

Logistikimmobilien – Mehr Wirtschaftsleben auf weniger Fläche

Kernforderungen des Mittelstands

- **Bauplanungsrecht: Außenbereich für Logistikimmobilien öffnen**
- **Bauordnungsrecht länderübergreifend vereinheitlichen**
- **Gewerbegebiete: Grundflächenzahl (GRZ) auch auf Allgemein- und Verkehrsflächen der Gewerbegebiete beziehen**
- **Erfordernis des Abbruchs von älteren Logistikimmobilien bei Neuentwicklungen begrenzen**
- **Mehrstöckige Logistikimmobilien: Flächennutzen über Lagerkennzahlen nachweisen**
- **Supply-Chain-Finance: Höhere und schnellere Abwertung der Sicherheitsbestände im Vorratsvermögen**
- **Steuerrechtliche Anreize für Kommunen schaffen**

Allgemeines

Logistikimmobilien wirken als Schnittstellen in einer stark vernetzten Lebens- und Arbeitswelt. Ohne sie bekommen Konsumenten nichts für ihren Online-Einkauf. Arzneimittel, Kleider und andere Güter des täglichen Bedarfs erreichen ohne sie keinen Empfänger. 2025 werden im E-Commerce bis zu 5,4 Milliarden Sendungen per Post, Paket oder Spedition versendet. 2021 waren es vier Milliarden.

Logistikimmobilien sind der Dreh- und Angelpunkt zur Ver- und Entsorgung von Industrie und Handel. Sie arbeiten als Puffer in Lieferketten und Wirtschaftskreisläufen. Sie sind wichtiger Bestandteil für intelligente Logistikkösungen, den automatisierten Warenumschatz und die Datenanalyse. Logistikimmobilien spielen eine zentrale Rolle bei der Umsetzung von nachhaltigen Logistik- und Prozessstrategien. Mit der richtigen Logistikimmobilie optimieren Unternehmen ihre Lieferketten, senken Energieverbräuche und reduzieren Emissionen.

In der deutschen Baunutzungsverordnung findet beispielsweise der Begriff „Tankstellen“ 11-mal Erwähnung, der Begriff „Logistik“ kein einziges Mal. Lediglich Lagerhäuser werden erwähnt, ein Begriff, der einer modernen Logistikimmobilie keineswegs gerecht wird.

In Deutschland werden logistik- und produktionsnahe Immobilien in einer Größenordnung von 500 Millionen Quadratmetern betrieben. 300 Millionen Quadratmeter davon werden als reine Logistikhallen mit einer hochproduktiven Umschlagshäufigkeit genutzt. Nur wenige sind darauf eingerichtet, dauerhaft zu lagern, wie zum Beispiel die Bundesreserven für Getreide oder Lagerformen oder die die Produktqualität verbessern, wie Käse, Wein oder ausgewählten Spirituosen. Auf 200 Millionen Quadratmetern wird zudem produktionsnah montiert und

verarbeitet. Allerdings werden auch diese Flächen für Logistikaufgaben genutzt, vielfach mit einem Anteil von 70 Prozent.

Derzeit erscheint die politische und öffentliche Debatte in diesem Kontext verkürzt zu sein. Themen wie Flächenknappheit im Zuge der Ausweisung von Gewerbegebieten, Kreislaufwirtschaft im Zuge der Revitalisierung von Logistik- und Gewerbeimmobilien oder Nutzungskonkurrenzen zwischen Wohnen, Verkehr und logistischer Dienstleistung, stehen im Vordergrund.

Für nachhaltige, optimierte und resiliente Wirtschaftskreisläufe durch Logistikimmobilien bedarf es aus Sicht der Kommission Logistik und Mobilität jedoch eine darüber hinaus gehende gesamtgesellschaftliche und gesamtlogistische Betrachtung, damit mehr Wirtschaftsaktivitäten auf weniger Flächen möglich wird.

1. Bauplanungsrecht: Außenbereich für Logistikimmobilien öffnen

Neue Logistikimmobilien sollten nicht nur in Gewerbegebieten, sondern auch im Außenbereich entstehen. Gleichzeitig sind die Planungszeiträume für Logistikimmobilien von der ersten Idee bis zur ersten Inventur zu verkürzen. Bebauungspläne einschließlich vorhabenbezogener Bebauungspläne sollten nicht erforderlich sein. Stattdessen sollte der Katalog des § 35 Abs. 1 BauGB ergänzt werden, um Logistikimmobilien im Außenbereich für grundsätzlich zulässig zu erklären.

Dadurch könnten die Planungsphasen bis zur Genehmigung des Baus von Logistikimmobilien wesentlich, d.h. um mehrere Jahre, verkürzt werden. Gleichzeitig wird das Verkehrsaufkommen

besser verteilt, weil das durch Logistikimmobilien verursachte erhöhte Verkehrsaufkommen aus den Gewerbegebieten und damit aus dem Innenbereich ferngehalten wird.

2. Bauordnungsrecht länderübergreifend vereinheitlichen

Das Bauordnungsrecht sollte in Länderhand verbleiben, aber länderübergreifend stärker vereinheitlicht werden.

Entscheidend für die Frage der Verringerung des Flächenverbrauchs ist die möglichst einfache Errichtung, Nutzung und Umnutzung von Logistikimmobilien. Uneinheitliche bauordnungsrechtliche Regelungen erschweren sowohl die Errichtung als auch die spätere Umnutzung von Logistikimmobilien. Dadurch ergibt sich das Risiko von Leerstand auf der einen Seite und fehlende (Gewerbe-)Flächen auf der anderen Seite.

Ein Beitrag zur Verbesserung der optimalen Allokation der passenden Nutzungsart in einer sich ständig verändernden Wirtschaft liegt in der Vereinheitlichung des Bauordnungsrechts. Das Bauordnungsrecht, für welches die Länder die Gesetzgebungskompetenz haben, unterscheidet sich teilweise deutlich zwischen den Ländern. Dass den Ländern die Gesetzgebungskompetenz zusteht, darf aber nicht bedeuten, dass jedes Land eigenständige Regelungen erlassen darf. Sie bedeutet in erster Linie, dass sich die Länder auf einheitliche Bestimmungen einigen müssen. Der Bund sollte die Vereinheitlichung des Bauordnungsrechts durch die Länder eng begleiten. Insbesondere sollte der Bund nicht nur die Fortschreibung der Musterbauordnung eng begleiten, sondern vor allem deren Umsetzung durch die Länder.

3. Gewerbegebiete: Grundflächenzahl (GRZ) auch auf Allgemein- und Verkehrsflächen der Gewerbegebiete beziehen

Der Flächenverbrauch durch Gewerbegebiete sollte dadurch verringert werden, dass die Grundflächenzahl, d.h. die maximal bebaubare Fläche eines Grundstücks, in Gewerbegebieten nicht nur unter Zugrundelegung des Grundstücks selbst berechnet werden sollte, sondern die zugehörigen Allgemein- und Verkehrsflächen miteinbezogen werden.

In den Hallen von Gewerbegebieten sind die Beschäftigten wertschöpfend tätig. Eine maßgebende Kennzahl ist die GRZ, also der mit Gebäuden bebaubare Anteil eines Grundstückes. Betrachtet man jedoch Gewerbegebiete einschließlich der

Allgemein- und Verkehrsflächen insgesamt, dann reduziert sich bspw. eine GRZ von 0,8 schnell auf 0,3. Die Gründe hierfür sind: Grün- und Ausgleichsflächen, nachzuweisende Parkplätze, beidseitige Fuß- und Radwege, brachliegende und ggf. später bewaldete Flächen. Letztere bestimmen die Flächenbilanzen und gehen zu Lasten einer höheren Wertschöpfung in diesen Gebieten.

Das BauGB bzw. die BauNVO sollte dahingehend geändert werden, dass sich die GRZ in Gewerbegebieten nicht nur auf die Grundstücksfläche bezieht, sondern auch auf die Verkehrsflächen.

4. Erfordernis des Abbruchs von älteren Logistikimmobilien bei Neuentwicklungen begrenzen

Bei Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen von Neuentwicklungen sollte das Erfordernis des Abbruchs von älteren Logistikimmobilien auf Brownfield-Entwicklungen begrenzt werden, so dass der Flächenzuwachs weiterhin möglich bleibt.

Jeder Baumarkt ist eine Logistikimmobilie. Der Vergleich verdeutlicht, dass eine moderne Logistikimmobilie kein einfaches graues Lagerhaus ist. Die Verdichtung von Gewerbegebieten und auch die Nutzung von stadtnahen Baulücken für Logistikimmobilien erhöht die Versorgungsqualität der Empfänger. Die zunehmende Automatisierung der Intralogistik ermöglicht es, dass Logistikimmobilien im Vergleich zur klassischen Lagerhalle auf der Hälfte der Fläche bei doppelter Produktivität und Wertschöpfung entwickelt werden können.

Auf dieser Basis können vermehrt auch kleinere Immobilien und Gewerbeflächen in stadtnahen Bereichen zur Nachnutzung für logistische Zwecke ausgewiesen werden. Die sog. Kreislaufwirtschaft, d.h. die Entwicklung und Errichtung einer neuen Logistikimmobilie bei gleichzeitigem Abbruch einer älteren Logistikimmobilie, sollte im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen auf Brownfield-Entwicklungen begrenzt werden.

5. Mehrstöckige Immobilien: Flächennutzen über Lagerkennzahlen und Gesamtlogistik nachweisen

Im Rahmen des Bauantrags sollte – bei mehrstöckigen und ggf. auch bei sonstigen Logistikimmobilien – die Nutzung der Flächen über Lagerkennzahlen und Gesamtlogistik transparenter

gemacht und dies durch die öffentliche Hand statistisch ausgewertet werden.

Für die eigentliche Lagerfunktion, also die Zeit, die Waren zwischen Eingang und Ausgang überbrücken, werden maximal 50 Prozent der Flächen in Logistikimmobilien benötigt. Alle anderen Flächen dienen dem Materialfluss zugunsten des bestmöglichen Zugriffs auf die Waren und für eine hohe Produktivität im Warenausgang. Die Raumnutzungsgrade reduzieren sich dementsprechend, so dass bis zu 50 Prozent des Raumvolumens in den meisten Standardimmobilien frei sind. Die Standardimmobilie zielt eher auf geringstmögliche Baukosten pro Quadratmeter und weniger auf die Optimierung der Auslastung der Flächen- und Raumnutzung (Flächenauslastung bzw. Raumnutzungsgrad).

Mehrstöckige Logistikimmobilien erhöhen den logistischen Nutzwert der Flächen- bzw. Raumnutzungsgrad innerhalb der Immobilien nicht oder nur bei einer geringen Umschlaghäufigkeit des Bestandes. Entsprechend sind diese Kennzahlen in Betriebsbeschreibung zum Bauantrag auszuweisen und mit Alternativen zu vergleichen. Das Flächenpotenzial der Intra-logistik kann damit besser genutzt werden. Die Kennzahlen lassen sich mit der logistischen Begründungslogik sowie dem gesamtlogistischen Konzept der Immobilien ermitteln.

6. Transportbedingte Zwischenlagerung mindestens für 6 Monate festschreiben

Die minimale Dauer für eine transportbedingte Zwischenlagerung sollte auf sechs Monate festgeschrieben werden, damit mehr Immobilien für die Lagerung genutzt werden können.

Gestörte Lieferketten sowie die Konsolidierung und Verteilung von Waren unterbrechen Transporte. Die Waren müssen für den nächsten Transport zwischengelagert und unterliegen damit zunächst dem Frachtrecht. Weder im Frachtrecht (§§ 407 ff. HGB: Frachtvertrag) noch im folgenden Lagerecht (§§ 467 ff. HGB: Lagervertrag) ist die Dauer einer transportbedingten Zwischenlagerung definiert.

Die Festsetzung einer minimalen Dauer für eine transportbedingte Zwischenlagerung, z.B. sechs Monate, bietet Unternehmen die Möglichkeit, auf Außenlagerflächen zurückzugreifen, die nicht durch einen Lagerhalter im heutigen Sinne der §§ 467 ff. HGB betrieben werden. Freie Logistikflächen z.B. in Produktions- und Montagehallen bleiben bisher ungenutzt, um kurzfristige Engpässe in der Lagerhaltung auszugleichen.

Der Nutzen für die einlagernden Unternehmen besteht in der unmittelbaren Engpassvermeidung. Auf der anderen Seite ist es den Betreibern von Hallen möglich, zusätzliche Einnahmequelle zu generieren und freie Flächen temporär besser zu nutzen.

Bei einer innerbetrieblichen Leerstandsquote von drei Prozent wird ein enormes Potenzial für eine Zwischennutzung sichtbar, wenn sie im Rahmen des Frachtrechts für die festgeschriebene Zeit genutzt werden.

7. Supply Chain Finance: Höhere und schnellere Abwertung auf Sicherheitsbestände im Vorratsvermögen

Die höhere und schnellere Abwertung auf Sicherheitsbestände im Vorratsvermögen sollte erleichtert werden.

Gestörte Lieferketten und längere Wiederbeschaffungszeiten führen zu höheren Sicherheitsbeständen in der Lagerhaltung. Die Lagerreichweite steigt, während die Lagerumschlaghäufigkeit sinkt.

Die Vorratsquote in den Bilanzen der bestandsführenden Unternehmen steigt, während die Kapitalrendite sinkt. Entsprechend erhöht sich der Fremd- und Eigenkapitalbedarf.

Mit der Bildung neuer Gängigkeitsklassen oder der Anpassung bestehender Klassen zur höheren und schnelleren Abwertung von den Sicherheitsbeständen in Vorratsvermögen werden die Finanzierungskosten für Lagerbestände gesenkt.

8. Steuerrechtliche Anreize für Kommunen schaffen

Kommunen, die Unternehmen die Errichtung von Logistikimmobilien ermöglichen, sollten bei der Gewerbesteuer im stärkeren Umfang als bisher profitieren.

Die Gewerbesteuer der Lagerhalter sowie die Arbeitsplätze vor Ort sind maßgebende Werte für Kommunen, die Flächen für Logistikimmobilien ausweisen. Diese Werte spiegeln jedoch nicht die Wertschöpfung und die Warenwerte wider, die von den am Standort gebündelten Lieferketten ausgehen

Um diesen Werten gerecht zu werden, sind die standortbezogenen Lagerbestände einer Steuer zuzuordnen, die wie bei Zollabgaben auf der erzeugten Wertschöpfung basiert.

Die Gewerbesteuer ist eine wichtige Einnahmequelle für die Kommunen. Um dies zu ermöglichen, kann es sinnvoll sein, z.B. die Gewerbesteuer an die Lagerbestände zu koppeln, die am Standort gelagert werden. Auf diese Weise profitieren Kommunen direkt von der Wertschöpfung in den Lieferketten, indem sie den Warenwerte besteuern, der am Lagerstandort gebündelt ist.

Autoren:

Roger Heidmann

LSA Logistik Service Agentur GmbH
Kommission Logistik und Mobilität

Dies kann über die Erhebung einer Steuer auf den Warenwert geschehen, oder auch über die Berechnung von Steuerzahlungen auf der Grundlage der Umsätze, die über den Lagerort generiert werden.

Dr. Benno A. Packi

adesse anwälte Eckhardt & Packi Partnerschaft mbB
Kommission Logistik und Mobilität

Der BVMW vertritt im Rahmen der Mittelstandsallianz über 900.000 Mitglieder. Die mehr als 300 Repräsentanten des Verbandes haben jährlich rund 800.000 direkte Unternehmerkontakte. Der BVMW organisiert mehr als 2.000 Veranstaltungen pro Jahr.

Kontakt

Bundesverband mittelständische Wirtschaft (BVMW) e. V.
Bereich Politik und Volkswirtschaft
Potsdamer Straße 7, 10785 Berlin
Telefon: + 49 30 533206-0, Telefax: +49 30 533206-50
E-Mail: politik@bvmw.de; Social Media: @BVMWeV