem Übergang zu Elektrofahrzeugen, autonomem Fahren und Mobilitätsdienstleistungen wird dieser Sektor weiterhin an Bedeutung gewinnen, wenngleich sich durch die Umstellung auf den Elektroantrieb eine Transformation durch den Industriezweig ziehen wird. Trotz der eingeleiteten Transformationsprozesse haben die etablierten Regionen der Automobilindustrie (Stuttgart, Hannover/Braunschweig, München) mit den großen Herstellern, aber auch der entsprechenden Zuliefererindustrie hier beste Voraussetzungen sich weiterhin als führende Standorte zu behaupten. München ist zudem wichtiger Forschungsstandort für autonomes Fahren.

Life Science und Biotechnologie ...

Der demografische Wandel und die fortschreitende Technologie bieten große Chancen für deutsche Unternehmen in der Medizintechnik, Biotechnologie und digitalen Gesundheitsanwendungen. Cluster für diese Technologie-Sektoren befinden sich in Städten wie Tuttlingen für

Medizintechnik, Heidelberg und Mannheim oder Berlin und dem Rhein-Main-Gebiet für Biotechnologie und München für pharmazeutische Forschung. Nicht zuletzt die Corona-Pandemie hat verdeutlicht, welch großes Potenzial hier auch für die Logistikimmobilienbranche vorhanden ist (beispielsweise spezialisierte Kühllager, Fertigungslager, etc.).

Künstliche Intelligenz/Digitalisierung/Automatisierung ...

Deutschland hat eine starke Grundlage in der Forschung und Entwicklung von KI und digitalen Technologien. Dieser Bereich wird voraussichtlich weiterhin stark expandieren und verschiedene Branchen wie Fertigung, Logistik, Gesundheitswesen und Finanzen beeinflussen. Berlin ist bekannt für seine blühende Start-up-Szene, die sich auf digitale Technologien, KI und Softwareentwicklung konzentriert. München und Karlsruhe haben ebenfalls bedeutende Forschungszentren und Unternehmen in diesem Bereich. In Bayern, insbesondere in München und Augsburg, gibt es eine starke Robotik- und Automatisierungsin-dustrie. Auch im Ruhrgebiet sind einige Unternehmen in diesem Bereich angesiedelt. Auch wenn die Auswirkungen auf die nachgefragte Logistikfläche aus diesem Bereich voraussichtlich gering ausfallen, ist die Automatisierungstechnik selbst für die Logistikimmobilie nach aktuellem Stand eine der ganz wesentlichen Entwicklungen für die Zukunft und hat daher eine hohe Relevanz für die ganze Branche.



Quelle: GARBE Industrial Real Estate GmbH

Berlin ist bekannt für seine blühende Start-up-Szene, die sich auf digitale Technologien, KI und Softwareentwicklung konzentriert.



Quelle: Bremer

5.6

Effekte von De-Coupling/ De-Risking bzw. Re- und Nearshoring

Das Konzept von Reshoring und De-Coupling wurde im Kontext von angespannten Lieferketten und globalen wirtschaftspolitischen Verschiebungen in zahlreichen Diskussionen thematisiert. Die Rückverlagerung von zuvor ausgelagerten Produktionsstätten steht somit gleichzeitig für eine Abkehr von der vollständigen Globalisierung. Parallel dazu verlagert sich auch die Logistik verstärkt zurück in die heimischen Märkte.

Dennoch zeichnet sich angesichts der gegenwärtigen Situation ab, dass die Rückverlagerung von Produktionsstätten nur sporadisch in Richtung Deutschland erfolgt. Eine vollständige Beendigung der Globalisierung ist in diesem Zusammenhang nicht absehbar. Vielmehr werden die Lieferketten an die sich wandelnden Gegebenheiten angepasst und im Streben nach Sicherheit optimiert.

Aktuell scheint der Kostenfaktor innerhalb der Lieferketten noch immer die übergeordnete Rolle zu spielen. Gleichwohl ist festzustellen, dass die strategischen Überlegungen gegenüber den temporär möglichen Einsparungen in vielen Unternehmen an Bedeutung gewinnen.

„Re- und Nearshoring ist für die Logistikbranche ein wichtiger Treiber. Gleichwohl ist nicht jeder Ankündigung eine Verlagerung gefolgt. Die Gründe hierfür sind vielschichtig. Der Aufbau eigener Strukturen sowie der Umbau von Lieferketten erfordert Zeit und Geld. Zudem wird es aufgrund des Fachkräftemangels ohne stärkere Automatisierung nicht in großen Umfang gelingen, Produktion und Logistik ‚nach Hause‘ zu holen. Dennoch tragen Verlagerungen vor dem Hintergrund von Re- und Nearshoring-Prozessen zur Flächennachfrage bei – nicht nur kurzfristig, sondern auch mittel- bis langfristig.“

(Bertrand Ehm, Savills Immobilien Beratungs-GmbH)

Eine Verlagerung von Produktionsstätten oder Neustrukturierung von Lieferketten bedarf jedoch auch einer gewissen Zeit. Daher können Auswirkungen auf den Flächenmarkt auch nicht unmittelbar beobachtet werden. Ein großer Anteil Marktteilnehmer erwartet hier auch noch Bedeutungssteigerung für die Zukunft.

Vielmehr werden die Lieferketten an die sich wandelnden Gegebenheiten angepasst und im Streben nach Sicherheit optimiert.

Nachfrageseitige Auswirkungen des Themenkomplexes De-Coupling/De-Risking

Quelle: bulwiengesa

Welcher der nachfolgenden Aussagen zum Thema De-Coupling/De-Risking stimmen Sie am ehesten zu?

31%

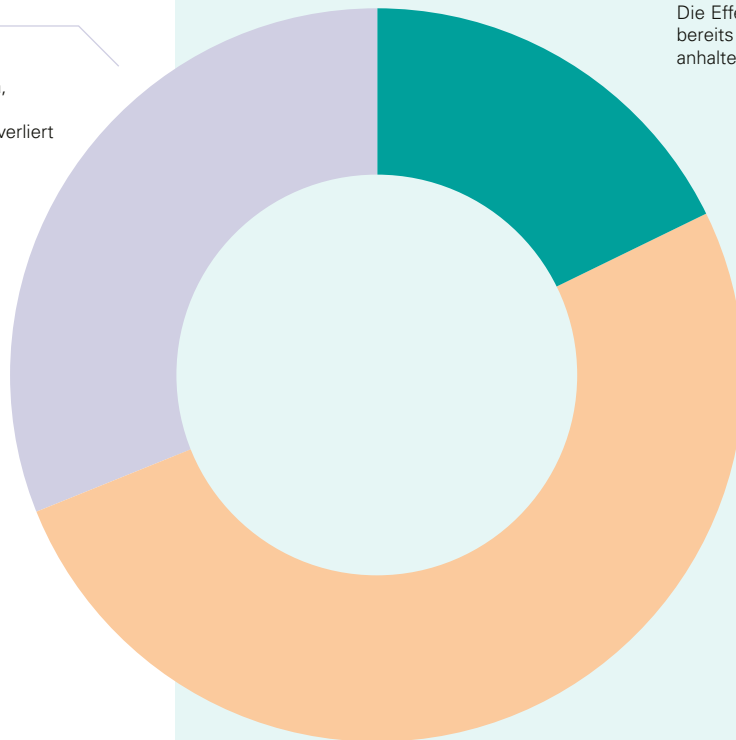
Lediglich ein kurzfristiges Thema, mit zunehmender Entspannung der internationalen Lieferketten verliert das Thema an Bedeutung

18%

Die Effekte sind nachfrageseitig bereits spürbar und werden eine anhaltend hohe Bedeutung haben

51%

Bislang keine/geringe Effekte, für die Zukunft aber eine Steigerung der Bedeutung erwartet





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

Felix Werner/Daniel Sopka
Moorfuhrweg 13
22301 Hamburg
Telefon: +49 40 42 32 22-28
E-Mail: werner@bulwiengesa.de/
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

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

Wissenschaftliche Bearbeitung, Datenhandling und Redaktion

Projektleitung

Andreas Schulten
Felix Werner
Daniel Sopka
Oliver Rohr
Benedikt Gebert

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 2023
wurden**

2.238 kg

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

Unterstütztes Klimaschutzprojekt

Windenergie, De Aar, Südafrika

climatepartner.com/10951-2309-1002

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 © 2023 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 2023

Schwerpunkt Neue Normalität. Stabilität statt Sorglosigkeit.

logistik-und-immobilien.de

© 2023 bulwiengesa AG

