

**LogReal.**  
**DieLogistik**  
**Immobilie**

Logistik- und Immobilienberatung  
Ihr RealEstate SolutionsCenter  
**SMALL – MEDIUM-SIZED – BIG**  
Industrie – Handel – Logistik – E-Commerce

# CO<sub>2</sub>-NEUTRAL UND MULTIMODAL IN DIE ZUKUNFT: LOGISTIKIMMOBILIEN STATE OF THE ART

**CO<sub>2</sub>**  
**BILANZ**



## Unsere Kompetenzfelder:

### Gewerbeimmobilien

- Business- und Smart-Logistics-Parks
- Urban Facilities

### Logistikimmobilien

- BIG BOX
- Mach 2
- Light Industrial Solutions
- Multiuser Immobilien

### Grundstücke

- GI/GE
- Brownfield In-Situ Sanierung per mikrobiologischer DNBA\*-Behandlung
- Greenfield
- Logistikparkstandorte mit Gleisanschluss

### Unternehmen

- Consulting: Logistik + Immobilie
- Entwicklung - Vermietung - Verkauf
- Standortentwicklung- marketing
- Branchenkompetenz

# LogReal.DieLogistikimmobilie + Kooperationspartner



Deutschland | Österreich | Schweiz

Mit regionaler Kompetenz und Qualität sowie jahrzehntelanger Erfahrung in den Bereichen Logistik, Immobilie, Marketing und Beratung steht LogReal. Die Logistikimmobilie (LR DLI) für zeitgerechte, zuverlässige, innovative und verbindliche Lösungen auf folgenden Kompetenzfeldern:

## Gewerbeimmobilien

- Business- und Smart Logistics-Parks
- Urban Facilities

Unser Fokus liegt auf den Ballungsräumen. Dort suchen wir für unsere Kunden Grundstücke und Mieter. Die Parks müssen in den Cities angesiedelt werden, um urbane Dienstleistungen erbringen zu können. Die Digitalisierung wird viele neue Smart Lösungen auf den Weg bringen. Suchende sind Last Mile Logistiker, Unternehmen aus den Bereichen City-Logistik, E-Commerce und E-Fulfillment, Dienstleister sowie Added Value Unternehmen in vielfältiger Form.

Hier gilt unser Marktansatz: SMALL 400 m<sup>2</sup> - 2.500 m<sup>2</sup>

## Logistikimmobilien

- BIG BOX
- Mach2
- Light Industrial Solutions
- Multiuser Immobilien

Im Kompetenzfeld Logistikimmobilien sind die Flächenanforderungen

- MEDIUM-SIZED 10.000 m<sup>2</sup> - 50.000 m<sup>2</sup>
- BIG 50.000 m<sup>2</sup> - 100.000 m<sup>2</sup>

Das ist herausfordernd und in Core Gebieten fast nicht mehr erreichbar. Somit verlagert sich die Suche in Core Plus und Non Core Gebiete, insbesondere in Regionen, die attraktive Rahmenbedingungen für Logistik bieten und eine überdurchschnittliche Logistikintensität aufweisen. Zwei gute Beispiele sind

- Mach2

Die Flächenknappheit in den Metropolen führt zum Bau mehrgeschossiger Logistikimmobilien mit separat befahrbarer Außenrampe. Wir haben diesbezüglich die Kompetenz.

- BIG BOX

Auch große Immobilien werden gebraucht - ob als Einzelimmobilie, als Multiuser Lösung und oder als Logistikpark mit und ohne Gleis.

## Grundstücke

- GE/GI
- Brownfield In-Situ Sanierung per mikrobiologischer DNBA\*-Behandlung
- Greenfield
- Logistikparkstandorte mit Gleisanschluss

Das vorhandene Angebot an Flächen für Gewerbe- und Logistikstandorte unterliegt Nachhaltigkeitsanforderungen - von Standard- bis hin zu extremen Bedingungen. Deshalb lautet unsere Devise:

## Wir SUCHEN und LIEFERN Grundstücke.

Eine CO2-neutrale Verkehrsinfrastruktur mit Gleisanschluss strategisch fortzusetzen.

## Unternehmen

- Consulting: Logistik und Immobilie
- Entwicklung, Vermietung, Verkauf
- Standortentwicklung und -marketing
- Branchenkompetenz

Unter Consulting entwickeln wir Lösungen auf Fragen wie:

- Haben wir den richtigen Standort?
- Stimmt dort die Logistikinfrastruktur?
- Welche Art der Immobilie benötigen wir?
- Wie lange soll der Mietvertrag laufen?
- Welche Branchenanforderungen können abgebildet werden?
- Hat die Immobilie eine Bühne für Fashion oder Ersatzteile?
- Hat sie einen Gleisanschluss?
- Welche Logistikdienstleistung wird gewünscht?
- Besteht die Möglichkeit der Tag- und Nachtlogistik?
- Kann der Arbeitskräftebedarf gedeckt werden?

Das alles ist eingebettet in Leistungen rund um Entwicklung, Verkauf und Vermietung - unter Berücksichtigung unserer Branchenkompetenz und unseres Knowhows in Fragen der Standortentwicklung und -vermarktung.



LogReal.DieLogistikImmobilie

# Marktkompetenz in Deutschland - Schweiz und Österreich

Das Logistik- und Immobilienberatungsunternehmen LogReal.DieLogistikimmobilie hat durch den Umzug in die Rhein-Main Region eine neue Geschäftsadresse wie folgt:

## **LogReal.Die Logistikimmobilie**

Hessenstraße 8  
63785 Obernburg  
Tel. +49 (0) 6022 722 28  
Info@logreal-die-logistikimmobilie.de  
www.logreal-die-logistikimmobilie.de

Das Team wurde verstärkt, um ab sofort neue Beratungsfelder erschließen und bearbeiten zu können. Zusätzlich zum klassischen Vermittlungsgeschäft (Vermietung und Verkauf, Grundstücke, Logistikimmobilien und -parks, Standortentwicklung und -marketing) wird das nunmehr siebenköpfige Team sich verstärkt um die Ansprache und Gewinnung von Unternehmen kümmern, die nicht nur eine Immobilie oder einen Standort suchen, sondern darüber hinaus ein komplettes Dienstleistungspaket für E-Commerce-Fulfillment oder andere Logistikservices suchen.

Ein weiterer wichtiger neuer Geschäftszweig ist die Entwicklung und Vermarktung von Standorten mit einem Gleisanschluss. Diese Spezialität wird in Zukunft an Bedeutung gewinnen angesichts der notwendigen Ökologisierung der Transport- und Lieferketten.



**RUDOLF HÄMEL**

Geschäftsführer

Tel. 0151 6110 8888

haemel@logreal-die-logistikimmobilie.de



**CARLO BERNASCONI**

CONTRACTLOGISTICS24 AG

Tel. +41 (0) 44 680 1881

cb@contractlogistics24.com



**ALOIS MEIR**

FIRMENGRUPPE REALBÜRO MEIR

Tel. +43 (0) 664 352 5367

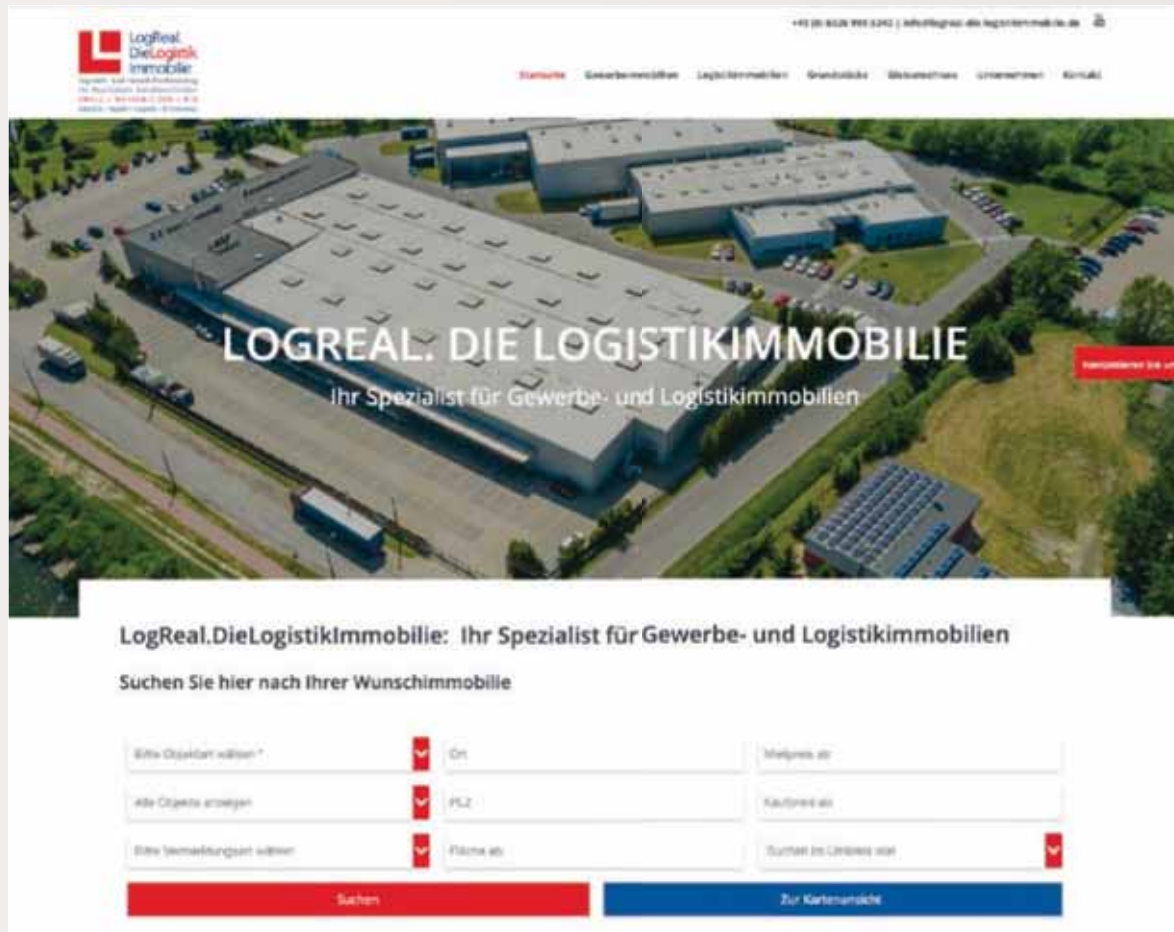
office@meir.at





# Nicht kleckern – klotzen!

Mit unserer vollständig relaunchten Website [www.logreal-die-logistikimmobilie.com](http://www.logreal-die-logistikimmobilie.com) bieten wir Ihnen ab sofort eine verbesserte User Experience.

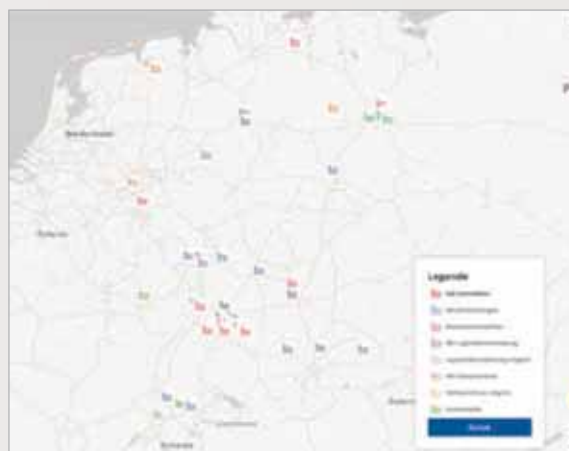


## Mehr Übersicht, schnelles Finden

Das Herzstück unseres neuen Internetauftritts ist eine an Ihrem Nutzen orientierte Suchfunktion, die Sie unmittelbar auf der Startseite und ohne langes Herunterscrollen finden werden.

Dort können Sie die Suche nach Ihren Parametern filtern. Sie suchen ein Cross Dock oder eine Standard Logistikimmobilie? Dann stellen Sie dies im Feld „Objektart“ einfach ein. Danach können Sie Ihre Suche unter „Objekttyp“ verfeinern. Sie suchen in einer bestimmten Stadt oder Region?

Kein Problem, es gibt eine Orts- und Ortsumfeld-Suche. Sehr interessant ist natürlich auch eine Vorselektion nach der Größe der gesuchten Immobilie. Besonders interessant wird es, wenn Sie auf die Kartenansicht klicken. Dort sehen Sie auf einen Blick, in welchen



Jetzt entdecken  
[www.logreal-die-logistikimmobilie.com](http://www.logreal-die-logistikimmobilie.com)

Regionen wir Immobilien oder Grundstücke vermitteln. Neben der Karte erkennen Sie anhand einer übersichtlichen Legende, welche Spezifikationen die einzelnen Immobilien, Grundstücke oder Standorte aufweisen.



## Mehr Möglichkeiten und Chancen

Sie suchen Immobilien mit Gleisanschluss? Oder mit einem ansässigen Dienstleister, der quasi aus dem Stand Ihre Logistik übernehmen kann? Kein Problem. Haben wir.

## Mehr Information und Analyse

Auch unseren regelmäßigen Blog „Log-Real.Competence“ haben wir in die Website integriert. Hier informieren wir Sie regelmäßig über Entwicklungen, die uns aufgefallen sind und die auch Ihre Zukunft betreffen könnten. Ebenfalls einen Klick wert ist unser Youtube Channel. Dort finden Sie regelmäßig unsere Experteneinschätzungen zu aktuellen Immobilien Themen.

## Mehr Service und Kontaktmöglichkeiten

Die Kontaktaufnahme zu unseren Experten haben wir ebenfalls übersichtlich gestaltet und erleichtert. Sie finden alle Ansprechpartner mit Kontaktdaten auf der Startseite sowie unter dem Menüpunkt Team.

Wir könnten Ihnen jetzt noch weitere Vorzüge unserer neuen Homepage aufzählen. Überzeugen Sie sich jedoch einfach selbst. Auf [www.logreal-die-logistikimmobilie.com](http://www.logreal-die-logistikimmobilie.com) erwartet Sie eine spannende Reise durch die Welt der Gewerbe- und Logistikimmobilien.



## Das Team von LogReal.DieLogistikImmobilie



» **Rudolf Hämel**  
[haemel@logreal-die-logistikimmobilie.de](mailto:haemel@logreal-die-logistikimmobilie.de)



» **Michael Blum**  
[Blum@logreal-die-logistikimmobilie.de](mailto:Blum@logreal-die-logistikimmobilie.de)



» **Margit Braunwarth**  
[braunwarth@logreal-die-logistikimmobilie.de](mailto:braunwarth@logreal-die-logistikimmobilie.de)



» **Alois Meir**  
[office@meir.at](mailto:office@meir.at)

# Keine Grundstücke? Keine Bauplätze? Wir LIEFERN Grundstücke GI/GE - auch mit Gleisanschluss

Keine einzige Logistikregion in Deutschland verfügt noch über große Flächenpotentiale für Immobilienentwicklungen. Alle bedeutenden Standorte stehen schon heute vor spürbaren Herausforderungen in Sachen Expansion und Wachstum. Dies belegen auch aktuelle Studien der Research-Abteilungen diverser Makler und der Fraunhofer Arbeitsgruppe für Logistik, Transport und Mobilität - Supply Chain Services SCS.

Das Angebot an Flächen für Gewerbe- und Logistikstandorte unterliegt der Nachhaltigkeit. Die Anforderungen reichen von Standard- bis hin zu extremen Vorgaben. Das erfordert, in allen Richtungen unterwegs zu sein. Ob Entwicklungsflächen als Greenfield oder Brownfield zur Verfügung stehen: Wir verfügen über die Kontakte, die Sie weiterbringen.

Dank jahrelanger Erfahrung in der Suche und Vermittlung von Grundstücken und Logistikimmobilien für Unternehmen aus Industrie, Handel, E-Commerce und Logistik finden wir trotz der akuten Probleme immer wieder Standorte für Logistikaktivitäten. Mit regionaler Kompetenz agieren wir bundesweit und finden auch Standorte, die nicht zu den traditionellen Hotspots gehören.

Eine CO2 neutrale Verkehrsinfrastruktur gewinnt permanent an Bedeutung. Daher kommt den Standorten mit Gleisen oder Flächen, auf denen Entwicklungen mit Gleisanschluss möglich sind, eine besondere Bedeutung zu. Das ist die Motivation für uns, die Strategie „Logistikentwicklung mit Gleisanschluss“ bundesweit fortzusetzen. Daher SUCHEN wir permanent und bundesweit Grundstücke GI/GE als Brownfield oder Greenfield.

## Flächen-Revitalisierung und Brownfields als Alternative

Die Revitalisierung von Brownfields ist unter den Vorzeichen des akuten Flächenmangels eine Möglichkeit, moderne Logistikimmobilien an attraktiven Standorten zu errichten. Was im Übrigen genauso für die Revitalisierung und Neugestaltung von Industriebrachen gilt. Die Entwicklungskosten sind zu Beginn ungleich höher als bei Greenfields. Nicht selten muss die Bebauung auf Brownfields gewissen gestalterischen Vorgaben der Stadtplanung entsprechen.

Langfristig jedoch rechnet sich unserer Einschätzung nach die Investition in Brownfields: Eine Infrastruktur für Strom, Wasser oder Internet ist meist ebenso vorhanden wie eine funktionstüchtige Verkehrsanbindung. Kommunen unterstützen die Beseitigung der Brachfläche, die oft als Schandfleck angesehen wird.







Foto: AdobeStock



©photofranz56 - Fotolia (ruine) und dinozaver - Fotolia (gras)



FOUR PARX HAMBURG

# DIE ERSTE DOPPELSTÖCKIGE LOGISTIK-IMMOBILIE IN DEUTSCHLAND

In Hamburg -Wilhelmsdorf hat Four Parx die mehrstöckige Gewerbe- und Logistikimmobilie gemeinsam mit dem Investment und Asset Manager AEW sowie dem Bauunternehmen GSE Deutschland. „Mach2“ entwickelt in unmittelbarer Nachbarschaft zum Hamburger Hafen auf dem ehemaligen Produktionsgelände des Getränkeherstellers Refresco. Das Leuchtturmprojekt ist wegweisend zur Lösung des Flächenmangels in Ballungsräumen.

Die nach BREEAM „Excellent“ zertifizierte Immobilie stellt Mietern insgesamt 123.000 m<sup>2</sup> Nutzfläche auf zwei gleichwertig nutzbaren Ebenen zur Verfügung. Dazu verfügt die optimal angebundene Logistik- und Gewerbeanlage über elektrohydraulische Überladebrücken sowie über zwei beheizbare Rampen für die Lkw-Nutzung mit bis zu 45 t Belastung. Damit ist eine vollwertige, witterungsunabhängige Nutzung auch im Winter gesichert.







## LAGE UND ERREICHBARKEIT

Die Immobilie wird auf einem Brownfield eines ehemaligen Produktionsgelände eines Getränkeherstellers in Hamburg-Wilhelmsburg entwickelt.

- Zentrale Lage als Umschlagplatz und Versorgung der Stadt Hamburg
- Reines Industriegebiet

Der Standort verfügt über eine sehr gute Anbindung zu den Autobahnen BAB 1 / 7 / 252 und liegt in unmittelbarer Nähe zum Hamburger Hafen sowie der Hamburger Innenstadt. Direkt am Areal befindet sich der Busbahnhof „Reiherstieg-Hauptdeich“ für die Buslinien 151 und 152. Lebensmittelmärkte, Cafés, Restaurants und Apotheken sind fußläufig vom Areal erreichbar.

## AUSSTATTUNG UND QUALITÄT

Die Immobilie in Hamburg Wilhelmsburg wird mit rund 102.000 qm Hallenfläche auf zwei Stockwerken, ohne Vorvermietung entstehen. Hinzu kommen rund 9.000 qm Büro- und 12.000 qm Mezzaninfläche. Erschlossen werden die Flächen nun durch ebenerdige Tore, elektrohydraulische Überladebrücken. Die Hallenhöhe beider Bauteile beträgt 10,00 m UKB, gleichermaßen in der unteren sowie der oberen Ebene. Die Tragfähigkeit des Hallenbodens beträgt in der unteren Ebene 5 t und in der oberen Ebene 3 t. Die Fertigstellung des Hamburger Leuchtturmprojekts ist für August 2021 geplant. Das ökologische Baukonzept ist BREEAM-zertifiziert und mit dem Rating: EXCELLENT geplant. Das Objekt ist Teil unserer FOUR PARX 5-Produkte-Strategie, um in Zeiten des Wandels auch in Ballungszentren nachhaltiges Wachstum durch Gewerbe und Logistik zu ermöglichen.







Güter auf die Schiene – Benötigen  
Logistikimmobilien dafür einen eigenen  
Gleisanschluss?

Von Georg Lennarz





Foto: ©iStock.com/querbeet

Die Schiene soll einen zentralen Beitrag zum Klimaschutz leisten und zusätzliche Mengen aufnehmen. Die Verkehrspolitik strebt einen Anteil am Modal Split von über 25 % an. Das bedeutet voraussichtlich eine Verdoppelung des heutigen Volumens. In den letzten 25 Jahren ist bereits eine Verdoppelung gelungen, allerdings ohne Zuwächse beim Modal Split. Während der Kombinierte Verkehr (KV) regelrecht explodiert ist, konnte der Wagenladungsverkehr (Güter werden direkt in/auf Güterwagen verladen) kaum wachsen.

Negativ ist die Entwicklung bei den Gleisanschlüssen, deren Zahl nach Berechnungen des VDV von ca. 11.000 in 1997 auf ca. 2.000 gesunken ist. Reduziert wurden auch öffentliche Infrastrukturen, die für die Bedienung von Gleisanschlüssen erforderlich sind. Im Laufe der Jahre wurden somit immer mehr Standorte von der Schiene abgekoppelt bzw. gar nicht erst erschlossen. Die Lücke schloß der LKW, der im Vor-/Nachlauf zu den KV-Terminals die Sammler-/Verteilerfunktion in der Fläche übernommen hat. Man hat also – bildlich gesprochen – kleinere Flüsse und Bäche im großen Stil trockengelegt:

In der Logistik scheint der Trend aber in eine andere Richtung zu gehen. Standorte in den Ballungsgebieten werden immer knapper und teurer. Und sie erzeugen zunehmend Widerstand aus der Bevölkerung. Alternativen sind freie und günstigere Flächen am Rande der Ballungsgebiete oder sogar im ländlichen Raum. Diese Standorte sind aber in der Regel über die Schiene nicht (mehr) oder nur schlecht zu erreichen. In selten Fällen verfügen diese Standorte über einen eigenen Gleisanschluss und es gibt keine Alternative zum LKW.

Was bedeuten diese Entwicklungen für die Vermieter/Betreiber von Logistikimmobilien? Fügt man die beiden Entwicklungen zu einem Gesamtbild zusammen, drängt sich automatisch die Frage auf, ob Logistikstandorte abseits des Kernnetzes der Eisenbahnen überhaupt einen eigenen Gleisanschluss benötigen oder besser über die Straße an den KV angebunden werden. Würde die Frage rein betriebswirtschaftlich gestellt, wäre die Antwort wohl eher „Nein, auf einen eigenen Gleisanschluss kann verzichtet werden. Nutzt besser den KV.“

Aber was passiert in den nächsten 10 bis 20 Jahren, wenn die Klimaziele im Verkehrssektor doch nicht erreicht werden und die Restriktionen im Verkehrsbereich weiter zunehmen? Sind dann die Logistikstandorte im Vorteil, die einen eigenen Gleisanschluss haben oder sich in direkter Nähe zu einem Umschlagterminal befinden? Würde die Frage also strategisch gestellt, lautet die Antwort eher „Die Option eigener Gleisanschluss oder KV-Terminal in der Nähe könnte eine Investition in die Zukunft sein. Besser die weiteren Entwicklungen abwarten.“

Die Frage „eigener Gleisanschluss ja oder nein“ kann also nicht pauschal beantwortet werden. Um dennoch eine passende Entscheidungsgrundlage für den Einzelfall zu finden, empfiehlt der VDV die Prüfung folgender Fragen: **Welche Transportsysteme der Eisenbahnen stehen am Standort zur Verfügung?**

Um die Zukunftsperspektive eines eigenen Gleisanschlusses bewerten zu können, lohnt sich eine genauere

*Zukunftsoption  
multimodales  
Güterverkehrs-  
zentrum (ein Bei-  
spiel aus Italien);*

*Foto:  
GuerraGPhoto  
stock.adobe.com*



Betrachtung der heute und künftig zur Verfügung stehenden Angebote der Eisenbahnen und Bahnlogistiker wie Speditionen, KV-Operateure und Reedereien.

Das mittlerweile aufkommensstärkste Transportsystem mit der größten Angebotsvielfalt ist der KV. Dieser teilt sich in Seehafenhinterlandverkehr (Seecontainer) und in Kontinentalverkehr (meist Sattelaufleger und Wechselbrücken) auf. Abgewickelt wird der KV insbesondere über große Terminals in See-/Binnenhäfen, Güterverkehrszentren und Bahnhöfen.

Daneben gibt es immer mehr dezentrale KV-Terminals in der Fläche, die auch als Satelliten an Großterminals angeschlossen sind. Diese meist kleineren Terminals werden immer interessanter, denn auch der KV hat mit hohem Verkehrsaufkommen in den Ballungsgebieten und Fahrermangel zu kämpfen. Man versucht also auch verstärkt im KV, kundennahe Lösungen zu schaffen.

Der große Vorteil des KV für Logistikstandorte ist, dass im Vor- und Nachlauf Straßenequipment eingesetzt wird und der KV weitestgehend flächendeckend zur Verfügung steht.

Transportsystem Nr. 2 ist der Ganzzugverkehr zwischen Gleisanschlüssen, der insbesondere für Güter mit hohem Bündelungsgrad wie Massengüter oder Produkte der Großindustrie interessant ist. Viele Logistikstandorte sind deshalb nicht für den Ganzzugverkehr prädestiniert.

Transportsystem Nr. 3 ist der Einzelwagenverkehr, der zumeist über Gleisanschlüsse abgewickelt wird. Verladen wird meist direkt in/auf Güterwagen. Güterwagen können wegen Kupplung und Puffer nicht von hinten verladen werden, sondern nur von oben oder von der

Seite. Das bedeutet entsprechende Verladeanlagen und zusätzlichen Flächenbedarf in der Logistikimmobilie. Dafür kann ein Güterwagen aber mehr Gewicht und Volumen aufnehmen als ein Lkw.

Der Einzelwagenverkehr hat sich aus wirtschaftlichen Gründen immer mehr aus der Fläche zurückgezogen. In bestimmten Regionen existiert daher kein Angebot mehr oder es wurde sehr stark eingeschränkt. Der VDV stellt gerne Kontakt zu Anbietern her, um die Möglichkeiten für Einzelwagenverkehre über einen Standort klären zu können.

#### **Welche verkehrspolitischen Rahmenbedingungen wirken sich auf den Standort aus?**

Diese Frage betrachtet die heutigen und künftigen Rahmenbedingungen für die Logistik. Zweifelsfrei müssen die Transporte aus Klimaschutzgründen grüner werden. Deshalb wird man an einer stärkeren Nutzung der Schiene nicht vorbeikommen. Da der zunehmende Straßenverkehr auch in den Ballungsgebieten immer mehr ein Problem darstellt, könnte auch in der Region das Interesse steigen, Logistikstandorte an die Schiene anzubinden oder dezentrale KV-Terminals in Kundennähe zu realisieren. In dieser Frage nehmen die Signale aus allen Ebenen der Politik rasant zu. Ein positives Beispiel sind die aktuellen Aktivitäten für Streckenreaktivierungen und Elektrifizierungen.

#### **Zukunftsoption multimodale Transportkonzepte**

Es ist sicher nicht zielführend, Logistikimmobilien per se mit einem eigenen Gleisanschluss auszustatten. Bei bestimmten Standorten ist der KV unbestritten das geeignetste Transportsystem, wenn man die Schiene nutzen möchte.



In bestimmten Logistikbereichen macht der eigene Gleisanschluss aber sehr wohl Sinn. Deshalb entscheiden sich immer mehr Speditionen für den eigenen Gleisanschluss. Sie bieten den Kunden in ihrer Region darüber multimodale Verkehre an, zum Beispiel in den Branchen Stahl, Papier, Holz, Fahrzeuge, Lebensmittel, Konsumgüter, Baumaterial und Entsorgung.

Verfügt eine Logistikimmobilie über einen eigenen Gleisanschluss, besteht die Möglichkeit, diesen auch Dritten für den Bahnumschlag zur Verfügung zu stellen oder sogar den Umschlag anzubieten. Evtl. befinden sich in der Nachbarschaft potentielle Partner oder sogar freie Flächen für eine GVZ-Projekt am Standort. So könnte sich der eigene Gleisanschluss zum Nukleus für ein neues GVZ entwickeln und weitere Nachfrager/Anbieter anziehen. Dies ist auch ein interessantes Geschäftsfeld für Logistikunternehmen und Standortentwickler.

#### **Die Gleisanschluss-Charta – eine verbändeübergreifende Initiative zur Stärkung von Gleisanschlüssen und kundennahen Zugangsstellen**

Diese Gedanken finden sich auch in der Gleisanschluss-Charta wieder, die 40 Verbände aus Industrie, Handel, Logistik und öffentlichen Einrichtungen unter Federführung des VDV veröffentlicht haben. Das Ziel

der Charta lautet: „Für die Verkehrsverlagerung und zur Entlastung des regionalen/kommunalen Raums vom Straßengüterverkehr sollen ausreichend Gleisanschlüsse, kundennahe Zugangsstellen, öffentliche Ladestellen, Umschlagterminals, trimodale/multimodale Knoten und vorgelagerte Infrastrukturen für leistungsfähige und wirtschaftlich darstellbare Transportsysteme auf der Schiene (Kombinierter Verkehr und Wagenladungsverkehr) zur Verfügung stehen.“

Nähere Informationen über Inhalte der Charta und geplante Aktivitäten finden Sie unter [www.gleisanschluss-charta.de](http://www.gleisanschluss-charta.de).

**Georg Lennarz** (57) ist beim VDV zuständig für „Marktfragen Güterverkehr“. Er engagiert sich für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene und pflegt eine enge Zusammenarbeit mit Verladern, Speditionen und deren Verbänden. Gelernt hat er bei der Deutschen Bundesbahn, für die er bis 1995 tätig war. Nach einem Gastspiel bei der Spedition Bahntrans wechselte er 1997 zum Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) e.V.



Bis zu 80 % Rabatt für Ihren Gleisanschluss

# Die neue Förderrichtlinie ist da!



Am 1. März 2021 wurde die neue „Anschlussförderrichtlinie“ des Bundes veröffentlicht. Das Ergebnis einer sehr umfangreichen Evaluierung der Vorgänger-Richtlinie kann sich sehen lassen und gilt in der Branche als Beweis, dass das Ministerium tatsächlich auf die Praktiker hört.

Vereinfacht formuliert ist die neue Richtlinie die beste, seit die Gleisanschlussförderung in 2004 gestartet wurde. Bislang wurden mehr als 175 Projekte gefördert – bei aktuell etwas mehr als 2.000 Gleisanschlüssen im ganzen Land.

## Die wichtigsten Neuerungen:

- Es werden nun auch Ersatzinvestitionen von Gleisanschlüssen gefördert. Dies gilt auch für den in der Regel sehr teuren Ersatz der Anschlussweiche. Damit erweitert sich der Kreis der möglichen Förderempfänger ganz enorm. Allerdings bleibt der Standardfördersatz bei maximal 50 %.
- Sogenannte „Multifunktionale Anlagen“ (Railports) werden sogar mit bis zu 80 % gefördert. Darunter versteht man diskriminierungsfrei zugängliche Gleisanschlüsse – meist von Speditionen – auf denen mindestens die Hälfte des Umschlagsgüter konventionell umgeschlagen werden müsse. Also zum Beispiel Stahl, Papier oder Rundholz das direkt auf einen Waggon geladen wird. Grundsätzlich können diese Güter auch in Containern transportiert werden – der Anteil an Containern darf aber eben maximal 50 % ausmachen. Damit soll den vorhandenen Containerterminals keine Konkurrenz erwachsen.
- Nötige Lagerfläche zum Zwischenabstellen von Gütern sind nun explizit als förderfähig benannt.
- Auch Kommunen kommen nun in den Genuss einer Förderung für Ihre Industriestammgleise.
- Planungskosten können nun bis zu 17,5 % geltend gemacht werden. Das entspricht nun deutlich mehr der Praxis als die bisherigen 10 %.



- Die Bundesförderung kann jetzt mit den zwar seltenen – aber dennoch vorhandenen Landesförderungen – kumuliert werden. Wie beispielsweise jener in Hessen oder Sachsen-Anhalt.
- Die Fördersätze wurden um 25 % angehoben:  
So werden pro verlagerter Tonne nun bis zu 10 Euro gefördert und für 1.000 Tonnenkilometer nun bis zu 40 Euro.
- Insgesamt stehen jährlich nun 34 Millionen Euro zur Verfügung. Das ist sehr viel mehr als die bislang aufgerufenen 14 Millionen Euro. Damit trägt man auch dem Umstand Rechnung, dass durch Förderung der Ersatzinvestitionen deutlich mehr Anträge und Mittelabfluss zu erwarten ist.

Die angekündigten Verbesserungen der Richtlinie bedeuten einen Paradigmenwechsel und belegen, dass die Verkehrspolitik die fundamentale Wichtigkeit von Gleisanschlüssen erkannt hat.

Natürlich gelten noch immer die strengen Bestimmungen aller bisherigen Richtlinien. Dazu zählt der Nachweis der „Unwirtschaftlichkeit“ genauso wie die Notwendigkeit, alle geförderten Bau- und Lieferleistungen öffentlich auszuschreiben.

Und selbstverständlich natürlich die Transportverpflichtung. Schließlich erwartet sich der Steuerzahler eine verkehrspolitische Gegenleistung für die großzügige Förderung privater Gleisanschlüsse.



Friedrich Gitterle

Kontaktieren Sie:  
Friedrich Gitterle  
f.gitterle@anschlussbahnprofis.com  
Fon.: +49 89 2000 876-10

Die neue Förderrichtlinie finden Sie auf  
[www.anschlussbahnprofis.com](http://www.anschlussbahnprofis.com)



## **Gleisanschluss-FörderRechner: Soviel können Sie erwarten.**

Ermitteln Sie die Höhe einer möglichen Förderung für Ihren Gleisanschluss und erfahren Sie, wieviel dafür auf die Bahn verlagert werden muss.

[anschlussbahnprofis.com](http://anschlussbahnprofis.com)





JUWEL IN DER STEIERMARK

# 24/7-Liegenschaft mit reaktivierbarem Gleisanschluss





Die Meir-Firmengruppe aus dem oberösterreichischen Wels hat in Spielberg (Steiermark) eine 38.000 m<sup>2</sup> große Produktionsliegenschaft auf einem 100.000 m<sup>2</sup> großen Grundstück erworben. Das Besondere an dem aus den 70er Jahren stammenden Gebäudebestand ist ein reaktivierbarer Gleisanschluss sowie die Tatsache, dass der Standort als Industriegebiet gewidmet ist und damit eine große Bandbreite an 24/7-Nutzungsmöglichkeiten eröffnet. (Fortsetzung auf den Folgeseiten)



# 35.000 m<sup>2</sup> Industrieflächen in Spielberg ab Q4 verfügbar

Alois Meir, Geschäftsführer der Meir-Firmengruppe, sieht in Spielberg (in unmittelbarer Nähe des Red Bull Rings wo im Juli wieder die Formel 1 zu Gast ist) großes Entwicklungspotenzial. „Es handelt sich um eine der letzten großen verfügbaren Flächen in Österreich, die durch die industrielle Widmung über eine Vielzahl von Nutzungsarten verfügt.“



Weitere Informationen:  
[haemel@logreal-die-logistikimmobilie.de](mailto:haemel@logreal-die-logistikimmobilie.de)



Auf dem Industrieareal in Spielberg hat die ATB Motoren-Gruppe einen Produktionsstandort betrieben, der jetzt ins Ausland verlagert wird. Die steirische Gemeinde Spielberg liegt zwischen Knittelfeld und Zeltweg in zentraler Lage in Österreich. Der Standort ist einen Kilometer von der Anschlussstelle Zeltweg-Ost/Spielberg der S36-Murtal Schnellstraße entfernt. Über die S36-Murtal Schnellstraße ist der A9-Autobahnknoten St. Michael in ca. 25 km erreichbar. Er verbindet die Achse Salzburg-Wels-Graz über die A9-Pyhrnautobahn und die Achse Leoben-Bruck/Mur-Wien über die S6-Semmering Schnellstraße. Der Bahnhof Zeltweg mit der Schnellbahnanbindung S8 nach Bruck/Mur/Leoben/Knittelfeld/Unzmarkt befindet sich drei Kilometer entfernt. In unmittelbarer Nähe befinden sich der Red Bull Ring und der Fliegerhorst Hinterstoisser.

Eine Reihe von namhaften Unternehmen haben sich in der Umgebung niedergelassen, darunter Transgourmet, Voestalpine, Sandvik, Pabst Holzindustrie, Playworld Spielberg sowie KBG Kunststoffbearbeitung.

Der vorhandene und von ATB übernommene Gebäudebestand ist in einem vermietbaren Zustand, weshalb eine Option die Vermietung von ca. 35.000 m<sup>2</sup> ab dem 4. Quartal des laufenden Jahres ist.

Das zehn Hektar große Areal ist mit einem zweigeschoßigen Büro- und Sozialgebäude, zwei Produktionshallen und einem Flugdach bebaut. Die Liegenschaft verfügt über zwei befestigte Parkplätze mit beschränktem Zugang, einen Gleisanschluss und unbebaute Grundstücksreserven von 26.000 m<sup>2</sup>.

**Die aktuelle Gesamtnutzfläche beträgt 38.492 m<sup>2</sup>, die sich wie folgt aufteilen:**

- :: Bürogebäude zweigeschoßig ca. 1.500 m<sup>2</sup>
- :: Sozialgebäude ca. 1.125 m<sup>2</sup> mit Umkleideraum, Küche, Kantine und Büro
- :: Produktionshalle ca. 28.600 m<sup>2</sup> mit Büroeinbau ca. 1.100 m<sup>2</sup>
- :: Versandhalle ca. 1.632 m<sup>2</sup>
- :: Blechlager ca. 816 m<sup>2</sup>
- :: Druckgusshalle ca. 4.819 m<sup>2</sup> mit Büroeinbau ca. 240 m<sup>2</sup>

**Die technische Infrastruktur stellt sich wie folgt dar:**

- :: Strom 33kV-Leitung, 5 Trafostationen mit insgesamt 10 Trafos zu je 630 kVA
- :: Gleisanschluss, aktuell ruhend
- :: Ölabscheider
- :: Druckluftversorgung
- :: Hallenkran 5 t
- :: Tore: Roll-, Schnelllauf- und Flügeltore, Brandschutztor als Schiebetor
- :: Heizung Fernwärme: Radiatoren im Büro, Heizgebläse mit Wärmetauscher in den Hallen, Notheizgerät
- :: Brandschutz: Produktionshalle Sprinkleranlage, Druckgusshalle Brandmeldeanlage
- :: IT-Verkabelung
- :: Videoüberwachung

„Geeignet ist das Objekt sowohl für Industriebetriebe, aber auch für Light Industrial-Nutzungen sowie Distributions- und Kontraktlogistik“, so Meir. „Für eine Logistiktutzung spricht die Lage Spielbergs an den wichtigen Verkehrsachsen Richtung Slowenien und Italien. Eine Erweiterung des Hallenbestands um weitere 20.000 m<sup>2</sup> Nutzfläche ist dabei aufgrund der Grundstücksgröße ohne weiteres möglich.“

Eine zweite Option ist der Abriss des alten Gebäudebestands mit anschließendem Neubau. „Die neuen Immobilien könnten bereits Ende 2023 bezugsfertig sein“, ist Alois Meir optimistisch. Zu diesem Zeitpunkt soll auch der vorhandene, derzeit stillgelegte Gleisanschluss wieder betriebsbereit sein.



Alois Meir, Geschäftsführer  
der Meir-Firmengruppe

Projekt SIDING

# Gleisanschlüsse mit KI-Bildauswertung identifizieren

Von Uwe Veres-Homm





Die Schiene als Verkehrsträger für Gütertransporte – politisch gewollt, für die Einhaltung der Treibhausgasziele im Verkehr unerlässlich, von der Logistik-Praxis nach wie vor zu häufig skeptisch betrachtet. Trotz des ausdrücklichen Wunsches nach mehr Schienennutzung und einem Gleisanschlussförderprogramm des Bundes sinkt die Zahl der Gleisanschlüsse in Deutschland von Jahr zu Jahr. Abseits der großen KV-Terminals wird es damit für Verlader immer schwieriger, das System Schiene überhaupt zu entern, gerade für Wagenladungsverkehre. Selbst die Information darüber, wo überhaupt private Gleisanschlüsse existieren, war bislang nicht flächendeckend verfügbar. Das soll sich nun durch ein Forschungsprojekt des Fraunhofer IIS ändern.

## Einige Tausend private Gleisanschlüsse in Deutschland

Ein Gleisanschluss ist per Definition eine Eisenbahnanlage zur Erschließung eines Geländes oder Gebäudes, das selbst nicht zur Eisenbahninfrastruktur gehört, durch Eisenbahngleise zum Gütertransport. Während die bundesweit rund 520 öffentlichen Verlademöglichkeiten in Form von KV-Terminals, Ladestellen, Umschlagsbahnhöfen und Railports über diverse Informationsportale etwa der DB oder der SGKV gut erfasst und allgemein bekannt sind<sup>1</sup>, existieren einige tausend private Gleisanschlüsse in Deutschland, die nicht zentral erfasst werden. Zwar kennen die jeweiligen Bundesländer aufgrund der Genehmigungspflicht alle Liegenschaften, die zur Verladung von Schienentransporten genutzt werden oder wurden, ein zentraler, geschweige denn aktueller Datensatz dazu existiert jedoch nicht.

Unternehmen, die sich für Verlade- oder Entwicklungsmöglichkeiten einer Schienenanbindung in ihrer Region interessieren, müssen deshalb einen relativ zeit- und kostenaufwendigen Weg über diverse offizielle Anfragen, die Nutzung von spezialisierten Gutachtern oder gar Vor-Ort-Befahrungen gehen. Diese Situation wurde in der Arbeitsgruppe des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zur Anbindung von Gewerbegebieten rege diskutiert, der Ruf nach einem Gleisanschluss-Kataster war deutlich zu vernehmen.

## Flächendeckende Identifikation nicht registrierter Gleisanschlüsse

Die angewandten Forscher des Fraunhofer Instituts für integrierte Schaltungen haben sich im Forschungsprojekt SIDING dieses Themas angenommen. Im Juli 2023 konnten die Ergebnisse der durch eine Kombination von Geodaten und KI-gestützter Bilderkennungsverfahren identifizierten Verladestellen den Projektpartnern

<sup>1</sup> Vgl. dazu: <https://railway.tools/#/de> und [www.intermodal-map.com](http://www.intermodal-map.com)

vorgestellt werden. Im Projekt wurde eine automatische Prozessierungskette (unter Anwendung von Methoden der Mustererkennung mittels neuronaler Netze) zur flächendeckenden Identifikation nicht registrierter Gleisanschlüsse mithilfe von Satellitenbilddaten entwickelt.

## Geprüft wurde auch das Vorhandensein von Verlademöglichkeiten

Hierzu wurden zunächst Lern- und Testdaten erzeugt, mit deren Hilfe aktuell genutzte Gleisanschlüsse sowie ungenutzte oder rückgebaute Gleisanschlüsse unterschieden werden können. Im nächsten Schritt wurden automatisiert Prüfbilder aller existierenden Gleisanlagen in gewerblicher Bodennutzung in Deutschland generiert, die anschließend von dem Neuronalen Netz zur Bildauswertung auf das Vorhandensein von Verlademöglichkeiten hin geprüft wurden. Dabei haben neben einer Asphaltierung oder Laderampe direkt neben dem Gleis auch das Vorhandensein von Immobilien oder Ladehilfsmitteln auf der betrachteten Liegenschaft eine entscheidende Rolle gespielt. Die so ermittelten Orte mit Verlademöglichkeit wurden abschließend zu einem „Gleisanschluss“ pro Ansiedler zusammengefasst, da bestimmte Industrieanlagen wie z.B. Stahl- oder Chemiewerke zahlreiche dieser Verlademöglichkeiten auf sich vereinen.

Das Ergebnis des Projekts ist eine Liste mit rund 3.000 identifizierten Gleisanschlüssen sowie rund 2.000 ungenutzten bzw. teils rückgebauten Gleisanschlüssen inklusive feinkörniger Verortung, die allen Interessierten kostenfrei verfügbar gemacht wird.<sup>2</sup> Ebenso sollen die Ergebnisse bis zur Expo Real im Oktober auf der Research-Plattform „L.Immo online“ des Fraun-

<sup>2</sup> Siehe dazu die Projektseite inkl. Download-Link zu den Ergebnissen: [www.scs.fraunhofer.de/siding](http://www.scs.fraunhofer.de/siding)



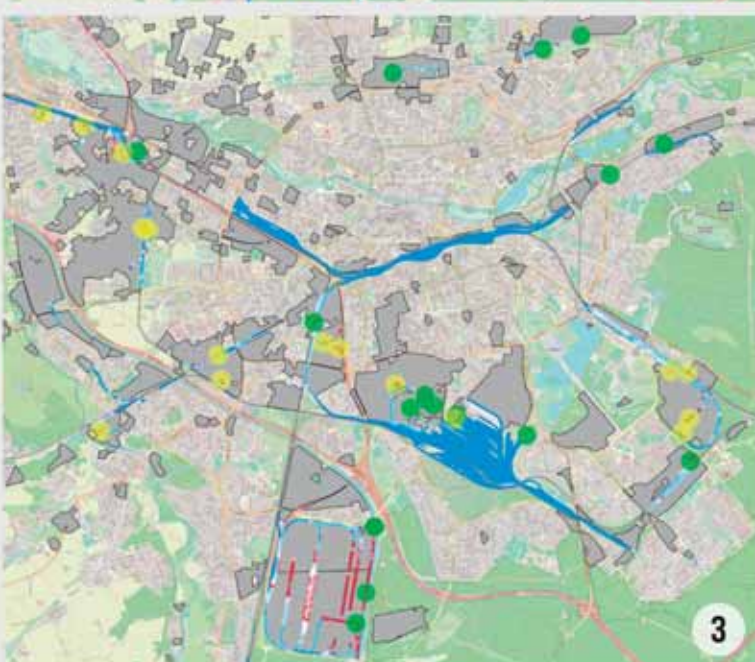
## ZUM PROJEKT

**Das Forschungsprojekt SIDING** – Schienenanschluss-Identifikation durch intelligente Geolokalisierung – wurde durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr gefördert und durch eine Reihe von Projektpartnern aus dem Bahn-, Logistik- und Immobilienbereich unterstützt: AnschlussBahnProfis Ingenieurbüro GmbH, DB Cargo AG, DB Netz AG, ERFA Gleisanschluss GmbH, GoMultimodal GmbH, Logivest GmbH, LogRealDie Logistikimmobilie GmbH sowie dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Die Ergebnisse sind auf der Projektseite kostenlos nutzbar: [www.scs.fraunhofer.de/siding](http://www.scs.fraunhofer.de/siding)



## Visualisierung der Ergebnisse am Beispiel Nürnberg

- 1 Gleise in gewerblicher Bodennutzung
- 2 Bewertung entlang der Gleise hinsichtlich Verlademöglichkeit
- 3 Aggregation der positiv bewerteten Gleise zu Verladestellen



- Gebiete mit gewerblicher Bodennutzung
- Gleisinfrastruktur (ohne Hauptgleis)

### Bewertung hinsichtlich Verlademöglichkeit (Kacheln 50 x 50m)

- sehr geringe Wahrscheinlichkeit
- geringe Wahrscheinlichkeit
- hohe Wahrscheinlichkeit
- sehr hohe Wahrscheinlichkeit

### Aggregation zu Verladestellen

- Identifizierte Verlademöglichkeit
- Verlademöglichkeit auf nicht genutztem oder rückgebauten Gleis





hofer IIS zugänglich gemacht werden, die regelmäßig die wichtigsten deutschen Logistikstandorte analysiert und diese als Geoinformationssystem interaktiv visualisiert.<sup>3</sup>

Die Daten lassen sich nach ihrer räumlichen Lage und technischen Aspekten filtern und erlauben verschiedene Interpretationsmöglichkeiten: Neben der Suche nach vorhandenen Gleisanschlüssen in bestimmten Städten oder Landkreisen können die Ergebnisse z.B. auch nach der Länge der Anschlussgleise sortiert werden, um so Hinweise auf Verladekapazitäten oder mögliche Zuglängen zu erhalten. Ebenso kann nach vermutlich brachliegenden und (teil-)rückgebauten Gleisanschlüssen differenziert werden, sodass gegebenenfalls Liegenschaften mit einem geringeren Reaktivierungsaufwand priorisiert werden können. Hier liegt auch einer der potentiellen Use-Cases für die gewerbliche Immobilienwirtschaft sowie auf Schienenanbindung spezialisierte Ingenieurbüros.

### Realisierungszeiten für neue Schieneninfrastruktur

Im Kern richten sich die Projektergebnisse aber an die Nutzerseite: Mit den nun verfügbaren Daten erhalten verladende Unternehmen nicht nur einen flächendeckenden Überblick über die naheliegenden Gleisanschlüsse eines bestimmten Standorts, sondern auch einen Hinweis auf deren aktuelle Nutzer bzw. Betreiber. Zwar sind Beispiele für eine unternehmensübergreifende Nutzung privater Gleisanschlüsse abseits von Logistikdienstleistern noch relativ selten, angesichts der nicht zu unterschätzenden Planungs- und Realisierungszeiten für neue Schieneninfrastruktur ist die direkte Nachbarschaft dennoch einen Blick wert.

<sup>3</sup> Siehe dazu: [www.limmo-online.de](http://www.limmo-online.de)

Nicht zuletzt auch die Kommunen können die nunmehr flächendeckend ermittelten Informationen zu Gleisanschlüssen nutzen, um bestehende Potentiale für die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene zu bewerten oder um entsprechende Flächen für die Anbindung von Gewerbebetrieben zu sichern.



### ZUM AUTOR

Uwe Veres-Homm ist stellvertretender Leiter der Abteilung Risiko- und Standortanalyse am Fraunhofer IIS, wo er regelmäßig Markt- und Standortanalysen im Logistikkimmobilienbereich durchführt und die online-Research Plattform „L.Immo online“ betreibt.





**MAX BÖGL**

Fortschritt baut man aus Ideen.



**CALANBAU**  
Fire Protection Solutions

**IHP Süd**

IndustrieHandelsPark Süd



**Verdion**



**SCHEDETAL**

Flachdach- und Bauwerkssysteme



**CLEAR LIGHT**

Smart Climate Neutrality



INDUSTRIETORE &  
VERLADETECHNIK



**ECO MONDIA**

GREEN TECHNOLOGY EUROPE

**GoGaS®**

Initiati

**Logistik**





**DREES &  
SOMMER**



# ve PRO Immobilie



Logistik- und Immobilienberatung  
Ihr RealEstate SolutionsCenter  
**SMALL – MEDIUM-SIZED – BIG**  
Industrie – Handel – Logistik – E-Commerce





## PROFIL & LEITBILD

Mit regionaler Kompetenz und Qualität sowie jahrzehntelanger Erfahrung in den Bereichen Logistik, Immobilie, Marketing und Beratung steht LogReal.DieLogistikimmobilie für

- zeitgerechte
  - zuverlässige
  - verbindliche
  - innovative (Beispiel: Business & Smart Logistics Parks)
- Lösungen in festgelegten Kompetenzfeldern.

Wir sind Makler mit Beratungskompetenz in den Bereichen:

- Industrie
- Handel
- Logistik
- E-Commerce

Wir sind national und international tätig in:

- Deutschland
- Österreich
- Schweiz
- Benelux

Bewerten Sie uns nicht an der Anzahl der Objekte sondern an der Qualität:

- der Begleitung
- der Beratung
- der Neutralität
- der Ehrlichkeit
- der Zuverlässigkeit

Wir verfügen über:

- Branchenkompetenz
- Erfahrung
- Expertenkreise
- Vermarktungskompetenz
- Kommunikations-Knowhow

Wir handeln kundenorientiert mit Lösungen:

- Standort
- Förderungen
- Intralogistik
- Facility Management
- die richtige Immobilie



LogReal.DieLogistikImmobilie GmbH  
Logistik- und Immobilienberatung  
Hessenstraße 8  
63785 Obernburg

Fon.: + 49 (0) 6022 722 28  
info@logreal-die-logistikimmobilie.de  
www.logreal-die-logistikimmobilie.de

Deutschland | Österreich | Schweiz

Foto: AdobeStock