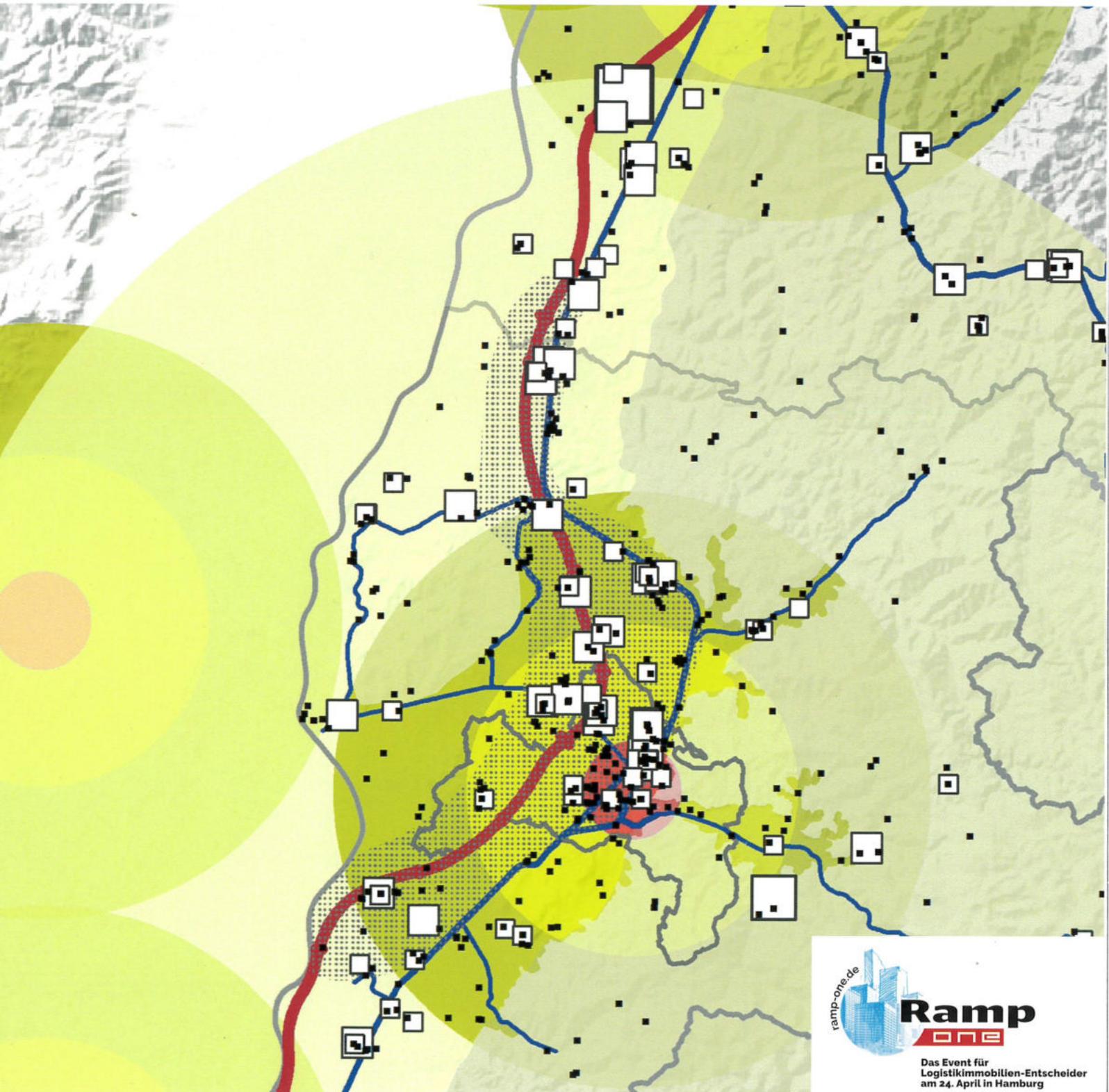


**Erstmals Anlageklasse
Nummer eins**

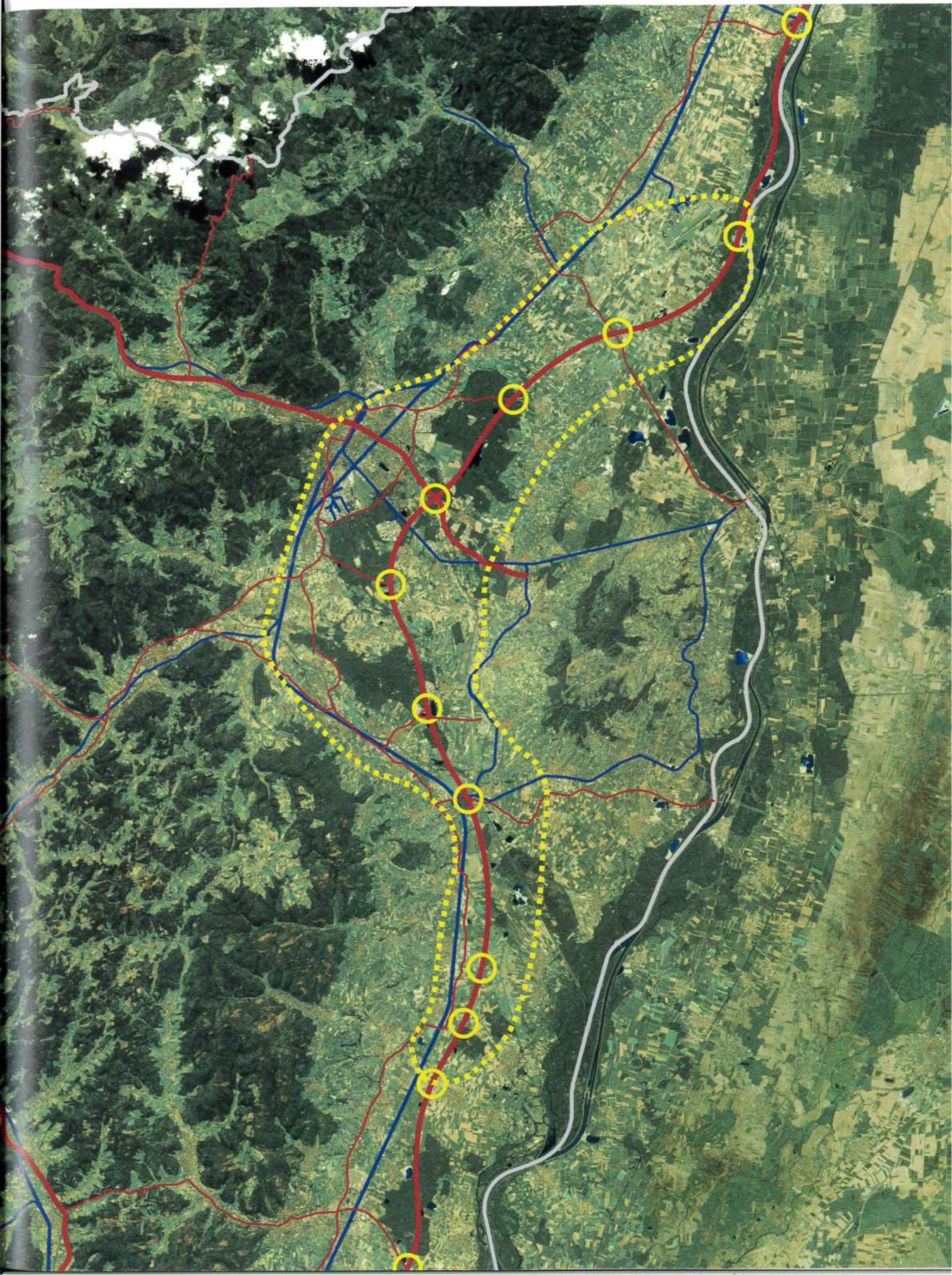
Logistikimmobilien haben die Assetklassen Büro- und Einzelhandelsimmobilien übertroffen. Nach der Zinswende könnte diese Assetklasse noch begehrt werden - und Kommunen noch aufmerksamer.

Nº 2 / APRIL 2024
WWW.DVZ.DE

Logistik- Immobilien



Das Event für
Logistikimmobilien-Entscheider
am 24. April in Hamburg

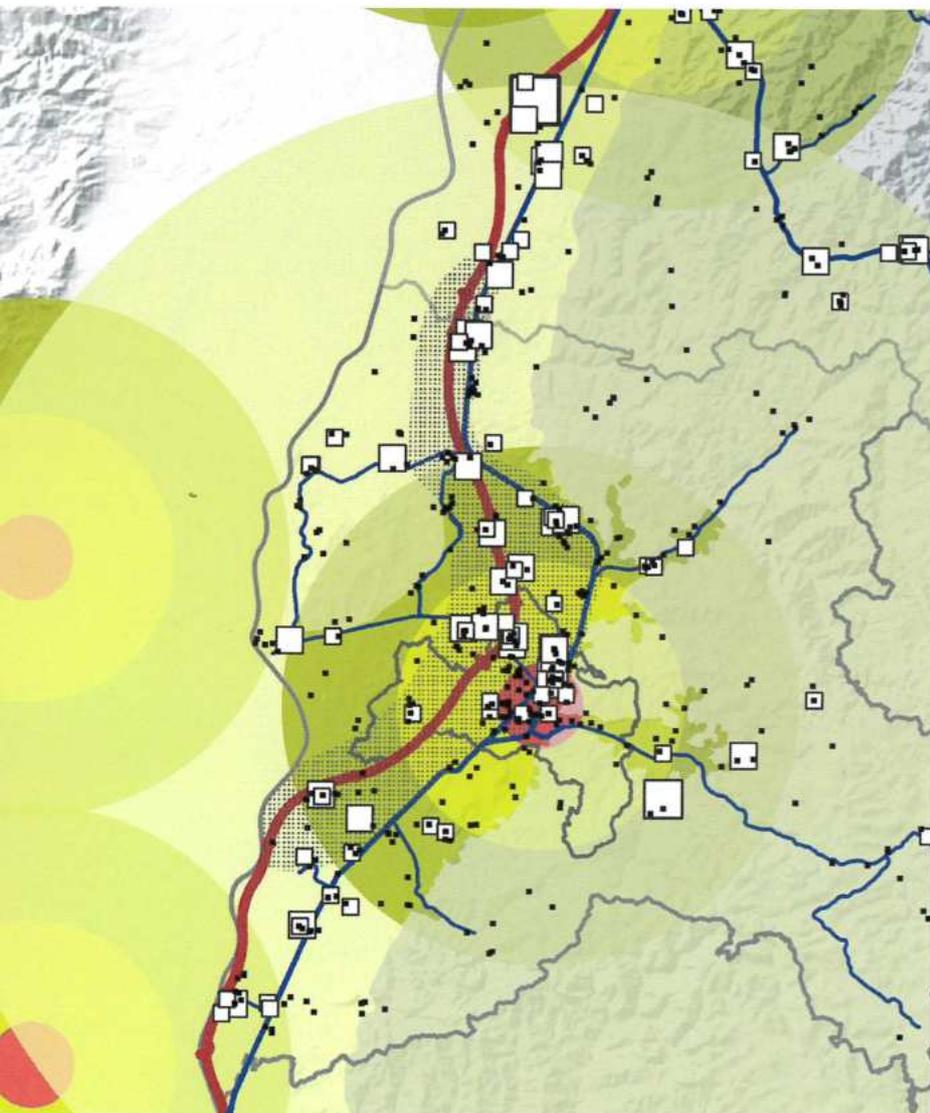


chraumkulisse der
mit überregionaler
tur

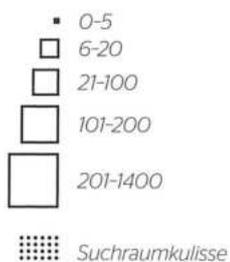
AUF DEN KOPF GESTELLT

Die Region Freiburg beschäftigt sich proaktiv mit Entwicklungen, Standortanforderungen und Flächenbedarfen für Logistikimmobilien. Im Kern geht es darum, sich differenziert mit dem Wirtschaftszweig Logistik auseinanderzusetzen.

VON FABIAN EGLE UND PROF. ALEXANDER NEHM



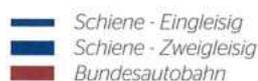
**Unternehmensstandort nach
Unternehmensgröße (Beschäftigte)**



Ringe nach Nehm



Verkehrsnetz



Standortanforderungen für
logistische Dienstleistungen nach
Logistikringen in der Region
Freiburg und bestehende Logistik-
Unternehmensstandorte

Grundlage: Digitale Geodaten © Landesamt für
Geoinformation und Landentwicklung Baden-
Württemberg (www.lgl-bw.de), Az.: 28519-1/19

Standortdaten: LUBW Arbeitsstätten

Die Region Freiburg hat in den vergangenen Jahrzehnten ein starkes Wachstum erfahren. Im Wissen um die anhaltend hohe Nachfrage nach Wohnraum wird mit dem neuen Stadtteil Dietenbach in Freiburg die aktuell größte städtebauliche Entwicklungsmaßnahme in Deutschland umgesetzt. Aufgrund des Wachstums im gesamten Ballungsraum zeigen sich Flächenbedarfe jedoch in allen Flächensegmenten. Es entstehen zunehmend Flächenkonkurrenzen. Für eine nachhaltige Entwicklung des gesamten Verflechtungsraums braucht es regionale und interkommunale Zusammenarbeit und zugleich ganzheitliche Konzepte, vorausschauende Planungen und innovative Lösungsansätze vor Ort. Dies trifft gleichermaßen für Logistikflächen zu.

Das Segment Logistik veranschaulicht innerhalb der gesamten Stadtregion die zunehmend globale Vernetzung und Arbeitsteilung von urbanen Zentren. Eine stark arbeitsteilige Stadt ist seit jeher auf eine funktionierende Logistik angewiesen. Seit Jahren steigen Bedarfe nach Flächen für Logistik und Lagerhaltung, welche nicht nur auf den wachsenden Online-Handel oder Lieferdienste zurückzuführen sind. Trotz dieses funktionalen Bedeutungszuwachses und flächenhaften Wachstums findet nur selten eine stadtplanerische, städtebauliche und gestalterische Auseinandersetzung mit diesen Nutzungs- respektive Gebäudetypen statt.

Im Zuge des Forschungsprojekts RegioLog (www.rvso.de/regiolog), einem vom Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen geförderten Modellvorhaben der Raumordnung untersuchen die Stadt Freiburg und der Regionalverband Südlicher Oberrhein das regionale Logistiksystem mit dem Ziel, eine nachhaltige Flächenkonzeption zu entwickeln.

Innerhalb des Modellvorhabens wurde 2023 von Prof. Alexander Nehm, DHBW Mannheim, ein Fachbeitrag über zukünftige Entwicklungen, Standortanforderungen und Flächenbedarfen des Logistiksystems Freiburg erstellt. Durch das Aufzeigen des breiten Spektrums von Logistikstandorten und -immobilien erhält die Region einen differenzierten Überblick zur Sicherstellung systemrelevanter Logistikfunktionen. Damit trägt dieser Fachbeitrag zum besseren Verständnis von Logistikstandorten bei und bietet eine Grundlage zur Abwägung von Ansiedlungsentscheidungen logistischer Dienstleistungen für die Region und ihre Kom-

Eine strukturstarke Region hat erkannt, dass es wenig zukunftsweisend und zielführend ist, Logistiksiedlungen per se abzulehnen. Vielmehr geht es darum, sich differenziert mit dem Wirtschaftszweig Logistik auseinanderzusetzen, Logistikstrukturen zu verstehen und dadurch Ableitungen für die eigene Raumplanung zu treffen.

Erfahrungsgemäß werden bei der regionalen und kommunalen Flächenplanung beziehungsweise -vergabe logistische Nutzungen stark verallgemeinert. Dabei sind die Flächen- und Standortbedarfe der Logistik in vielen Fällen sehr verschieden. In Bezug auf Lieferversprechen der Distributionslogistik in Richtung der Kunden gibt es ganz erhebliche Unterschiede hinsichtlich Flächengrößen, Mitarbeiteranzahl oder Verkehrsaufkommen. Das bedeutet: Es gibt in der Logistik Ansiedlungstypen, bei denen die Stadtnähe Teil des Geschäftsmodells ist, und es gibt Typen, deren Distributionsaufgaben regional wesentlich weiträumiger liegen. So müssen Letztere folglich nicht zwangsläufig zentrumsnahe urbane Flächen belegen, die anderweitig besser genutzt werden könnten.

Eine diesbezügliche „Vorsortierung“ und Strukturierung

DIE ZERSIEDELUNG ALS HERAUSFORDERUNG FÜR EINE GANZE REGION

Ein Kommentar von Prof. Dr. Alexander Nehm

der logistischen Notwendigkeiten potenzieller Ansiedler findet planerisch bundesweit bislang kaum Berücksichtigung. Deshalb ist der hier vorgestellte Ansatz des Regionalverbands Südlicher Oberrhein neu und gegebenenfalls als Modellvorhaben für viele weitere Regionen geeignet.

Der beschriebene Logistics Sprawl, also die Zersiedelung einer Region durch Logistiksiedlungen, ist auf fehlende Flächenangebote der Städte und Gemeinden zurückzuführen. Der transportkostenop-

Teilweise liegen diese bereits zwischen 50 und 100 km (!) entfernt. Ist das nun „nur“ ein betriebswirtschaftliches Problem, das allein den Unternehmen überlassen werden kann? Mitnichten. Wie oben beschrieben entstehen dadurch Leerfahrten, die eben nicht nur unwirtschaftlich sind. Sie belasten zusätzlich die Infrastruktur, erhöhen den Energieverbrauch und sorgen für einen zusätzlichen CO₂-Ausstoß. Dies sind Herausforderungen, die folglich eine gesamte Region betreffen. Aufgrund dessen, dass die Logistik zunehmend in periphere Lagen „wandert“, ist der Logistics Sprawl folglich nicht in einer Kommune alleine, sondern nur im Zusammenspiel einer ganzen Region aufzulösen. Wie das gehen kann, zeigt das Projekt des Regionalverbands Südlicher Oberrhein und der Stadt Freiburg. ■

Prof. Alexander Nehm lehrt an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg in Mannheim

ANZEIGE

Rechtlicher Grünstrom für Logistik, Industrie und Gewerbe direkt vom Erzeuger

PPAs statt Energieversorgung von gestern:

- Hohe Wirtschaftlichkeit durch den direkten Kauf beim Erzeuger
- Planbare Strompreise durch Unabhängigkeit von fossilen Energieträgern und flexible Laufzeiten
- Zertifizierter Grünstrom mit hochwertigen Herkunftsnachweisen aus ausgewählten Anlagen

PPA-as-a-Service



 node.energy

Mehr erfahren

➔ www.node.energy/ppa
☎ 069 99 99 939-80



Rollende Landstraße Terminal Nord (RALpin AG), Freiburg



Hochregallager, Gewerbe und Industriegebiet Hochdorf

öffentlicher Straßenraum, Gewerbe und Industriegebiet Hochdorf



Nachnutzung von Logistikimmobilien im Gewerbe und Industriegebiet Hochdorf

munen. Durch eine bessere Einordnung bestehender und neuer Logistikakteure innerhalb der Region werden ein vorausschauendes Standortmanagement und die Schärfung eines regionalen Logistikprofils gefördert. Der Beitrag unterstreicht die Notwendigkeit für eine ausreichende Flächensicherung der Logistiktypen „Ballungsraumversorgung“ und „Netzwerkfunktion“. Ferner gilt es, die Produktionsversorgung für das regionsspezifische Wertschöpfungsprofil ausreichend mit Flächen zu versorgen.

LOGISTICS SPRAWL VS. NACHHALTIGE RAUMENTWICKLUNG

Der sogenannte Logistics Sprawl beschreibt gemeinhin das Phänomen der Konzentration von Logistikeinrichtungen, die sich im Laufe der Zeit aufgrund einer wachsenden Bevölkerungsdichte, steigenden Bodenpreisen in zentralen Lagen und der vermeintlichen Flächenknappheit in peripheren Lagen beziehungsweise Randgebieten der Ballungsräume ausbildet. Der Logistics Sprawl steht oft konträr zu Grundsätzen einer nachhaltigen Raumentwicklung. Fehlallokationen entstehen, wenn ein stark eingeschränktes Flächenangebot an regional herausragenden Logistikstandorten auf eine hohe Nachfrage trifft. Durch Ausweichbewegungen auf alternative Standorte werden alternative Flächen an weniger geeigneten Standorten entwickelt.

Fehlallokationen führen zu ökonomischen und ökologischen Nachteilen. Längere Wegzeiten zu den Kunden verursachen höhere betriebswirtschaftliche Kosten, erhöhen Emissionen, belasten die Infrastruktur und führen zu steigenden Infrastrukturfolgekosten. Vorgaben zur Flächen- und Energieeffizienz, zur Stapelung und Funktionsmischung lassen sich an peripheren Standorten vielfach nicht durchsetzen.



Das abgebildete Gewerbe- und Industriegebiet Freiburg-Hochdorf wird im Zuge einer Kooperationspartnerschaft mit der TU Dortmund und der RPTU Kaiserslautern für eine Logistikflächen-Bestandsentwicklung als Untersuchungsraum herangezogen. Das bestehende Gebiet in Freiburg-Hochdorf kann gemeinhin als „Logistik-Hub“ der Region Freiburg bezeichnet werden.

INTERESSENKONFLIKTE UND -AUSGLEICHE VERHANDELN

Eine regionale Perspektive auf die Logistik kann dazu beitragen, geeignete Standorte zu identifizieren und Interessenskonflikte und Interessensausgleiche innerhalb eines regionalen Dialogs zu verhandeln. Abbildung 2 bildet eine Suchraumkulisse für Logistikflächen innerhalb der Region Freiburg auf Grundlage einer umfassenden Analyse des regionalen Logistiksystems, der bestehenden Infrastruktur und naturräumlicher Bedingungen ab. Unter Berücksichtigung der vier Logistikringe (Stadtzentrum, äußeres Stadtgebiet, suburbaner Raum, Logistikregion) können geeignete Standortanforderungen für die jeweiligen Logistiknutzungen definiert und eine idealtypische Logistikflächenentwicklung in der Region verfolgt werden.

Für eine nachhaltige Sicherstellung und Entwicklung geeigneter und ausreichender Logistikflächen ist ein Zusammenspiel von Region, Kommunen, Unternehmen und Immobilienentwicklung entscheidend. Der Regionalverband Südlicher Oberrhein kann einerseits Planungsgrundlagen erarbeiten und Analysen durchführen. Als Träger der Regionalplanung kann er andererseits auch Schwerpunkte für Industrie und Gewerbe sowie Vorranggebiete für den Kombinierten Verkehr festlegen. Eine passgenaue Entwicklung mit hoher städtebaulicher Qualität kann durch eine vorausschauende Planung der Kommune und der Projektentwicklung erreicht werden. Dabei können beispielsweise zusätzliche Planungsressourcen der Region und eine interkommunale Finanzierung der regional bedeutsamen Gewerbestandorte die Bauleitplanung unterstützen.

Um den Flächenkonkurrenzen entgegenzuwirken, bedarf es daher einer regionalen Standortstrategie und innovativer städtebaulicher Lösungen. Kurz gesagt: Das Richtige an der richtigen Stelle entwickeln. Flächeneffiziente Strukturen mit einer zeitgemäßen Nutzungsmischung können aufzeigen, wie die Flächenbedarfe der Logistik mit den Nachhaltigkeitszielen in Einklang gebracht werden können. ■

Fabian Egle ist Projektleiter für das Modellvorhaben der Raumordnung „RegioLog“ beim Regionalverband Südlicher Oberrhein. Alexander Nehm ist Logistik-Professor an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg (DHBW) in Mannheim.