

Im Blickfeld

Zweckentfremdung

Digitale Vermittlungsplattformen für Privatunterkünfte erfreuen sich steigender Beliebtheit und wachsen dementsprechend rasant. Vor allem der unangefochtene Marktführer Airbnb hat seit seiner Gründung im Jahr 2008 ein weltumspannendes Netz in 191 Ländern (65 000 Städten) aufgebaut. Das ist eine Entwicklung, die nicht nur der Hotelbranche Kopfzerbrechen bereitet. Auch Städte rund um den Globus, insbesondere stark frequentierte Touristenmagneten, beäugen das Treiben dieser Plattformen inzwischen mit großem Argwohn. Der unisono geäußerte Vorwurf: Die Ferienwohnungsanbieter entziehen den Stadtbewohnern wertvollen Wohnraum. Offensichtlich ist es für immer mehr Vermieter deutlich lukrativer, ihre Wohnungen kurzzeitig an Touristen zu vergeben als langfristig zu vermieten.

Erstmals mit handfesten Fakten untermauert wurden diese Vermutungen kürzlich von einem europäischen Researchteam unter Beteiligung der Süddeutschen Zeitung. Die Datenbank umfasst alle Übernachtungsplätze, die Airbnb in den zehn größten deutschen Städten im Angebot hat, insgesamt sind das mehr als 37 000 Zimmer und Wohnungen. Die Quintessenz der Datenauswertung: Mit 58 Prozent macht das Vermieten ganzer Wohnungen oder Häuser inzwischen das Kerngeschäft von Airbnb aus. Die Firma ist laut SZ mittlerweile ein „globaler Tourismus-Anbieter“, der mit Hotelketten konkurriert. Von der ursprünglichen, harmlosen Grundidee des „Home Sharing“, bei dem Privatpersonen ein Zimmer in ihrem Zuhause günstig und vorübergehend an Touristen vermieten, hat man sich demzufolge also weit entfernt. Es ist ein knallhartes gewerbliches Geschäftsmodell geworden, welches von professionellen Vermietern dominiert wird und dank geschicktem Marketing dennoch weiter unter dem Deckmantel der Sharing Economy läuft.

In dieser Dimension können Städte, die Wohnraum dringend brauchen, dem Treiben kaum zuschauen. Längst versuchen betroffene Städte – auch hierzu-lande – daher, den unkontrollierten „Vermietungs-Wildwuchs“ einzudämmen. Mit mäßigem Erfolg, denn anstatt konzertierter Maßnahmen setzen die

Städte auf diffuse Einzelaktionen, Stichwort „Zweckentfremdungsverbote“. Beispielhaft zeigt sich dies in Berlin: Dort erhitzen sich die Gemüter an dem seit Mai geltenden, aber ob der unglücklichen Ausgestaltung kontroversen Regelwerk. Die Vorschriften verbieten es, die eigene Wohnung ohne Sondererlaubnis der Stadt gegen Geld als Ferienwohnung anzubieten. Bei Nichtbeachtung droht ein Bußgeld von bis zu 100 000 Euro. Airbnb beklagt – nicht ganz zu Unrecht –, dass das Gesetz nicht unterscheidet zwischen Menschen, die ihre eigene privat genutzte Wohnung, „wenn sie beruflich oder privat unterwegs sind, an andere vermieten“, und auf der anderen Seite „professionellen Ferienwohnungsanbietern“. Allerdings müssen die Betreiber von Onlinevermittlungsportalen den Berliner Behörden Auskunft über die jeweiligen Vermieter erteilen.

Das Unternehmen versucht aktuell, Stimmung gegen die strenge Vorgehensweise des Berliner Senats zu machen. Ermutigt wird es dabei von einer Entscheidung des Berliner Verwaltungsgerichts, das einem Berliner die Vermietung der eigenen Wohnung an 182 Tagen im Jahr – trotz Zweckentfremdungsverbot – erlaubt hatte. Und die Politik scheint zu reagieren: Im Oktober hat die rot-rot-grüne Berliner Landesregierung bekannt gegeben, das Zweckentfremdungsgesetz bis zum Frühjahr 2018 novellieren zu wollen. 60 Tage freie Vermietungstage sind laut Tagesspiegel im Gespräch. (zum Vergleich: In München darf eine Wohnung nur sechs Wochen pro Jahr über Internetplattformen vermietet werden, in Hamburg dagegen ein halbes Jahr.)

Gleichzeitig setzt Airbnb nicht nur auf Konfrontation. In Dortmund etwa wurde der Stadt angeboten, für sie die sogenannte Bettensteuer auf touristische Übernachtungen in Höhe von 7,5 Prozent einzutreiben. Eine nette Geste zum Wohle angespannter kommunaler Haushalte, die die Wogen dennoch nicht nachhaltig glätten dürfte: Denn die Daten derjenigen Mitglieder, die ihre Wohnung öfter vermieten als erlaubt, wird das Unternehmen freiwillig weiterhin nicht herausrücken. Doch gerade das wäre die Transparenz, die das künftige Miteinander der wohnungspolitischen Interessen der Städte auf der einen und den kommerziellen Zielen solcher Vermietungsplattformen spürbar entspan-

nen würde. So drohen zunehmend mehr gesetzliche Regelungen, die wiederum zu mehr Umgehungstatbeständen führen – das kann nicht das Ziel sein. ph

Nachhaltigkeit beeinflusst Immobilieninvestments

Auf vielen Märkten werden mittlerweile Nachhaltigkeitsmaßnahmen durch Regularien und Gesetze vorgeschrieben oder gefördert. Das macht Nachhaltigkeit zu einem entscheidenden Faktor bei der langfristigen Werterhaltung von Investitionen. In den vergangenen zehn Jahren haben sich Anzahl und Reichweite dieser Gesetze und Regelungen stark erhöht und die Immobilienwirtschaft in mehrfacher Hinsicht direkt beeinflusst. Auf globaler Ebene wurde mit dem Pariser Klimaabkommen im Dezember 2015 ein wichtiger Meilenstein gesetzt. 174 Ländern ratifizierten das Abkommen und verpflichteten sich, ihre Treibhausgasemissionen zu verringern, um die Auswirkungen des Klimawandels zu verlangsamen. In der Folge wurde damit begonnen, die ratifizierten Verpflichtungen über öffentliche Maßnahmen umzusetzen, mit entsprechenden Einflüssen auf das Management von Immobilien in der Konsequenz. Das Pariser Klimaabkommen ist einer der bedeutendsten Versuche, Nachhaltigkeit durch gesetzliche Regelungen zu erhöhen.

Allerdings existieren bereits seit vielen Jahren auch auf anderen Ebenen Nachhaltigkeitstreiber. So hat die EU im Laufe der Jahre eine Reihe von Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels eingeführt, wobei die EU-Richtlinie von 2010 über die Gesamteffizienz von Gebäuden die größten direkten Auswirkungen auf Immobilien hat. Jedoch haben die einzelnen EU-Mitgliedsstaaten ein gewisses Maß an Freiheit zu bestimmen, wie sie die in der Richtlinie festgelegten Ziele erreichen wollen. Deswegen ist der europäische Regulierungsrahmen alles andere als einheitlich. Unabhängig von der Position der derzeitigen US-Regierung zu Fragen der Nachhaltigkeit werden sich regulatorische Einflussfaktoren auch in den USA weiter verstärken, meist im Einklang mit dem Bedarf des Marktes. So wurde im April 2015 der Energy Efficiency Improvement Act of 2015 ratifiziert, der den sogenannten

„Tenant Star“ einführt. Ziel des „Tenant Stars“ ist es, die Energieeffizienz von Gewerbemietflächen durch staatlich geförderte Zertifizierungen energieeffizienter Mietflächen zu fördern.

Im Raum Asien-Pazifik ist Australien Vorreiter und setzt Standards durch effiziente Zusammenarbeit von Lokalverwaltungen und Branchenverbänden in Organisationen wie dem Green Building Council. China hat kürzlich die Verbesserung der Umwelt zur nationalen Priorität erklärt. Allerdings liegt Chinas Schwerpunkt eher auf dem produzierenden Gewerbe sowie auf Verkehr und Transport als auf der Immobilienwirtschaft. In anderen asiatischen Märkten wie Singapur, Hongkong und Japan haben die jeweiligen Regierungen langfristige nationale Energiereduktionsziele festgelegt, die auch für die Immobilienbranche gelten. Um diese Ziele zu erreichen, wurden freiwillige Initiativen ins Leben gerufen. Im Laufe der Zeit wurden jedoch zusätzlich verpflichtende Anforderungen eingeführt.

In Singapur müssen sich neue Gebäude nun einer Zertifizierung nach dem „Greenmark“-System unterziehen und eine Reduktion im Energieverbrauch von mindestens 28 Prozent erzielen (Bemessungsgrundlage ist das Jahr 2005). Hongkong setzt für die Erreichung von Energieeinsparungen auf freiwillige Initiativen und Anreizsysteme. Flächennachfrage und diverse Anreize bei Bauvorschriften führten dazu, dass Projektentwickler zunehmend ihren Fokus auf den Bau energieeffizienter Gebäude legen. Japan hat sich in der Vergangenheit auf freiwillige Maßnahmen verlassen, bewegt sich aber mehr und mehr in Richtung der Einführung verpflichtender Anforderungen, um schnellere Fortschritte bei der Erreichung von Nachhaltigkeitszielen zu realisieren.

*Claus Thomas, Deutschlandchef,
LaSalle Investment Management,
Frankfurt am Main*

Der Logistik-Boden der Tatsachen

Sehr euphorisch klingt es derzeit von vielen Akteuren in der Immobilienbranche, wenn das Stichwort „Logistik“ fällt. Zwar schwanken die Werte der bislang

in den vergangenen neun Monaten getätigten Investitionen, die diverse Immobilienunternehmen ermittelt haben. Aber ob es „nur“ 5,8 Milliarden oder gar 6,7 Milliarden Euro waren, stellt den Rekord an sich nicht infrage. Große Portfolioverkäufe haben die Zahlen dabei nach oben bewegt. Gut 15 Prozent des gesamten Investitionsvolumens und damit sechs Prozentpunkte mehr als im Vorjahreszeitraum flossen in diese Assetklasse. „Logistik ist das neue Retail“ ist das neue Credo. In der Tat liegt zunächst der Hauptvorteil für Investoren auf der Hand: A- und B-Lagen sind hier anders verortet. Will heißen, auch und gerade in der Provinz lässt sich derzeit gutes Geld verdienen. Der Flächenhunger ist enorm: Unter Berücksichtigung der Pipeline werden 2017 gut 5,1 Millionen Quadratmeter Neubaufäche errichtet – fast zwölf Prozent mehr Fläche als im bisherigen Rekordjahr 2016, wie eine bulwiengesa-Studie ermittelt hat. Auch 2018 gibt es schon unzählige Developments. Treiber dabei ist der Onlinehandel, der, wie man landauf, landab vernimmt, bald den klassischen Einzelhandel immer weiter verdrängen werde.

Wirklich? Hier lohnt es sich, einen Blick in den Einzelhandel zu werfen: Derzeit liegt der Anteil des Onlinehandels am gesamten Einzelhandelsumsatz noch bei bescheidenen zehn Prozent. Eine GfK-Studie geht nach einer Phase der Marktreife spätestens 2021 von einer spürbaren Marktsättigung bei Internetbestellungen aus. Bis zum Jahr 2025 werde der Onlineanteil am gesamten Umsatz der Retailbranche auf insgesamt 15 Prozent steigen, allerdings mit sortimentspezifischen Differenzen.

Als Wachstumsbremse könnten sich Probleme bei der Lieferung herausstellen. So ist ein Drittel der Onlinekunden schon jetzt mit der Paketzustellung unzufrieden. Laut einer aktuellen PwC-Untersuchung bemängeln etwa 20 Prozent der Befragten eine unpünktliche Lieferung und beschädigte Waren. Onlinehandel-Begeisterung klingt anders. Um die Pünktlichkeit und die Zuverlässigkeit der Paketzustellungen im urbanen Raum zu verbessern, ist nicht zuletzt daher die „letzte Meile“, die Citylogistik, in aller Munde. Dienstleister sind in Ballungsräumen mittlerweile generell bereit, für Immobilien zunehmend höhere Preise zu zahlen, um näher am Kun-

den zu sein. Altbekanntes Problem ist und bleibt hier der Flächenmangel beim Neubau. Knappe Lagerflächen, eingeschränkte Be- und Entlademöglichkeiten sowie teils strenge Zufahrtsregelungen tun ihr Übriges.

Hemmschuh beim Ausbau der stadtnahen Logistik ist auch die Planarmut bei der Citylogistik, die die bulwiengesa-Studie offenbart. Es fehle noch ein klares Anforderungsprofil der unterschiedlichen Nutzer für Neubauten. Hier wäre es zweifellos vonseiten der potenziellen Betreiber angebracht, sich konkretere Gedanken zu machen als bislang. Die PwC-Experten haben in ihrer Studie immerhin einige Lösungen parat: Sharing-Modelle wie beispielsweise die gemeinschaftliche Nutzung von Logistikzentren (Multi-Hubs) oder Distributionsstrukturen mit kleineren, teils mobilen Depots (Micro-Hubs) im Stadtgebiet sowie die zeitweilige Nutzung von Parkplätzen als Be- und Entladeflächen.

Bleibt trotzdem das Problem verstopfter Straßen und die Verpestung der Luft mit Transportern – nicht nur in dicht besiedelten Gebieten. Allzu häufig wird „E-Mobilität“ als Lösung genannt. Welches Problem wird dadurch gelöst? Weiterhin stauen sich benzin- und dieselbetriebene Fahrzeuge hinter den Pakettransportern, weiterhin wird Platz benötigt. Die immer wieder in die Diskussion gebrachten Lastenfahräder haben geringere Flächen zum Beladen und benötigen daher im Umkehrschluss mehr knappen City-Logistik-Platz.

Diese Problematik hat natürlich längerfristig eine Rückwirkung auf die neu entstehenden Logistikzentren in der Peripherie. Fehlt aufgrund der genannten Gründe die Motivation der Kunden bei Onlinebestellungen, werden auch „auf dem Lande“ in fünf bis zehn Jahren geringere Flächen benötigt. Das gilt auch für den Fall, dass der Ausbau der City-Logistik im Rahmen der räumlichen Möglichkeiten vorankommt. Diese praktikablen Grenzen eines zuverlässigen und die Kunden zufriedenstellenden E-Commerce könnten bei gleichbleibenden Bedingungen zumindest innerhalb der Ballungsräume ohnehin schneller erreicht sein, als manchen langfristigen orientierten Investoren, Maklerhäusern und Bauherren lieb ist. Kurzfristig versprechen Investitionen in die Assetklasse Logistik jedoch durchaus Erfolg. dro