

LOGISTIK IMMOBILIEN

LOGISTIC PROPERTIES

Oktober 2021

DIWG

DEUTSCHE IMMOBILIEN WIRTSCHAFTS GESELLSCHAFT

© Zalando

INHALT

› Redaktion 4

› Editorial 5

› Einführung 6

› Anforderungen an den Standort & die Immobilie 21

› Daten und Ausblick 24

› Schere zwischen Miet- und Kaufpreisen öffnet sich weiter 28

› Die DIWG 35



INDEX

› Editorial office 36

› Editorial 37

› Introduction 38

› Requirements for the location & the property 53

› Data and outlook 56

› Gap between rent and purchase prices continues to rise 60

› About DIWG 67



REDAKTION

ANDREAS BORUTTA MRICS

Geschäftsführer

Berliner Allee 51-53
40212 Düsseldorf

Fon +49 211 56 94 09 41
borutta@diwg.de

MEHMET ALI KORKMAZ MRICS

Geschäftsführer

Berliner Allee 51-53
40212 Düsseldorf

Fon +49 211 56 94 09 42
korkmaz@diwg.de

THORSTEN BAUM

Leiter Research

Berliner Allee 51-53
40212 Düsseldorf

Fon +49 211 56 94 09 43
baum@diwg.de

EDITORIAL

Das Wissen, welche *Produkte* zu welchem *Zeitpunkt*, an welchem *Ort*, in welcher *Menge* und *Qualität* und zu welchem *Preis* nachgefragt werden, ist für Industrie und Handelsunternehmen essentiell.
Die vorgenannten Wirtschaftszweige orientieren ihre Güterbeschaffung (Rohstoffe, Waren), ihre Produktionsschritte sowie den regionalen bzw. überregionalen Vertrieb an diesen Eckpunkten. Die gesamte Planung, Koordinierung und Prozesssteuerung aller betriebsinternen und unternehmensübergreifenden Güter- und Informationsflüsse wird durch die Logistik gesteuert.

Dadurch ist u.a. gewährleistet, dass die Waren und Güter z.B. täglich frisch in den Supermärkten oder aber auch zum vereinbarten Zeitpunkt abholbereit (z.B. Elektro- und Elektronikartikel, Autos) zur Verfügung stehen.

Der vorliegende Trendreport 2021 liefert sowohl einen Überblick über die aktuellen Marktdaten wie Mieten und Renditen dieser Immobilienart unter dem Einfluss der Corona-Pandemie als auch Kurzinformationen zu den wichtigsten Begrifflichkeiten, Definitionen und Kennzahlen zum Thema Logistik und Logistikimmobilien.

Ein Anspruch auf Vollständigkeit wird wegen der Komplexität des Themas nicht erhoben. Wir übernehmen keine Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit und Qualität der recherchierten Daten und Zahlen.

EINFÜHRUNG

Die Mehrzahl der immobilienspezifischen Marktberichte zum deutschen Logistikmarkt befassen sich hauptsächlich mit den fünf bedeutendsten Logistikstandorten in Deutschland („Top 5" - Berlin, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Hamburg und München).

Es haben sich in Deutschland jedoch auch andere Regionen als die vorgenannten Top 5 Standorte als Logistikstandorte etabliert. Ein wichtiges Entscheidungskriterium für die Auswahl des Logistikstandortes ist sicher das Thema Standortfaktoren. Hier spielen insbesondere die Makro- und Mikrolage, aber auch die Grundstückssituation vor Ort sowie die Grundstücksrechte eine wesentliche Rolle.

Exkurs: „Metropolregionen":

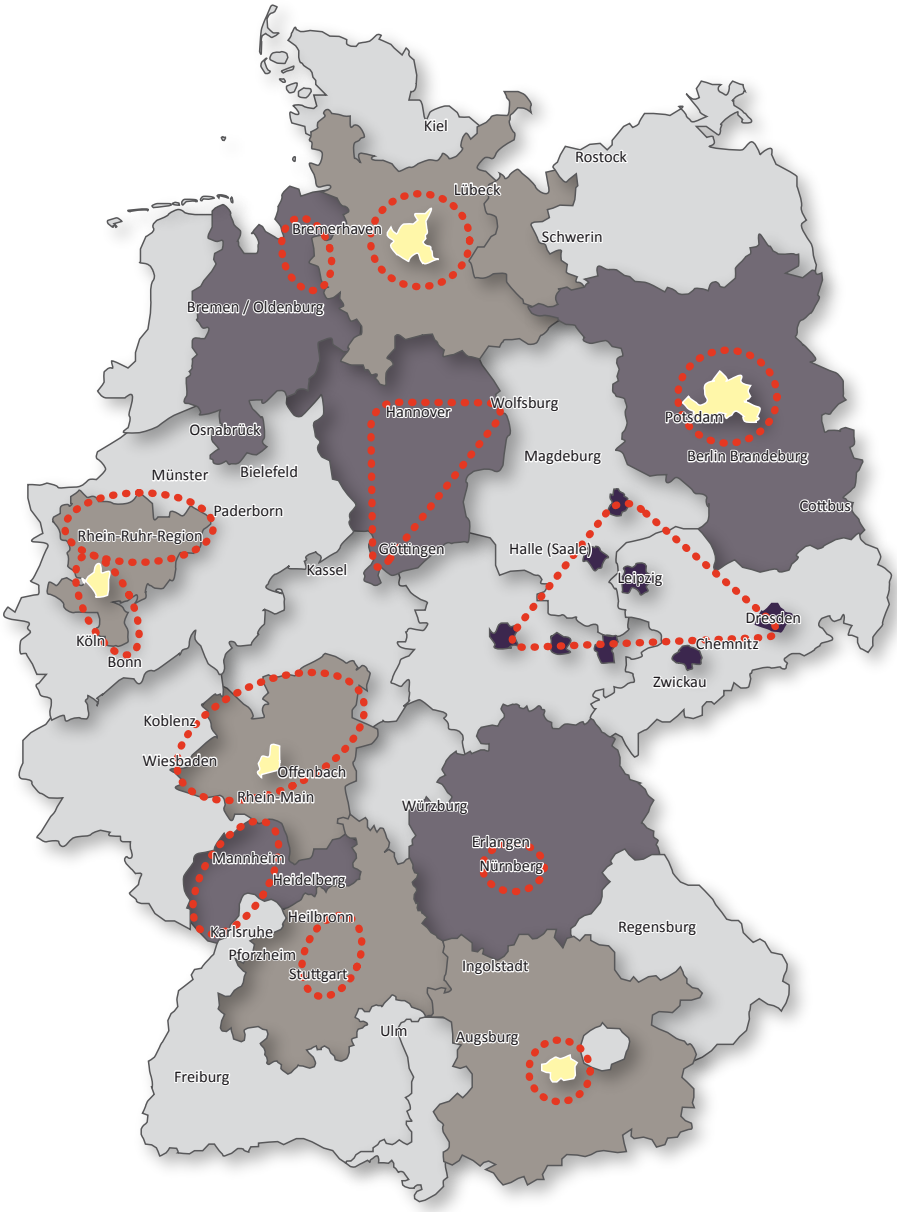
Die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) hat im Jahre 1995 die Bedeutung der Metropolregionen in Deutschland („Europäische Metropolregionen") herausgestellt.

Man versteht unter dem Begriff „Metropolregionen" stark verdichtete Großstadtregionen (Ballungsräume) mit einem hohen Bevölkerungs- und Wirtschaftspotenzial sowie einer hohen internationalen Bedeutung. Metropolregionen entwickeln sich besonders dynamisch.

> „Als Motoren der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung sollen Metropolregionen die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit Deutschlands und Europas erhalten und dazu beitragen den europäischen Integrationsprozess zu beschleunigen".

Die zunächst sechs Regionen (Hamburg, Berlin, Rhein-Ruhr-Region, Frankfurt, Stuttgart, München) wurden 1997 um eine Region (Mitteldeutschland) und 2005 um weitere vier Regionen (Raum Hannover-Braunschweig, Raum Nürnberg, Raum Bremerhaven, Rhein-Neckar-Region) auf 11 Metropolen erweitert. Somit gibt es in Deutschland, anders als in Großbritannien und Frankreich, keine alles dominierenden Regionen (wie z.B. London oder Paris).

METROPOLREGIONEN UND STANDORTSCHWERPUNKTE LOGISTIKIMMOBILIEN



Die Grafik zeigt die räumliche Lage der elf Metropolregionen in Deutschland und skizziert die Schwerpunkte der Logistikstandorte (Top 5, regionale Standorte).

Metropolregion seit 1995

- Berlin Brandenburg
- Frankfurt / Rhein Main
- Hamburg
- München
- Rhein-Ruhr-Region
- Stuttgart

Metropolregion seit 1997 / 2005

- Mitteldeutschland
- Bremen / Oldenburg
- Hannover / Braunschweig
- Nürnberg
- Rhein-Neckar

Standortschwerpunkte Logistikimmobilien

Top 5 Logistikstandorte: Berlin, Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt, München

Quelle: Initiativkreis Europäsche Metropolregion in Deutschland (IKM), Darstellung DIWG

LOGISTIK

In diesem Trendreport geht es um Logistikimmobilien. Hierzu ist es erforderlich, zunächst die Begriffsdefinitionen „Logistik“ und „Logistikimmobilien“ anzuschauen.

Die Organisation und Steuerung der gesamten Prozesse – vom Rohstoffabbau bis zur Ablieferung an den Verbraucher – nennt man Logistik. In der Literatur finden sich zahlreiche Definitionen für den Begriff „Logistik“. Es seien hier stellvertretend die gängigsten Interpretationen des Begriffes genannt.

Eine kurze und zielorientierte Definition des Begriffes „Logistik“ ist den „Seven Rights der Logistik“ nach Plowman (Elements of Business Logistics, 1964) entnommen und lautet wie folgt:

> „Logistik heißt, die Verfügbarkeit des richtigen Gutes, in der richtigen Menge, im richtigen Zustand, am richtigen Ort, zur richtigen Zeit, für den richtigen Kunden zu den richtigen Kosten zu sichern.“

Die Bundesvereinigung Logistik e.V. (BVL) definiert auf ihrer Internetseite den Begriff „Logistik“ wie nachfolgend zitiert:

> „Logistik ist ein System, das zunächst im Unternehmen, aber auch unternehmensübergreifend mit Lieferanten und Kunden, eine optimale Versorgung mit Materialien, Informationen, Teilen und Modulen für die Produktion – und auf der anderen Seite natürlich der Märkte bedeutet.“

Eine der bekanntesten, eher pragmatischen Definitionen* stammt von Reinhardt Jünemann: Logistik bedeutet

- die richtige Menge
- die richtigen Objekte (Güter, Personen, Energie, Informationen)
- am richtigen Ort
- zum richtigen Zeitpunkt
- in der richtigen Qualität
- zu den richtigen Kosten

zur Verfügung zu stellen.

*Quelle: vgl. „Logistik“ von Harald Ehrmann, 2012

LOGISTIKIMMOBILIEN

Auch für den Begriff „Logistikimmobilien“ findet sich in der Literatur keine einheitliche Begriffsdefinition.

In der Regel sind hiermit Gebäude gemeint, die sowohl zur Lagerung sowie auch zur Distribution geeignet sind: Verteilen von Waren, Transport-, Lager- und Umschlagaktivitäten und Kommissionierung.

In der Studie „Bewertung von Logistikimmobilien“ (2018) der HypZert GmbH wird die Logistikimmobilie wie folgt definiert:

> „Eine Logistikimmobilie ist ein auf einem passenden Grundstück errichtetes Gebäude, welches dem Umschlag, der Lagerung und aller damit verbundenen ergänzenden Dienstleistungen dient, und damit als Knoten innerhalb eines logistischen Netzwerkes die ganzheitliche Wertschöpfungskette ermöglicht.“

Die unterschiedlichen Arten von Logistikimmobilien, auf welche noch eingegangen wird, ergeben sich aus den verschiedenen Arten von Logistik und den damit verbundenen spezifischen Anforderungen.

Folgende Arten von Logistik lassen sich aufzeigen:

BESCHAFFUNGSLOGISTIK - VON DEN PRODUZENTEN ZU DEN LIEFERANTEN

Die Anwendung logistischer Konzepte auf die Beschaffung von Einsatzgütern wird Beschaffungslogistik genannt. Sie umfasst alle Tätigkeiten, die einen Hersteller (Produzenten) mit Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen und Halbfertigteilen sowie mit Kauf- und Ersatzteilen versorgen (Bindeglied zwischen Beschaffungsmarkt und Produktion).

Dabei werden die Objekte, die das Unternehmen zur Herstellung seiner Güter benötigt, dem Unternehmen bedarfsgerecht zur Verfügung gestellt. Zu den beschaffungslogistischen Aufgaben gehört somit der Transport vom Lieferanten bis zum Wareneingang, die Warenannahme und -prüfung, teilweise die Eingangslagerhaltung und der innerbetriebliche Transport zum Verbrauchsort sowie alle damit verbundenen Planungs-, Steuerungs- und Kontrolltätigkeiten.



Quelle: http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/82287/beschaffungslogistik-v8.html; Darstellung DIWG

PRODUKTIONSLOGISTIK

Die Produktionslogistik kennzeichnet die Phase zwischen Beschaffungslogistik und Distributionslogistik. Unter Produktionslogistik kann die Planung, Steuerung und Durchführung des Transports und der Lagerung von Rohmaterial, Hilfsstoffen, Betriebsstoffen, Kaufteilen, Ersatzteilen, Halbfertig- und Fertigprodukten und der damit zusammenhängenden unterstützenden Aktivitäten innerhalb des Produktionssystems eines Unternehmens verstanden werden.

Die Schnittstelle zur Beschaffungslogistik ist die Warenannahme bzw. die Bereitstellung der Einsatzgüter an der ersten Produktionsstufe. Die entsprechende Schnittstelle zur Distributionslogistik ist die Übergabe der Fertigerzeugnisse an das Absatzlager bzw. den Versand.



Quelle: http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/83542/produktionslogistik-v7.html; Darstellung DIWG

DISTRIBUTIONSLOGISTIK - VON DEN PRODUZENTEN ZU DEN KUNDEN

Die Distributionslogistik befasst sich mit allen physischen, bürokratischen und planerischen Prozessen der Warenverteilung von einem Industrie- oder Handelsunternehmen zur nächsten Wirtschaftsstufe oder zum Endverbraucher. Somit befasst sich die Distributionslogistik mit der effizienten Gestaltung des Logistikkanals vom Lieferanten zum Abnehmer hinsichtlich Kosten und Leistungen unter Erfüllung definierter Serviceziele.

Im Endeffekt geht es darum, die richtige Ware in der geforderten Qualität und Menge zum richtigen Zeitpunkt an den richtigen Ort zu bringen. Eine weitere Anforderung an die Distributionslogistik ist es, die Prozesse so kostengünstig wie möglich durchzuführen. Die Belieferung kann dabei direkt aus dem Produktionsprozess erfolgen oder aber vom Absatzlager, das nahe der Produktionsstätte liegt, und gegebenenfalls über weitere regionale Auslieferungslager.



Quelle: http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/82518/distributionslogistik-v7.html; Darstellung DIWG

SPEZIALLOGISTIK

Bei der Speziallogistik sind logistische Dienstleistungen unter besonderen, außergewöhnlichen Bedingungen gefragt. Dafür ist logistische Expertise auf ganz bestimmten Feldern erforderlich. Beispiele sind die Frische-, Gefahrgut- oder die Eventlogistik.

In der Frischelogistik sind komplexe und anspruchsvolle logistische Prozesse notwendig, um Frischeprodukte aus der ganzen Welt z.B. nach Deutschland zu importieren. Die größte Herausforderung dabei ist, die durchgängige Kühlkette zu gewährleisten. Dabei gelten Flughäfen als zentrale Umschlagplätze für verderbliche Waren. Es werden sogenannte „Perishable Center" aufgebaut, an denen verderbliche Güter umgeschlagen werden (z.B. Flughafen Frankfurt).

In der Gefahrgutlogistik stellen der Transport, die Lagerung und der Umschlag der Güter eine große Herausforderung dar. Insbesondere die Lagerung chemischer Stoffe (spezifische Eigenschaften erfordern differenzierte Lagerung - z.B. radioaktive Stoffe, Gefahrgüter, temperaturabhängige Lagerung) bedarf eines großen Aufwandes.

Quelle: Studie „Bewertung von Logistikimmobilien" der HypZert GmbH, Sept. 2018

HALLENTYPEN

Die obige Aufzählung von Logistikarten ist nicht vollständig, sondern beschränkt sich auf diejenigen, welche direkte Auswirkungen auf die nun dargestellten Arten von Logistikimmobilien haben.

Die wichtigsten Hallentypen werden in der nachfolgenden Beschreibug kurz skizziert und in einer Vergleichstabelle mit den wichtigsten Kennzahlen gegenübergestellt.

PRODUKTIONS- / FERTIGTEILLAGER

Diese Lagerimmobilien dienen der Lagerung von für die Produktion vorgesehener Rohware (Produktionslager) oder von Fertigwaren aus der Produktion (Fertigwarenlager). Diese Immobilien befinden sich häufig in der Nähe der Produktionsstätten, weil Lagerung und Produktion miteinander verknüpft sind.

Die Lagerung der Güter erfolgt ebenerdig und i.d.R. ohne Regale. Bei dieser als Blocklagerung bezeichneten Lagerhaltung werden stapelfähige Kisten, Kartons oder Paletten in Blöcken gestapelt. Blocklagerung ist geeignet für Güter mit mittlerem bis hohem Bestand je Artikel. Die Blocklagerung sollte sortenrein sein.

Die Lagerung von stabilen Gütern erfolgt auf Paletten (ohne Aufbauten), bei losem Stückgut oder druckempfindlichen Gütern sind sogenannte Boxpaletten (Gitterboxen) erforderlich. Diese Gitterboxen (Stahlrahmenkonstruktion) sind mittels Gabelstapler stapelbar. In der Praxis sind Blocklager mit bis zu sieben gestapelten Gitterboxen üblich. (Beispiele: generell stapelfähige Palettenwaren, Getränke, Fässer oder Reifen).

Die Immobilien haben eine Höhe der Hallen bis zu 10 m (lichte Höhe bis UKB) und sind vornehmlich als Hallen (zumeist) ohne Rampentore (oder mit nur wenigen Toren) konzipiert. Es erfolgt eine ebenerdige Andienung. Dabei werden die Fahrzeuge in einer überdachten Ladezone oder in einem geschlossenen Schleusenbereich seitlich mit Gabelstaplern be- / entladen.

Eine Blocklagerung ist variabel, da sich ein Blocklager jederzeit verändern lässt. Dadurch ist es vergleichsweise preisgünstig, da keine zusätzlichen Kosten für spezielle Regalsysteme anfallen. Weiterhin ist der Platzbedarf bei guter Übersichtlichkeit relativ gering und ist für Güter mit niedriger Zugriffshäufigkeit und gleichzeitig hohen Entnahmemengen geeignet. Nachteile sind ein schlechter Einzelzugriff auf ein ganz bestimmtes Gut und die Schwierigkeit, das First in First out (FiFo)-Prinzip zu gewährleisten.

FUNKTION: LAGERUNG, WARENVERTEILUNG

Nutzer	Produktionsbetriebe
Lagerung	Blocklagerung
Andienung	LKW
Kommissionierung	Möglich

DISTRIBUTIONSHALLE

Unter dem Oberbegriff Distributionshalle werden Zentrallager, Logistikzentren, Warenverteilzentren u. a. subsumiert. Die Distributionshalle dient zur Warenverteilung mit zusätzlicher Kommissionierung (lagern, umschlagen, kommissionieren, verteilen und transportieren). Meist liegen die Hallen nahe bei den zu beliefernden Kunden. Distributionshallen haben gegenüber den Produktions- und Fertigteillagerhallen eine größere Höhe und Tiefe und verfügen außerdem über eine höhere Anzahl an anfahrbaren Verladetoren mit Überladebrücken, wobei sich das Hofniveau in diesem Bereich bei ca. –1,2 m bezogen auf die OK Hallensohle befindet (sogenannter Tiefhof). Die Gebäude besitzen zusätzlich mindestens ein ebenerdiges Tor. Dieser Hallentyp besitzt die größte Drittverwendbarkeit.

Insbesondere Distributionshallen verzeichnen eine wachsende Bedeutung für den Online-Handel. Doch auch im Zuge der Veränderung der Logistikprozesse haben sich die Anforderungen an Distributionshallen gewandelt. Durch die Bedeutungszunahme des Internethandels mit Lebensmitteln (Einhaltung der Kühlkette) sowie die kürzer werdenden Lieferzeiten müssen die Hallen näher beim Endkunden / Verbraucher liegen. Diese sogenannten „City-Hubs“ für die Zustelldienste sind in ihrer Dimension (Hallengröße, Anzahl Tore, etc.) deutlich kleinteiliger als Distributionshallen „auf der grünen Wiese“ und liegen häufig am Rand von Großstädten.

FUNKTION: KOMMISSIONIERUNG, WARENVERTEILUNG, LAGERUNG

Nutzer	Textilbranche, Lebensmitteleinzelhandel
Lagerung	Blocklagerung oder Regallagerung
Andienung	Anfahrbare Rampen
Kommissionierung	Ja

UMSCHLAGHALLE

Eine Umschlaghalle dient der Warenverteilung, d.h. die eingehenden Waren aus dem Nah- und Fernverkehr werden in dem Gebäude kurze Zeit zwischengelagert und es wird eine entsprechende Sortierung vorgenommen. Es bestehen hohe Anforderungen an die Standortwahl (Nähe zum Endkunden).

Da der Warenumschlag entsprechend hoch ist, benötigen Umschlaghallen mit einem länglich rechteckigen Grundriss eine geringere Höhe und auch geringe Hallentiefe (kurze Wegstrecken), dafür aber deutlich mehr Tore für eine in der Regel zweiseitige Andienung (Cross-Docking).

> *Exkurs: Cross Docking*
> Der Begriff Cross Docking bezeichnet eine Warenumschlagsart, bei der Waren vom Lieferanten (Absender) vorkommissioniert geliefert werden. Das bedeutet, dass der Einlagerungsprozess und die dazugehörige Aktivität des Bestandslagers entfallen. Das konzeptionelle Gegenteil des Cross Dockings ist die sortenreine Anlieferung, Einlagerung und anschließende Kommissionierung von Waren in einem Warenlager.

Quelle: Wikipedia, Darstellung DIWG

Aufgrund der Geometrie von Umschlagshallen ergeben sich im Unterschied zu Distributionshallen andere Anforderungen an den Grundstückszuschnitt.

Der Hallentyp besitzt eine in der Regel ausreichende Drittverwendung.

Schema Umschlaghalle / Distributionshalle



FUNKTION: WARENUMSCHLAG

Nutzer	z.B. Paketdienste
Lagerung	Keine
Andienung	Über anfahrbare Rampen
Kommissionierung	Ja

KENNZAHLEN - VERGLEICHSÜBERSICHT DER HALLENTYPEN*

KONZEPTION DES GEBÄUDES	PRODUKTIONS-/ FERTIGTEILLAGER	DISTRIBUTIONS-HALLE	UMSCHLAGHALLE
Hallenhöhe	bis 10 m	10 – 12 m	< 8 m
Hallentiefe	> 60 – 100 m	> 70 – 120 m	30 – 60 m
Geschosse	1	1 (+ Ebeneneinbau)	1
Stützenraster	15 m x 25 m bis 25 m x 25	15 m x 25 m bis 25 m x 25	möglichst Stützen-freiheit
Anzahl Verladetore	< 1 pro 1.000 m² Nfl.	≥ 1 pro 800 – 1.000 m² Nfl.	>1 pro 250 m² Nfl. (Andienung zweiseitig)
Tragkraft Hallenboden	mind. 50 kN/m²	mind. 50 kN/m²	mind. 50 kN/m²
Büroflächenanteil	5 – 10 % (der Nfl.)	3 – 8 % (der Nfl.)	bis 15 % (der Nfl.)
Technische Ausstattung	Beleuchtung, Heizung, ggf. Sprinkler	Beleuchtung, Heizung, Sprinkler	Beleuchtung, Heizung, Sprinkler

KENNZAHLEN	PRODUKTIONS-/ FERTIGTEILLAGER	DISTRIBUTIONS-HALLE	UMSCHLAGHALLE
Grundstücksareal	mind. 10.000 m²	20.000 – 100.000 m²	15.000 – 40.000 m²
übliche Objektgröße	> 3.000 m²	> 10.000 m²	< 10.000 m²
max. Hallenabschnitt (Brandschutzabschnitt)	10.000 m²	≥ 10.000 m², aufteilbar	10.000 m²
Ausbauverhältnis (Nfl. / BGF)	rd. 95 %	rd. 95 %	rd. 95 %

* eigene Darstellung

BAUKOSTEN (BKI 2021)	LAGERGEBÄUDE OHNE MISCHNUTZUNG (Z.B. LAGER- UND PRODUKTIONSHALLEN) €/m² BGF	LAGERGEBÄUDE MIT BIS ZU 25 % MISCHNUTZUNG (Z.B. LOGISTIKHALLE MIT BÜRO UND VERWALTUNG) €/m²	LAGERGEBÄUDE MIT MEHR ALS 25 % MISCHNUTZUNG (Z.B. LAGER- UND PRODUKTIONSHALLEN) €/m²
von – bis / (mittel)	470 – 1.280 / (900)	730 – 1.230 / (950)*	970 - 1.570 / (1.240)*

* Dabei handelt es sich um durchschnittliche Baukosten ohne regionale Besonderheiten.

Im folgenden werden die Spezialtypen dargestellt:

SPEZIALLAGER (KÜHLLAGER, GEFAHRGUTLAGER)

Speziallager werden für bestimmte Funktionen in der Logistik genutzt. Darunter fallen unter anderem Gefahrgutlager (z. B. zur Lagerung wassergefährdender Stoffe) oder auch Kühlhallen (z. B. zur Lagerung von verderblichen Lebensmitteln). Diese Immobilen werden durch verschiedene Faktoren beeinflusst. So sind bei den Gefahrgutlagern vor allem gesetzliche Auflagen und Rahmenbedingungen einzuhalten. Die Kühlhallen werden bauartbedingt mit einer minimalen Anzahl von Toren errichtet, weil so der Kälteverlust begrenzt werden kann.

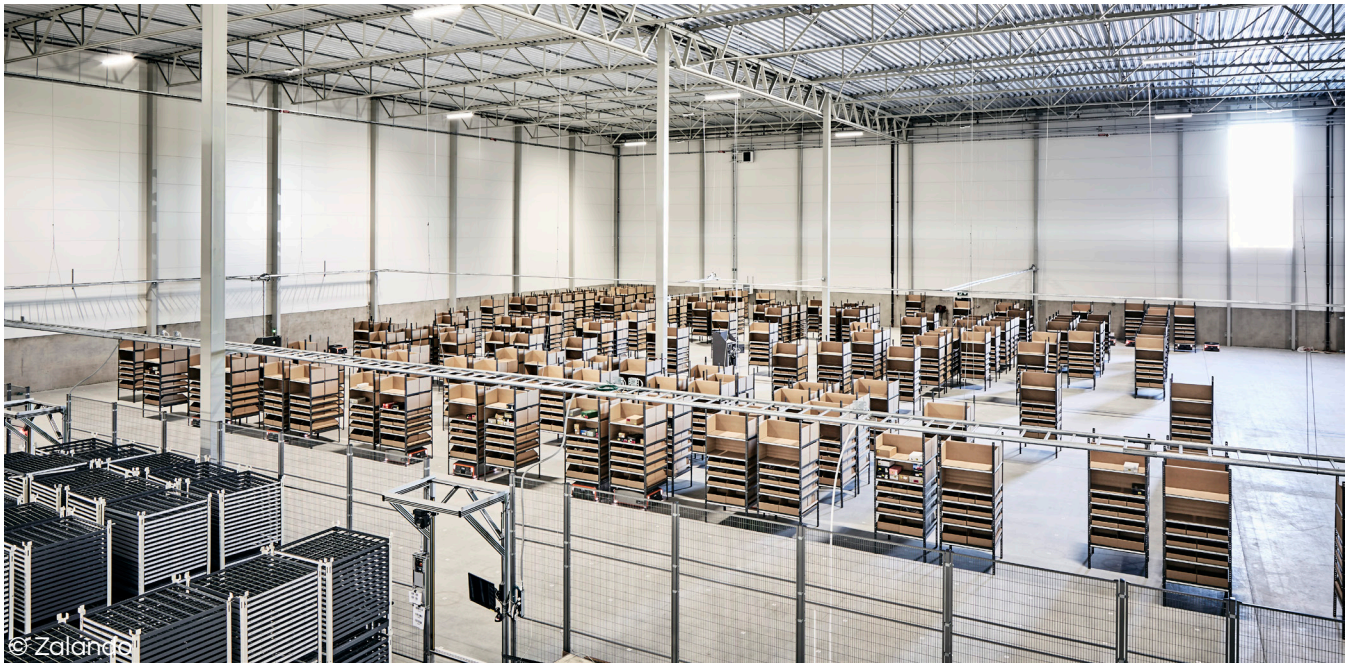
HOCHREGALLAGER (MIT / OHNE AUTOMATISIERTER LAGERTECHNIK)

Als Hochregallager (HRL) werden Lagergebäude ab einer Höhe von 12 m (lichte Höhe bis UKB) bezeichnet. Bei den Hochregallagern sind grundsätzlich zwei verschiedene Bauweisen zu unterscheiden: Die konventionelle Bauweise als Stützen- / Binderkonstruktion (selten auch Holzkonstruktion) mit selbsttragendem Regalsystem und Ein- / Auslagerung mittels Schmalgangstapler (mit Hubhöhen bis zu 18 m), die üblicherweise bis zu einer Bauhöhe von 20 m realisiert werden.

Dagegen werden Lagergebäude mit Bauhöhen bis zu 60 m in Silobauweise errichtet. Dabei handelt es sich um eine Konstruktion, bei der das Regalsystem auch die tragende Funktion des Daches und der Fassade übernimmt. Die Ein- / Auslagerung erfolgt durch computergesteuerte Regalbediengeräte (RBG). Gemäß gültiger Rechtsprechung sind Hochregallager in Silobauweise regelmäßig keine Gebäude. Die Finanzgerichte erachten es als unerlässlich, dass Menschen sich uneingeschränkt, also auch während des Betriebes, in dem Objekt aufhalten können. Während des Lagerprozesses ist es allerdings, je nach Regalbedientechnik, meist nicht möglich, dass Menschen sich innerhalb des HRL bewegen können. Die Gebäudeeigenschaften liegen damit nicht vollständig vor. Bei einem HRL mit automatisierter Regalbedientechnik handelt es sich daher innerhalb der steuerlichen Betrachtungsweise unter bestimmten Voraussetzungen nicht um ein Gebäude, sondern um eine Betriebsvorrichtung. Da weiterhin eine Betriebsvorrichtung nicht gleichzeitig auch Gebäude sein kann, sind HRL auch nicht dem Grundvermögen zuzurechnen.

LAGERSTELLE

Der nachfolgende Absatz gibt einen kurzen Überblick über verschiedene Arten von Lagerstellen, die sich in einem Lagergebäude befinden können. In einem modernen Lagerhaus können Produkte auf unterschiedlichste Art und Weise gelagert werden. Dabei ist nicht nur wichtig welches Produkt gelagert werden soll, sondern auch wie schnell es wieder verfügbar sein muss. Die nachfolgende Übersicht listet die gängigsten Lagersysteme auf.



FACHBODENREGAL



Fachbodenregale werden häufig verwendet um nicht palettierte Artikel, Kleinteile oder sperrige Teile zu lagern. Generell eignen sie sich für die Lagerung von kleinen bis mittleren Artikelmengen bei großer Artikelanzahl und unterschiedlichstem Artikelspektrum.

PALETTENREGAL



In Palettenregalen werden Paletten gelagert. Sie dienen zur Lagerung von kleinen bis großen Artikelmengen bei großen Artikelanzahlen oder Sortimenten.

EINFAHRREGAL / DURCHFAHRREGAL





Einfahrregale / Durchfahrregale sind für die Lagerung von größeren Artikelmengen bei hohem Gewicht und kleiner Artikelanzahl ebenso geeignet wie für druckempfindliche Güter und nicht stapelbare Ladeeinheiten. Dabei handelt es sich um ein kompaktes Lagersystem mit maximaler Ausnutzung des vorhandenen Raumes (Fläche und Höhe).

Diese Art der Lagerung ist ideal für gleichförmige Produkte mit großem Palettenaufkommen und wenig Durchlauf. Solche Systeme werden häufig für Kühl- und Tiefkühlräume benutzt, in denen der vorhandene Raum für die Lagerung der Ware bei kontrollierter Temperatur bestmöglich genutzt werden soll.

DURCHLAUFREGAL



Durchlaufregale werden häufig in Verteillagern zur Kommissionierung verwendet. In den Regalen lagern mittlere Artikelmengen bei kleiner bis mittlerer Artikelanzahl. Dieses System arbeitet nach der FiFo-Methode. Über Rollenbahnen rückt die eingelagerte Ware selbsttätig zur Entnahmestelle vor. Dadurch wird gewährleistet, dass im Durchlauflager nichts veraltet.

VERSCHIEBEREGAL



Verschieberegale eignen sich vor allem für die Langzeitlagerung von Beständen, auf die nur selten zugegriffen wird. Spezielle Einsatzbereiche sind Archive für Akten, Dokumente oder elektronische Datenträger. In Verschieberegalen werden mittlere Artikelmengen bei mittlerer bis hoher Artikelanzahl gelagert.

UMLAUFREGAL



Umlaufregale werden häufig als Kleinteilelager, Ersatzteillager, Werkzeuglager oder für Pharmazeutika sowie Dokumente verwendet. In den Regalen werden kleine bis mittlere Artikelmengen bei mittlerer bis großer Artikelanzahl zum Kommissionieren gelagert.

HOCHREGALLAGER



Hochregale sind in Industrie- und Handelsunternehmen am häufigsten vertreten. Sie dienen zur Lagerung von kleinen bis großen Artikelmengen bei großen Artikelzahlen oder Sortimenten.

Quelle: Materialflusssysteme. Förder- und Lagertechnik | Hompel / Jünemann 2007, Darstellung DIWG

Die Nutzung von Logistikimmobilien wird vorwiegend durch die Bedürfnisse von Handel und Industrie ausgelöst. Hierbei werden Logistikimmobilien in die eigene Wertschöpfungskette eingebunden oder man bedient sich externer Logistikdienstleistungsunternehmen (Outsourcing). Folgende Nutzergruppen und die zuzuordnenden Arten und Aufgaben der Logistikimmobilien sind zu erwähnen:

HANDEL	
Warenverteilzentrum (WVZ)	Im WVZ werden die Waren aufgenommen, kurzzeitig eingelagert (meist nicht länger als 24 Std.) und anschließend kommissioniert. Die Waren werden in der Regel auf Paletten angeliefert und durchlaufen dann die verschiedenen Lagerprozesse: Einlagerung, Kommissionierung, Verpackung und Versand. Es dient also nicht als Zwischen- oder Endlager, da jede Ware schon für einen Empfänger (regionale WVZ oder zentrale WVZ) bestimmt ist.
Versandhandelszentrum	Zentrum zur Lagerung, Kommissionierung und zum Versand der Waren eines Versandhandelsunternehmens
Cross-Docking	Das Cross Docking Zentrum ist ein regionaler Umschlagspunkt, bei dem die Waren/Produkte (Rohstoffe, Fertigprodukte oder Komponenten für Fabriken) nicht mehr traditionell gelagert, sondern direkt umgeschlagen und zum Kunden versendet werden. Die Waren werden bereits durch den Lieferanten (Absender) vorkommissioniert.

INDUSTRIE	
Ersatzteilzentrum	Teilprozess der Logistik, der sich mit der Beschaffung, Lagerung, Bereitstellung und Distribution von Ersatzteilen befasst. Zentrale Vorratshaltung von Ersatzteilen, die schnell verfügbar sein müssen, um beschädigte, defekte oder fehlende Einzelteile zu ersetzen.
Fertigwarenlager	Lager, das der Lagerung fertiger Produkte dient. Fertigwarenlager sind Teil der Produktionslogistik. Sie sind der Produktion nachgelagert und gleichen Schwankungen zwischen der Produktionskapazität und dem Absatz aus.
Consolidation-Center	Umschlagpunkt der Industrie, in den kleine Gütermengen von unterschiedlichen Lieferpunkten eingehen und zu größeren homogenen Einheiten gebündelt werden.

LOGISTIKDIENSTLEISTUNGSUNTERNEHMEN	
Güterverkehrszentrum (GVZ) (Industrie und Handel)	Güterverkehrszentren sind Logistik-Zentren, in denen Güter zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern umgeladen, für Ladungen zusammengestellt und für Transportfahrten vorbereitet werden. An diesem Ort werden unterschiedliche Verkehrsträger (z. B. Straße, Schiene), Verkehrsunternehmen (Speditionen, Lagereien), verkehrsergänzende Dienstleistungsbetriebe (Fahrzeugservice, Beratungsdienste) sowie logistikintensive Industrie- und Handelsbetriebe zusammengeführt und vernetzt.
Logistikzentrum	Zentrales Sammel- und Verteillager, das sämtliche Logistikaufgaben für ein Unternehmen übernimmt (Transport-, Lager- und Umschlagtechnik sowie Informations- und Kommunikationstechnologien).
KEP-Depot (Kurier-, Express- und Paketdienstleister)	Depot zum Umschlag und zur Auslieferung von Sendungen von Kurier-, Express- und Paketdienstleistern. Die Kernkompetenz der KEP-Dienste liegt beim Transport von Kleingütern. Typische KEP-Anbieter sind neben der Post die Unternehmen DHL, DPD, UPS und andere.

Quelle: Lexikon Mecalux Internetplattform, Lexikon der Plattform LOGISTIK KNOWHOW.de, wikilogistics, Studie „Bewertung von Logistikimmobilien“ der HypZert GmbH, Sept. 2018; DGG (Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH, Internetplattform) Darstellung DIWG

ANFORDERUNGEN AN DEN STANDORT & DIE IMMOBILIE

Für die richtige Beurteilung von Logistikimmobilien werden nachfolgende Anforderungen (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) aufgezeigt, die sowohl den Standort als auch die Immobilie in mehreren Facetten betreffen.

Bei den Standortanforderungen spielen sowohl die Makro- und Mikrolage als auch verstärkt das Grundstück selbst sowie die Grundstücksrechte eine wichtige Rolle. Bei den Anforderungen, die an die Immobilie gestellt werden, sind sowohl Bereiche der Gebäudekonstruktion als auch Bereiche der Gebäudeausstattung betroffen.

MAKROLAGE

- Lage in einer Logistikregion oder einem Ballungsraum (Metropolregion)
- Nähe zu einer Produktionsstätte (z.B. Automobilindustrie)
- Optimale Verkehrsanbindung möglichst an verschiedenen Verkehrsträger (Multi modalität ->Straße, Schiene, Wasser, Luft)



MIKROLAGE

- Lage in einem Logistikpark
- Verfügbarkeit von geeigneten Flächen
- Nachbarschaft z.B. keine Wohngebiete, positive Einstellung der Anwohner gegenüber Logistik
- Logistikinitiative / Wirtschaftsförderung vorhanden
- Marktübliche Miet- und Grundstückspreise
- Verfügbarkeit von Arbeitskräften
- Gute Infrastruktur vor Ort
- Tankstelle, Einzelhandel, Gastronomie, Hotel usw.
- Anbindung an den ÖPNV
- Großzügige Straßenfronten für Zu- und Abfahrten
- Schwerlasttaugliche Straßendecke
- Geringe Entfernung und staufreier Zugang zur nächsten Autobahnauffahrt
- Möglichst wenige Ampeln und kein Wohngebiet auf diesem Weg
- Störungsfreier Zugang zu weiteren Verkehrsträgern
- Gleisanschluss oder Umladestation, Nähe Flughafen, Nähe See- oder Binnenhafen

GRUNDSTÜCK

- Baurecht vorhanden / schnelle Genehmigungsfähigkeit möglich
- Erschließung verkehrstechnisch und technisch (Wasser, Strom, Gas, Telekommunikation) gesichert
- Wenn möglich Erweiterungsflächen oder Optionsmöglichkeit
- Keine oder wenige unbedenkliche Altlasten vorhanden (beseitigt oder nicht relevant)
- Grundstück möglichst ab 2 ha mit möglichst rechteckigem Zuschnitt, optimal 130 m – 150 m, 200 m – 400 m (Abweichungen bei Umschlaghallen, da flächenmäßig oft kleiner)
- Ebenes Grundstück (keine Steigungen / Gefälle)
- Kurvenradien / Straßenbreite ausreichend bemessen
- Unterbau der Zufahrt für Schwerlastverkehr ausgelegt
- Ggf. Schutz vor höherer Gewalt (Überschwemmungsgebiet, Sturm, ausreichende Sicherheitsabstände zu Gefahrgutlagern, Tanks etc.)
- Vollständige Einzäunung, Schranken, Alarmanlage mit Wachdienstaufschaltung, eventuell Personenschleusen, Videoüberwachung
- Ausreichend Außenfläche für Rangierfahrten und Andockprozesse (ca. 35 m vor den Verladetoren; für Gigaliner 38 m erforderlich)
- Ausreichend Stellplätze für PKW, LKW und Wechselbrücken
- Als Orientierungswerte können für PKW 1 Parkplatz pro 500 m² Logistikfläche und für LKW 1 Parkplatz pro 2.000 m² Logistikfläche angenommen werden
- Wartezonen für LKW
- Umfahrbarkeit für Feuerwehr auszuführen (Schotterung / Rasengitter)
- Lkw-Umfahrung sofern Immobilie auch als Umschlaghalle nutzbar
- Hofbefestigung für +40-t-Lastkraftwagen ausgelegt (Beton bzw. Betonpflaster)

GRUNDSTÜCKSRECHT

- Grundbuch (Eigentümer, Erbbaurecht, Mietgrundstück, Rechte, Belastungen, Grundstückserwerb möglich)
- Baurecht vorhanden (GI oder GE); keine speziellen Auflagen aus dem B-Plan
- Umfangreiche Nutzungsgenehmigung mind. 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr an sieben Tagen / Woche
- Zusätzliche Nachtfahrten je nach Lärm- und Luftschutzvorschriften und Betriebserfordernissen oder 24h-Genehmigung

GEBÄUDE (KONSTRUKTION)

- Eingeschossige Halle
- Einbau Mezzanin (Zwischengeschoss) im Andockbereich für Büronutzung möglich oder vorhanden
- Mindestgröße 10.000 m²
- 40–60 % überbaute Grundstücksfläche
- Lichte Hallenhöhe (optimal 10 bis 12 m UKB)
- Tragkraft Hallensohle mindestens 50 kN/m² (5 t/m²)
- Betonsohle (eben, wenig Fugen, abriebfest), Sohlenebenheitstoleranzen nach DIN 18202 Tab. 3, Zeile 3 bis 4
- Große Anzahl von Überladebrücken (mindestens 5 bis 10 höhenverstellbare Überladebrücken pro 10.000 m²)
- Mindestens ein ebenerdiges Tor je 10.000 m² Hallenabschnitt
- Unterteilbarkeit für mehrere Nutzer gegeben (separate Zugänge, Treppenhäuser, Sanitärbereiche, getrennte Abrechenbarkeit der Betriebskosten)
- Vorgelagerte Büroflächen im Baukastensystem bzw. bei kleineren Abschnitten Container-Büro in der Halle
- Büroflächenanteil 3 bis 8 % der Logistikfläche
- Bürofläche möglichst oberhalb des Überladebereiches im Mezzanin oder externes Bürogebäude
- Flachgeneigte Dachflächen (Flachdach)
- Bodenflächenabdichtung nach Wasserhaushaltsgesetz (WHG), z. B. mit Polyethylen (High Density)



GEBÄUDE (AUSSTATTUNG)

- Heizung (Gas-Dunkelstrahler)
- Beleuchtung (200–500 Lux/m²) je nach Nutzung
- Wasser-, Gas- und Stromanschlüsse (220 und 380 V)
- EDV-Anschlüsse und Leerrohre, Glasfaserkabel
- Brandmeldeanlage (BMA), ESFR-Sprinklerung
- Rammschutz vor den Ladetoren und Stützen
- Wetterschürzen oder Load-Houses an den Verladetoren

DATEN UND AUSBLICK

AUSWIRKUNGEN DER CORONA-PANDEMIE

Der Beginn der Corona-Pandemie Anfang 2020 hat in der Immobilienbranche für große Unsicherheit gesorgt. Zunächst war nicht abzuschätzen, wie sich der Lockdown und die umfangreichen Beschränkungen des öffentlichen Lebens auf die Immobilienmärkte auswirken. Während insbesondere die Hotellerie sowie der Einzelhandel mit Ausnahme des Lebensmittel-Einzelhandels stark unter den Auswirkungen von Corona gelitten haben, zeichnete sich für die Logistikbranche relativ schnell ab, dass diese unbeschadet durch die Krise kommt bzw. als einer der Teilbereiche des Immobilienmarktes zu den Krisengewinnern gehört.

Als im Frühjahr 2020 weltweit medizinische Schutzausrüstung wie Masken, Kittel und Schutzanzüge beschafft wurden, stellte sich schnell die Frage, wo das Material bis zur Verteilung an Kliniken, Arztpraxen und Endverbraucher gelagert werden sollte. Aufgrund der enormen Warenmengen waren entsprechend große Lagerkapazitäten vonnöten, nicht zuletzt da aufgrund gestörter weltweiter Lieferketten größere Warenmengen auf Vorrat bestellt wurden. Zudem musste sichergestellt werden, dass die Produkte an die Adressaten verteilt werden. Diese bisher nie dagewesene Situation stellte eine große Herausforderung für alle Akteure dar und ließ die Nachfrage nach Logistikimmobilien zur Anmietung sprunghaft steigen. Auch die Zunahme des Online-Handels während des Lockdowns hat den Bedarf nach Logistikimmobilien weiter beflügelt. Hiervon haben insbesondere auch Logistikimmobilien profitiert, die aufgrund der Lage außerhalb der klassischen Logistikcluster oder aufgrund objektspezifischer Besonderheiten wie Objektalter und Konzeption zuvor weniger nachgefragt waren. Faktoren wie kurzfristige Verfügbarkeit oder auch interimsweise Anmietungen haben hingegen an Bedeutung gewonnen.

Die sprunghaft angestiegene Nachfrage ist erwartungsgemäß nicht spurlos am Vermietungs- und Investmentmarkt vorbeigegangen. Während sich der Trend anziehender Mietpreise wie bereits in den Vorjahren fortgesetzt hat, hat Corona wie ein Turbo auf den Investmentmarkt gewirkt. Durch die lockere Geldpolitik der EZB waren Immobilieninvestment bereits in den Vorjahren eine der wenigen attraktiven Anlageformen. Durch die Corona-Pandemie hat sich jedoch gezeigt, dass Büroimmobilien (Stichwort Homeoffice) sowie insbesondere Einzelhandels- und Hotelimmobilien doch krisenanfällig sind. Dies hat zu einer verstärkten Konzentration von Investoren auf Wohn- und Logistikimmobilien sowie Objekte des Lebensmitteleinzelhandels geführt. Dementsprechend sind die Renditen für Logistikinvestment seit Anfang 2020 stark zurückgegangen und liegen mittlerweile deutlich niedriger als für Fachmärkte, Fachmarktzentren und Einkaufszentren.

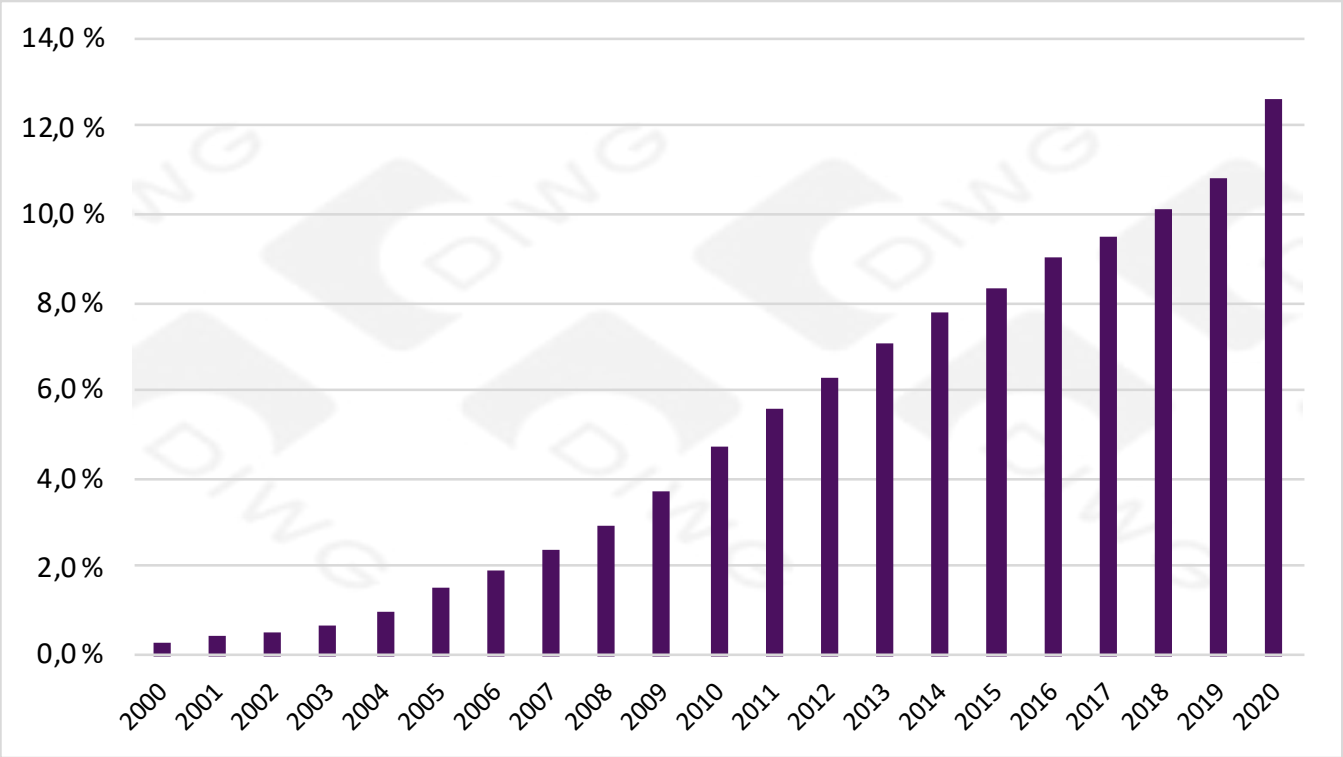


RENDITEN FÜR LOGISTIKIMMOBILIEN GEBEN WEITER NACH

Die in den letzten Jahren ohnehin starke Nachfrage nach Logistikinvestments erreichte 2020 einen neuen Spitzenwert. Bei einem bundesweiten Investitionsvolumen von rund 81,6 Mrd. € wurden rund 9,0 Mrd. € in Logistik- und Produktionsimmobilien investiert. Dies entspricht einem Anteil von 11 %. Auch im 1. Halbjahr 2021 hat sich diese Entwicklung fortgesetzt. Mit einem Anteil von 10 % haben Logistik- und Produktionsimmobilien sogar die Einzelhandelsimmobilien überholt und sind bezogen auf das Investitionsvolumen nach Büroimmobilien die am häufigsten nachgefragte Assetklasse. Bedingt durch den starken Nachfrageanstieg sind die Renditen seit 2009 auf Talfahrt. Während die Spitzenrendite an den Top-5 Standorten (Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg und München) im Jahr 2009 noch bei knapp 7,5 % lag, wurden zum Jahresende 2020 nur noch rd. 3,4 % erreicht. Im Laufe des 1. Halbjahres 2021 gab die Rendite weiter nach und lag zuletzt bei nur noch 3,3 %. Damit hat die Rendite innerhalb eines Jahres um rund 0,4 Prozentpunkte nachgegeben. Diese niedrigen Renditen werden allerdings nur für absolute Top-Objekte (Neubauten) mit besonderer Objektqualität sowie langfristigen Mietverträgen an den Top 5 Standorten erzielt. Die Mehrzahl der gehandelten Logistikimmobilien erzielt daher in der Praxis deutlich höhere Renditen. Für ältere Bestandsobjekte mit kurzlaufenden Mietverträgen an Sekundär- oder Tertiärstandorten werden aktuell Renditen von rund 5,5 % erzielt.

Wie im vorangegangenen Kapitel bereits erwähnt, ist die Zunahme des Onlinehandels ein wesentlicher Treiber für die stark gestiegene Nachfrage nach Logistikimmobilien. Nach Angaben des Handelsverbandes Deutschland (HDE) stieg der Onlineanteil am Einzelhandelsumsatz von 0,3 % im Jahr 2000 auf 12,6 % im Jahr 2020. Dabei fiel der Zuwachs im vergangenen Jahr deutlich stärker aus als in den Vorjahren. Während der Onlinehandel im Lebensmittelbereich mit einem Anteil von 2,0 % nach wie vor nur eine Nischenrolle spielt, liegt der Anteil insbesondere in den Bereichen Bekleidung (Anteil 39,8 %) und Elektronik (Anteil 38,9 %) bereits auf einem sehr hohen Niveau.

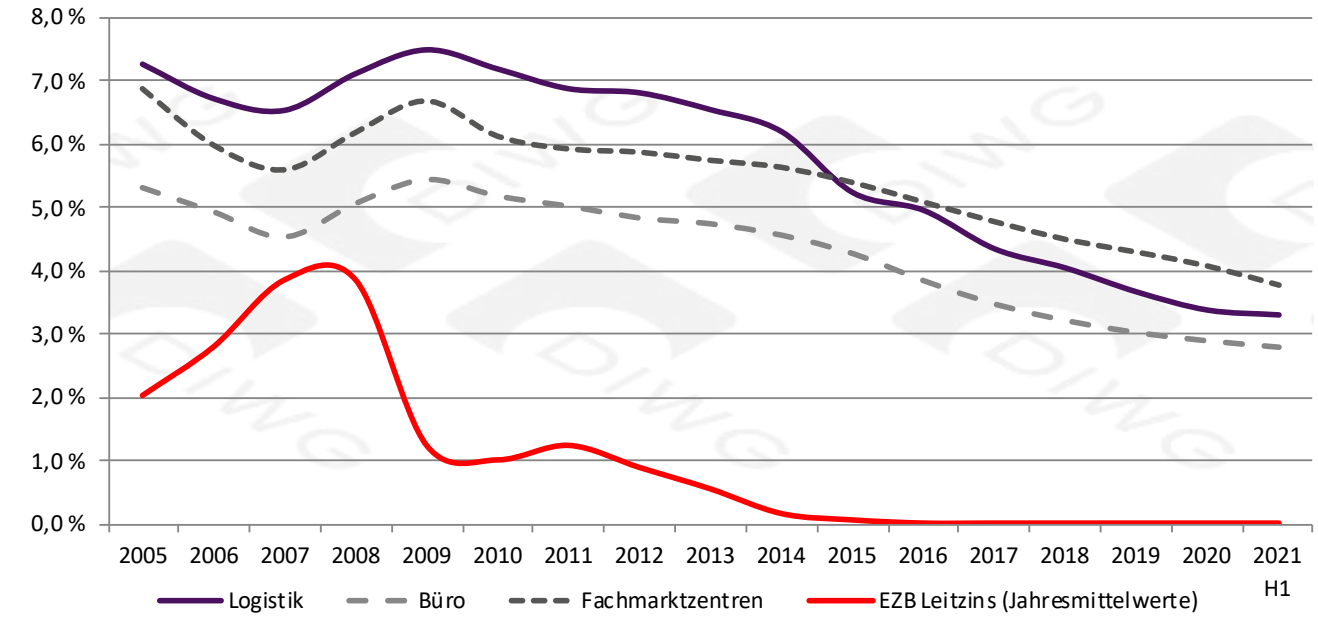
ONLINEANTEIL AM EINZELHANDELSUMSATZ IN DEUTSCHLAND



Quelle: HDE Online-Monitor 2021, Darstellung DIWG

Der Nachfrageanstieg nach Logistikimmobilien als Investment lässt sich jedoch nicht allein durch die gestiegene Mieternachfrage nach entsprechenden Immobilien erklären. Hier greifen vielmehr mehrere Faktoren ineinander. Einer davon ist die lockere Geldpolitik der EZB. So liegt der Leitzins im Euroraum seit März 2016 bei 0,0 %. Hierdurch sind Immobilienfinanzierungen in den letzten Jahren immer günstiger geworden. Zwar sind auch die Renditen als Folge der gestiegenen Nachfrage immer weiter gesunken, liegen aber mit derzeit 3,3 % für Logistikimmobilien an den Top 5 Standorten noch weit über den derzeit erzielbaren Renditen für Bundeswertpapiere, die sich bei rd. -0,6 % eingependelt haben. Trotz der stark gesunkenen Renditen sind Investitionen in Immobilien daher nach wie vor eine attraktive Anlageform. Außerdem wurden in der Pandemie Investments in Hotels und Einzelhandelsobjekte (mit Ausnahme des Lebensmitteleinzelhandels) zurückgefahren. Dadurch steig der Anlagedruck in andere Investments wie Wohn- und Logistikimmobilien.

ENTWICKLUNG DER SPITZENRENDITE FÜR AUSGEWÄHLTE IMMOBILIENARTEN AN DEN DEUTSCHEN TOP 5 STANDORTEN



Quelle: DIWG

Mittelfristig werden Renditen von 5,5 % und weniger für Logistikobjekte eher die Regel als die Ausnahme sein. Damit liegen Logistikimmobilien im Hinblick auf das Renditeniveau niedriger als Fachmärkte, Fachmarktzentren und insbesondere Shopping-Center und nur noch knapp über Büroimmobilien. Andererseits haben Logistikimmobilien ihre Krisenfestigkeit seit Anfang letzten Jahres eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Die starke Nachfrage von Investorenseite zeigt zudem, dass die Anlagesicherheit für den überwiegenden Anteil der Käufer eine bedeutende Rolle spielt. Die Corona-Pandemie hat zudem den Onlinehandel weiter gestärkt, insbesondere in den vor der Krise bereits starken Bereichen Mode und Elektronik. Daher ist auch zukünftig von einem steigenden Bedarf nach Logistikimmobilien auszugehen. Ein weiterer Rückgang der Renditen ist daher wahrscheinlich.

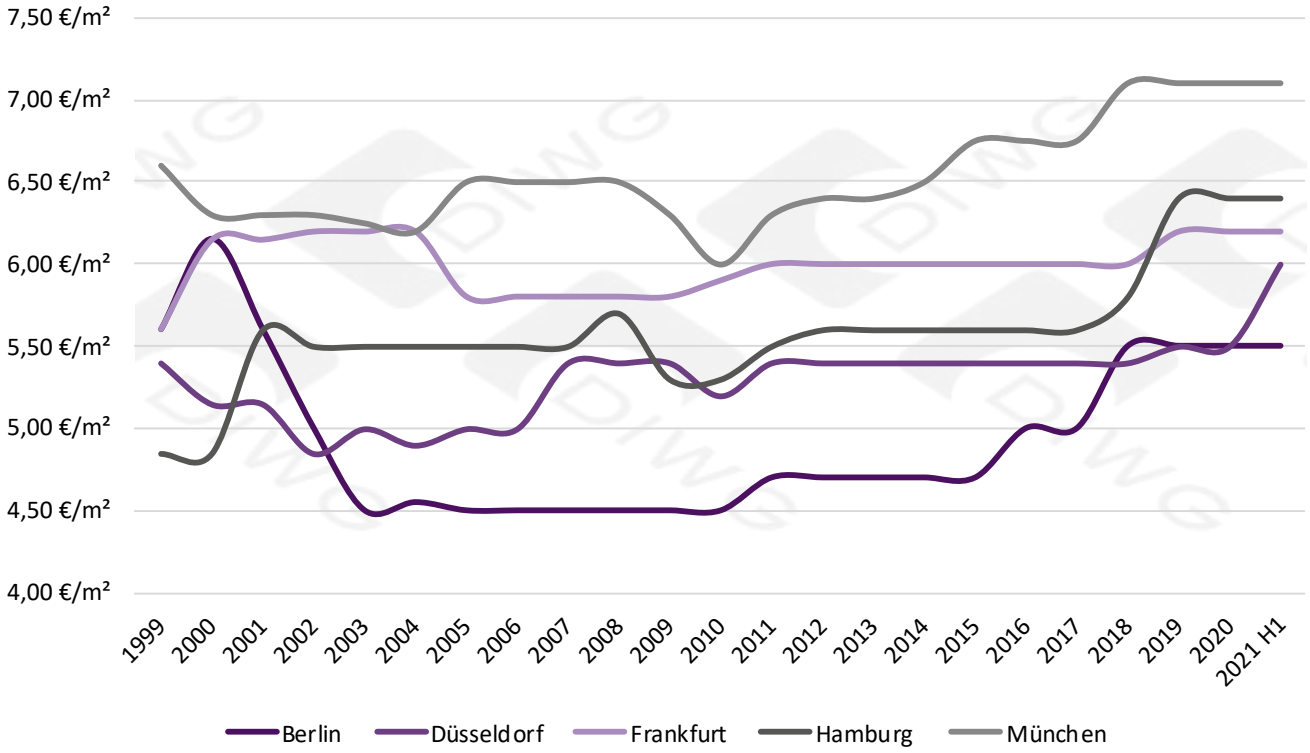


SCHERE ZWISCHEN MIET- UND KAUFPREISEN ÖFFNET SICH WEITER

Während die Renditen für Logistikimmobilien immer weiter sinken, ist bei den Mietpreisen ein Zuwachs zu verzeichnen. Allerdings sinken die Renditen deutlich schneller als die Mieten ansteigen, was in der Praxis überproportional ansteigende Kaufpreise bedeutet. Während die Spitzenmiete an den Top 5 Standorten (Durchschnittswert) zwischen 2009 und 2020 um rund 12,5 % angestiegen ist, war bei den Spitzenrenditen im selben Zeitraum ein Rückgang um rund 54,7 % zu verzeichnen.

Die höchste Spitzenmiete für Logistikflächen an den Top 5 Standorten wird aktuell mit 7,10 €/m² in München erzielt, nicht zuletzt als Folge der exorbitant hohen Bodenpreise in der Region. Die Standorte Hamburg und Frankfurt liegen mit 6,40 €/m² bzw. 6,20 €/m² bereits deutlich niedriger, während Düsseldorf mit 6,00 €/m€ und Berlin mit 5,50 €/m² das Schlusslicht in diesem Vergleich bilden. Die Angaben beziehen sich auf Logistikflächen mit mehr als 5.000 m². Doch worin sind diese regional deutlichen Unterschiede begründet? In München erweisen sich wie bereits erwähnt die hohen Bodenpreise als Preistreiber. Die Standorte Hamburg und Frankfurt weisen aufgrund ihrer Verkehrsanbindung besondere Lagevorteile auf. Während Hamburg als „Tor zur Welt" über den größten deutschen sowie den drittgrößten europäischen Seehafen verfügt, gehört Frankfurt mit dem internationalen Flughafen auf dem Luftweg zu den weltweiten Top-Drehkreuzen. Berlin profitiert von dem Glanz der Hauptstadtfunktion, weist aber aufgrund der dünn besiedelten angrenzenden Regionen in Brandenburg absolut gesehen einen eher geringen Absatzmarkt für Produkte auf und verfügt über vergleichsweise wenige Industrie- und Produktionsbetriebe, die häufig Logistikansiedlungen nach sich ziehen. Düsseldorf hingegen verfügt durch die Lage im Herzen der Metropolregion Rhein-Ruhr über einen großen Absatzmarkt, steht jedoch in starker Konkurrenz zu den unmittelbar angrenzenden Logistikregionen Köln, Ruhrgebiet und Mönchengladbach, was sich dämpfend auf die Preise auswirkt. Zudem stehen diese Standorte im Wettbewerb zu den nahe gelegenen Niederlanden, die traditionell über einen starken Logistikmarkt verfügen.

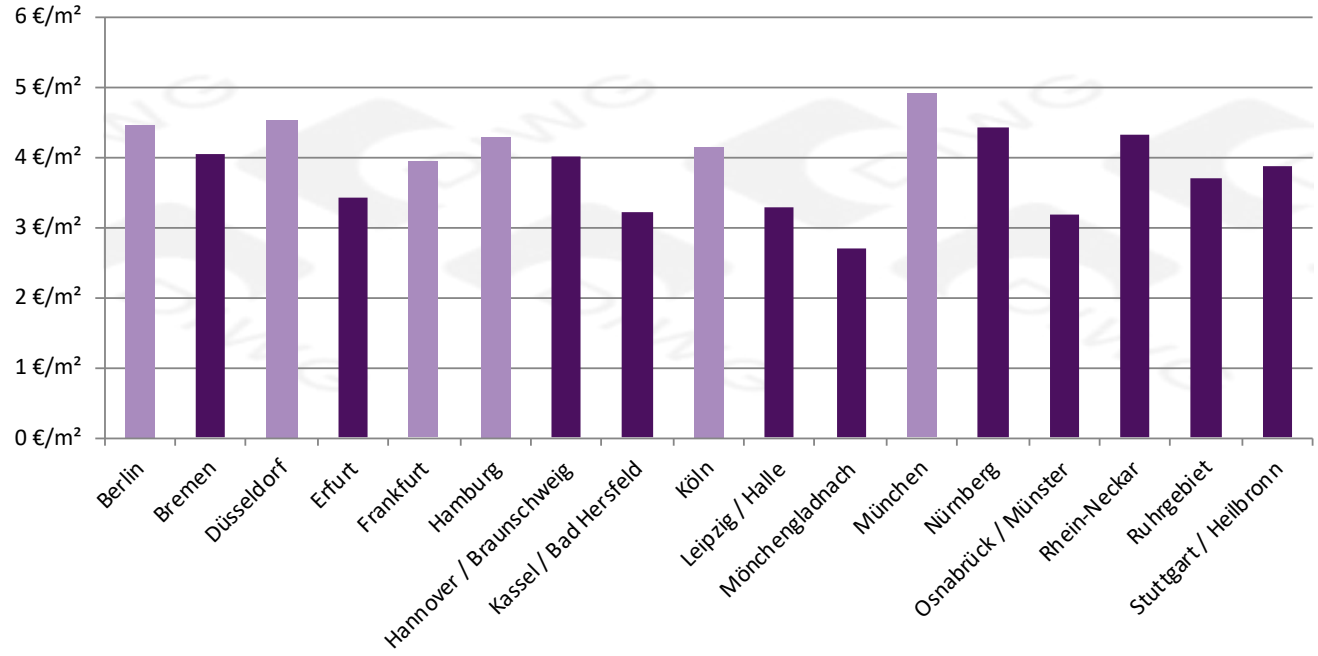
SPITZENMIETE FÜR LOGISTIKFLÄCHEN > 5.000 M² AN DEN TOP 5 STANDORTEN



Quelle: diverse Marktberichte, Darstellung: DIWG

Die dargestellten Spitzenmieten beziehen sich auf Top-Objekte in den besten Lagen der jeweiligen Standorte. Doch wie sieht die Situation abseits dieses Spitzensegments in den übrigen Logistikregionen bzw. außerhalb der Logistikcluster aus? Hierzu hat die DIWG rund 500 Mietverträge deutschlandweit ausgewertet und die Standorte einem der 17 Standortcluster sowie Standorten außerhalb dieser Cluster zugeordnet. Ausgewertet wurden Neu- und Bestandsmietverträge für Objekte jeglichen Alters und jeglicher Qualität. Im Ergebnis liegen die durchschnittlichen Mieten je nach Region zwischen 2,69 €/m² in der Region Mönchengladbach sowie 4,90 €/m² in der Region München. Neben den Top 5 Standorten sind in der Spitzengruppe mit der höchsten Durchschnittsmiete auch Standorte wie Nürnberg, die Region Rhein-Neckar, Hannover / Braunschweig und Bremen zu finden.

DURCHSCHNITTSMIETE ERFASSTER OBJEKTE IN DEN LOGISTIKCLUSTERN (BASIS: 90 % STREUUNGSINTERVALL)



Quelle: DIWG, Top 6 Standorte in Hell

AKTUELLE TRENDS IM LOGISTIKSEKTOR

Der Onlinehandel hat sich bereits in den letzten Jahren als Nachfragetreiber für Logistikimmobilien erwiesen. Die Corona-Pandemie hat, bedingt durch den Lockdown, dem Onlinehandel neue Umsatzrekorde beschert. Während im Bereich Mode und Elektronik der Anteil des Onlineumsatzes bereits in den Vorjahren relativ hoch war, spielt E-Commerce im Lebensmittelbereich nach wie vor nur eine untergeordnete Rolle. Doch auch hier war im Vergleich zu den Vorjahren ein deutlicher Aufschwung zu verzeichnen.

Bekanntlich ist ja nichts so beständig wie der Wandel, das zeigt sich auch am Einfluss des Onlinehandels auf die Logistikimmobilien. Während der weltgrößte Onlinehändler Amazon früher die Pakete mit den großen Paketdienstleistern wie DHL versendet hat, werden inzwischen immer mehr Lieferungen direkt durch Amazon bzw. Subunternehmer zugestellt. Hierdurch wird zusätzliche Nachfrage nach Logistikflächen generiert.

„Same Day Delivery" ist ebenfalls ein aktueller Trend, der nicht nur die Nachfrage nach Logistikflächen pusht, sondern zugleich auch einen starken Einfluss auf die Lage und den Flächentypus hat. Um sich gegenüber Wettbewerbern abzuheben, spielt im Onlinehandel neben dem Preis auch die Lieferzeit eine herausragende Rolle. Im Zweifelsfall macht der Anbieter das Rennen, der aus Sicht des Kunden die beste Kombination aus Preis und Lieferzeit bietet. Um jedoch eine Lieferung am Tag der Bestellung zu ermöglichen, ist die räumliche Nähe zwischen dem Standort der Ware und der Lieferadresse des Kunden zwingend erforderlich. Amazon beispielsweise unterhält derzeit 15 Logistikzentren in Deutschland. Davon sind allein zwei im Jahr 2020 fertiggestellt worden, acht weitere befinden sich aktuell im Bau und sollen im 1. Halbjahr 2022 in Betrieb gehen. Diese liegen jedoch, je nach Lieferadresse des Kunden, teilweise außerhalb des Radius, der innerhalb weniger Stunden mit dem Lieferfahrzeug erreichbar ist. Daher kommen deutschlandweit noch 28 Verteilzentren hinzu.

Diese sind strategisch so am Rand der großen Ballungsräume positioniert, dass für einen Großteil der potentiellen Kunden bereits die erforderliche räumliche Nähe für eine zeitnahe Lieferung sichergestellt ist. Die meisten der Verteilzentren sind dabei erst innerhalb der letzten Jahre entstanden. Mittlerweile gibt es daher auf der Deutschlandkarte kaum noch „weiße Flecken", in denen kein Logistik- oder Verteilzentrum vorhanden ist. Lediglich Mecklenburg-Vorpommern sowie das südliche Baden-Württemberg haben noch keine eigenen Standorte.

Möglicherweise wird aber auch das immer dichtere Netz an Logistik- und Verteilzentren in Zukunft nicht mehr ausreichen, wenn Lieferungen innerhalb weniger Stunden von den Kunden gewünscht und erwartet werden. Dies ist nur durch die sogenannte City-Logistik möglich. Die Amazon Verteilzentren gehen bereits in diese Richtung, allerdings sind für eine konsequente City-Logistik zahlreiche (kleinere) Standorte erforderlich, im Grunde im Einzugsbereich jedes Ballungsraumes oder jeder Großstadt. Neben den typischen Logistikimmobilien, die ja in aller Regel am Rand der Städte liegen, eignen sich hierzu insbesondere Flächen in zentralen Stadtteillagen, da diese aufgrund der kurzen Wege zugleich die Auslieferung der Waren per Lastenfahrrad ermöglichen. Möglich ist auch die gemeinsame Nutzung dieser City-Hubs durch verschiedene Betreiber, so dass Lieferverkehr reduziert werden kann. Durch die relativ kurzen Umschlagzeiten in den City-Hubs verfügen diese im Vergleich zu „klassischen" Logistikhallen über einen höheren Parkplatzanteil, der für die zahlreichen (kleineren) Fahrzeuge zur Weiterverteilung der Waren benötigt wird. Zugleich eröffnet das Thema City-Logistik auch Nachnutzungsperspektiven für leerstehende Immobilien in Innenstädten. Als Beispiel seien hier die aufgegebenen Warenhausstandorte von Galeria Karstadt Kaufhof zu nennen. Aufgrund des Bedeutungsverlustes der Warenhäuser besteht in den Innenstädten fast keine Nachfrage nach derart groß dimensionierten Einzelhandelsflächen. Andererseits bieten diese Immobilien aber bereits einiges, was auch für eine Nutzung als City-Logistik von Bedeutung ist. Hierzu gehören Anlieferungsmöglichkeiten per LKW, ausreichende Tragfähigkeit der Geschossdecken, Lastenaufzüge, stützenfreie oder stützenarme Gebäudekonstruktionen, hohe Raumtiefen sowie ausreichende Deckenhöhen, die eine Umnutzung ohne großen Aufwand ermöglichen. Zudem haben die ehemaligen Kaufhäuser meist eigene Parkhäuser und ermöglichen durch die Lage am Rand der 1a-Lagen eine problemlose Zu- und Abfahrt. Damit wandelt sich auch das Erscheinungsbild der „typischen" Logistikimmobilie. Waren früher nur einstöckige Hallen, manchmal mit Zwischenebenen, auf der grünen Wiese gefragt, sind es heute auch mehrstöckige Gebäude in zentralen Lagen. Die geänderten Bauformen sind dabei auch Folge der Flächenknappheit und hohen Bodenpreise in zentralen Lagen, die eine einstöckige und damit flächenintensive Nutzung unwirtschaftlich machen.

Aufgrund der hohen Mieternachfrage nach Logistikflächen ist für Developer inzwischen auch die spekulative Errichtung von Neubauobjekten im Allgemeinen ohne größere Risiken möglich, sofern der Standort gut geeignet ist (Verkehrsanbindung, Nähe zu Absatzmärkten, etc.). Das Vorhandensein von Neubauflächen bringt Nutzer dazu, ältere und / oder schlecht geschnittene Objekte aufzugeben und in zeitgemäße Immobilien umzuziehen.

Auch wenn, wie bereits erwähnt, der Onlinehandel im Lebensmittelbereich nach wie vor ein Nischenprodukt ist, wird dieser Teilmarkt mittel- bis langfristig weiterwachsen. Neben den „klassischen" Lieferdiensten der großen Supermarktketten wie Rewe und Anbietern wie „Picnic", die bereits seit einigen Jahren auf dem Markt sind und ihre eigenen (größeren) Verteilzentren betreiben, drängen in letzter Zeit Startups wie „Flink", „Get Faster" oder „Gorillas" auf den Markt. Diese werben im Gegensatz zu den Wettbewerbern mit einer Lieferung innerhalb von 30-90 Minuten (Get Faster) bzw. 10 Minuten (Gorillas). Dieses Konzept kann natürlich nur funktionieren, wenn die Distanz zwischen Ware und Kunde sehr gering ist. Hierzu unterhalten die Anbieter relativ kleine Lager an zentralen Punkten innerhalb ausgewählter Großstädte. Derzeit sind die Liefergebiete häufig noch auf zentrale Innenstadtbereiche oder hoch verdichtete Wohngebiete begrenzt, anders wäre auch eine derart kurzfristige Lieferung nicht zu bewerkstelligen. Ob sich das Konzept gegenüber den etablierten Lieferdiensten durchsetzen kann, bliebt abzuwarten. Das Sortiment ist mit rd. 2.000 Produkten sehr überschaubar, immerhin sind die Preise mit denen von Supermärkten vergleichbar.

Insgesamt haben die Erfahrungen aus der Pandemie gezeigt, dass das bisher praktizierte Modell der weltweiten Lieferketten und der geringen Vorratshaltung („just in time" Lieferungen) in Krisenzeiten störanfällig ist. Eine Lehre hieraus könnte sein, Produktionskapazitäten wieder vermehrt ins Inland oder europäische Ausland zu verlagern sowie die Vorratshaltung für bestimmte Produkte zu steigern. Hierdurch würde die Nachfrage nach Logistikimmobilien weiter wachsen.

Mittelfristig ist deshalb davon auszugehen, dass Investments in Logistikimmobilien gefragt bleiben, sofern Objekt- und Lagequalität gut sind. Last-Mile- sowie City-Logistik-Objekte geraten aufgrund steigender Preise und sinkender Renditen bei den klassischen „Big-Box-Logistikimmobilien" zunehmend in den Fokus von Investoren.




DÜSSELDORF
DARMSTADT
LINDAU

DIE DIWG

Die DIWG ist seit 2005 eine eigentümergeführte Unternehmensgruppe mit den Geschäftsbereichen Asset Management und Valuation.

Zu den Auftraggebern der DIWG valuation GmbH gehören neben deutschen und internationalen Banken und Investoren auch Pensionskassen, Fondsgesellschaften sowie private Auftraggeber.

Unsere Gutachter an den verschiedenen Standorten verfügen aufgrund der unterschiedlichsten beruflichen Qualifikationen - wie zum Beispiel Immobiliengutachter HypZert (F), Chartered Surveyors (RICS), Dipl.-Ing. / Dipl.-Sachverständiger und BAFin-Akkreditierung – über eine hervorragende Expertise und langjährige Erfahrung, um Sie im Bereich der Immobilienbewertung zuverlässig zu unterstützen.

Durch die regelmäßige Veröffentlichung von Artikeln in Fachzeitschriften oder -büchern, unsere Trendreports, regelmäßige Bewertungsaufträge sowie die beratende Tätigkeit für verschiedene Investmentgesellschaften ist eine sehr große Marktnähe vorhanden.

Innerhalb des Asset Managements bietet die DIWG Investment-, Property- und Project Management sowie Transaction Service an.

Darüber hinaus investiert die DIWG Capital in Joint Ventures mit internationalen Partnern bundesweit in Bestandsimmobilien mit Optimierungspotenzial sowie in Projektentwicklungen.

EDITORIAL OFFICE

ANDREAS BORUTTA MRICS

Managing Director

Berliner Allee 51-53
40212 Düsseldorf

Fon +49 211 56 94 09 41
borutta@diwg.de

MEHMET ALI KORKMAZ MRICS

Managing Director

Berliner Allee 51-53
40212 Düsseldorf

Fon +49 211 56 94 09 42
korkmaz@diwg.de

THORSTEN BAUM

Head of Research

Berliner Allee 51-53
40212 Düsseldorf

Fon +49 211 56 94 09 43
baum@diwg.de

EDITORIAL

Knowing which *products* are in demand at what *time*, at what *location*, in what *quantity* and *quality* and at what *price* is essential for industry and trade companies.
The aforementioned economic sectors orientates their procurement of goods (raw materials, goods), their production steps as well as regional and supra-regional distribution towards these cornerstones. The entire planning, coordination and process control of all internal and cross-company flows of goods and information is controlled by logistics.

This ensures, among other things, that the goods and goods are available fresh daily in the supermarkets or ready for collection at the agreed time (e.g. electrical and electronic articles, cars).

This trend report 2021 provides both an overview of current market data during the Corona pandemic such as rents and yields for this type of property and brief information on the most important terms, definitions and key figures for logistics and logistics properties.

Due to the complexity of the subject, there is no claim to completeness. We assume no liability for the topicality, correctness, completeness and quality of the researched data and figures.

INTRODUCTION

The majority of the property-specific market reports on the German logistics market are mainly concerned with the five most important logistics locations in Germany („Top 5" - Berlin, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Hamburg and Munich).

In Germany, however, other regions than the aforementioned Top 5 locations have also established themselves as logistics locations. An important decision criterion for the selection of the logistics location is certainly the topic of location factors. The macro and micro location in particular, but also the local property situation and property rights play an important role here.

Excursus: „Metropolitan regions":

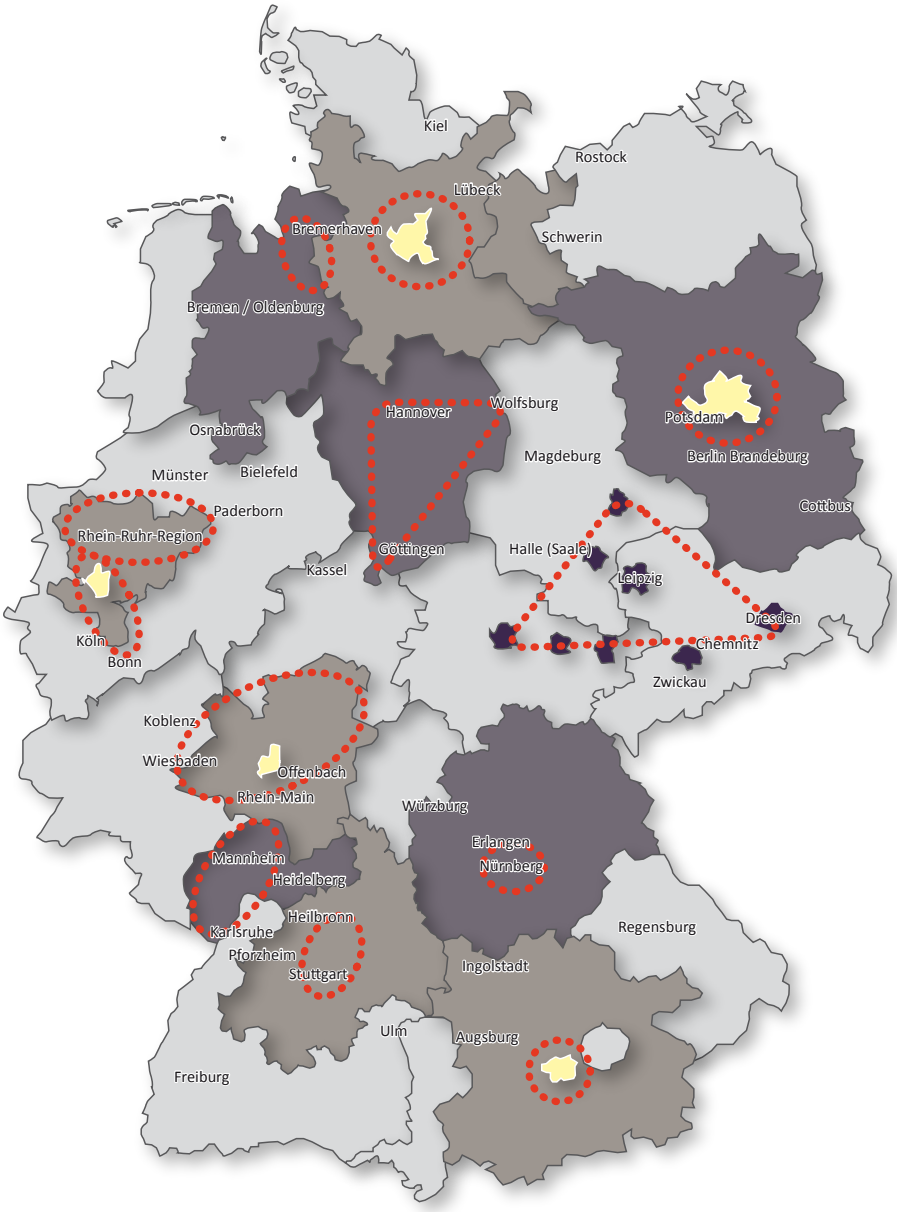
In 1995, the Ministerial Conference for Regional Planning (MKRO) highlighted the importance of metropolitan regions in Germany („European Metropolitan Regions").

The term „metropolitan regions" refers to densely populated metropolitan regions with a high population and economic potential and a high international significance. Metropolitan regions develop particularly dynamically.

> „As engines of social, economic, social and cultural development, metropolitan regions should maintain the performance and competitiveness of Germany and Europe and contribute to accelerating the European integration process.".

The initially six regions (Hamburg, Berlin, Rhine-Ruhr region, Frankfurt, Stuttgart, Munich) were expanded by one region (Central Germany) in 1997 and by a further four regions (Hanover-Braunschweig area, Nuremberg area, Bremerhaven area, Rhine-Neckar region) to 11 metropolises in 2005. Thus in Germany, unlike in Great Britain and France, there are no all-dominant regions (such as London or Paris).

METROPOLITAN REGIONS AND LOCATION FOCUS ON LOGISTIC PROPERTIES



The chart shows the spatial location of the eleven metropolitan regions in Germany and outlines the focal points of the logistics locations (top 5, regional locations).

Metropolitan area since 1995

- Berlin Brandenburg
- Frankfurt / Rhine Main
- Hamburg
- Munich
- Rhine-Ruhr-Region
- Stuttgart

Priority Logistics Properties

Metropolitan area since 1997 / 2005

- Central Germany
- Bremen / Oldenburg
- Hanover / Brunswick
- Nuremberg
- Rhine-Neckar

Top 5 Logistics location: Berlin, Hamburg, Dusseldorf, Frankfurt, Munich

Source: Initiative Group European Metropolitan Regions in Germany (IKM), own description

LOGISTICS

In this trend report, we will take a look at logistics properties. For this purpose, it is necessary to first look at the definitions of „logistics“ and „logistic properties“.

The organization and control of all processes - from raw material extraction to delivery to the consumer - is called logistics. There are numerous definitions of the term „logistics“ in the literature. The most common interpretations of the term are mentioned here.

A short and goal-oriented definition of the term „logistics“ is taken from the „Seven Rights of Logistics“ according to Plowman (Elements of Business Logistics, 1964) and reads as follows:

> „Logistics means securing the availability of the right goods, in the right quantity, in the right condition, at the right place, at the right time, for the right customer at the right cost.“

The German Logistics Association (Bundesvereinigung Logistik e.V., BVL) defines the term „logistics“ on its website as quoted below:

> „Logistics is a system that means an optimal supply of materials, information, parts and modules for production - initially within the company, but also across companies with suppliers and customers - and on the other hand, of course, of the markets.“

One of the best known, more pragmatic definitions* comes from Reinhardt Jünemann: Logistics means to provide

- the right amount
- the right objects (goods, people, energy, information)
- in the right place
- at the right time
- in the right quality
- at the right cost.

*Source: cf. „Logistik“ by Harald Ehrmann, 2012

LOGISTIC PROPERTIES

There is also no uniform definition of the term „logistic properties“ in the literature.

As a rule, this refers to buildings that are suitable for both storage and distribution: Distribution of goods, transport, storage and handling activities and order picking.

In the study „Valuation of logistic properties“ (2018) by HypZert GmbH, logistic properties are defined as follows:

> „A logistic property is a building erected on a suitable plot of land, which serves as a hub within a logistics network for the entire value-added chain, providing transhipment, warehousing and all related supplementary services.“

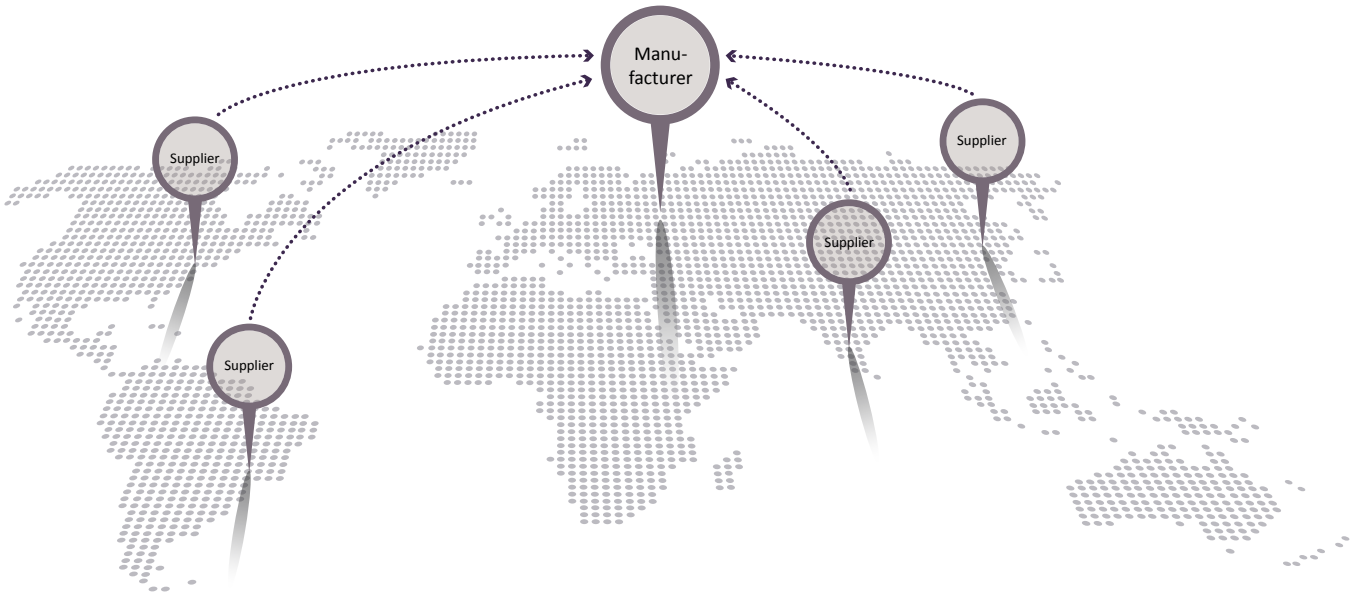
The different types of logistic properties that we will discuss in more detail result from the different types of logistics and the specific requirements associated with them.

The following types of logistics can be identified:

PROCUREMENT LOGISTICS - FROM MANUFACTURERS TO SUPPLIERS

The application of logistics concepts to the procurement of input goods is called procurement logistics. It comprises all activities that supply a manufacturer (producer) with raw materials, consumables, supplies and semi-finished parts as well as with purchased and spare parts (link between procurement market and production).

The objects required by the company to manufacture its goods are made available to the company as required. The procurement logistics tasks thus include transport from the supplier to goods receipt, goods receiving and inspection, in some cases goods warehousing and internal transport to the point of consumption, as well as all related planning, control and monitoring activities.

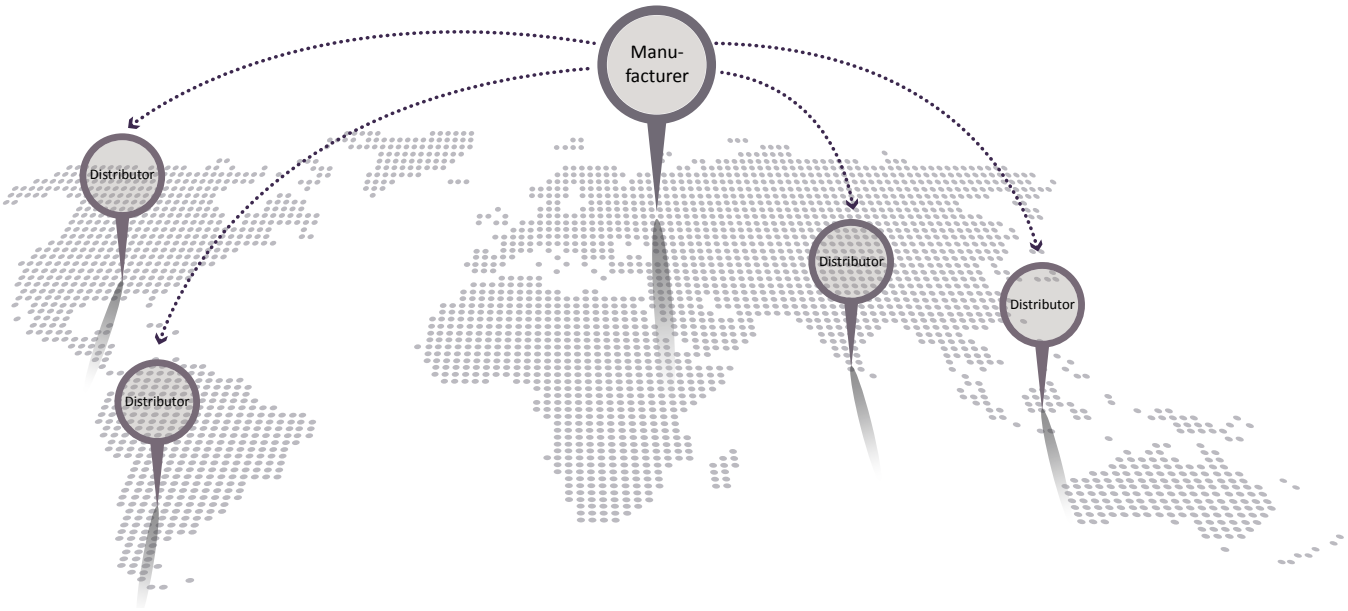


Source: http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/82287/beschaffungslogistik-v8.html; own description

PRODUCTION LOGISTICS

Production logistics characterizes the phase between procurement logistics and distribution logistics. Production logistics can be understood as the planning, control and execution of the transport and storage of raw materials, auxiliary materials, operating materials, purchased parts, spare parts, semi-finished and finished products and the associated supporting activities within the production system of a company.

The interface to procurement logistics is the receipt of goods or the provision of input goods at the first production stage. The corresponding interface to distribution logistics is the transfer of finished products to the sales warehouse or shipping.



Source: http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/83542/produktionslogistik-v7.html; description DIWG

DISTRIBUTION LOGISTICS - FROM MANUFACTURERS TO CUSTOMERS

Distribution logistics deals with all physical, bureaucratic and planning processes involved in the distribution of goods from an industrial or commercial enterprise to the next economic level or to the end consumer. Distribution logistics thus deals with the efficient design of the logistics channel from the supplier to the customer in terms of costs and services while fulfilling defined service targets.

Ultimately, the aim is to deliver the right goods in the required quality and quantity to the right place at the right time. Another requirement for distribution logistics is to carry out the processes as cost-effectively as possible. Delivery can be made directly from the production process or from the sales warehouse close to the production site and, if necessary, via other regional distribution warehouses.



Source: http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/82518/distributionslogistik-v7.html; description DIWG

SPECIAL LOGISTICS

Special logistics require logistics services under special, exceptional conditions. This requires logistical expertise in very specific fields. Examples are fresh goods, dangerous goods and event logistics.

In fresh goods logistics, complex and demanding logistical processes are necessary to import fresh products from all over the world, e.g. to Germany. The biggest challenge here is to ensure a continuous cold chain. Airports are regarded as central transshipment points for perishable goods. Perishable centers“ are set up at which perishable goods are handled (e.g. Frankfurt Airport).

In hazardous goods logistics, the transport, storage and transshipment of goods represent a major challenge. In particular, the storage of chemical substances (specific properties require differentiated storage - e.g. radioactive materials, hazardous goods, temperature-dependent storage) requires a great deal of effort.

Source: Study „Bewertung von Logistikimmobilien“ by HypZert GmbH, Sept. 2018

TYPES OF HALLS

The above list of logistics types is not complete, but is limited to those that have a direct impact on the types of logistic properties described above.

The most important hall types are briefly outlined in the following description and compared with the most important key figures in a comparison table.

PRODUCTION / FINISHED PARTS WAREHOUSE

These warehouse properties are used to store raw materials intended for production (production warehouse) or finished goods from production (finished goods warehouse). These properties are often located close to production sites because storage and production are linked.

The goods are stored at ground level and usually without shelves. In this type of storage, known as block storage, stackable crates, cartons or pallets are stacked in blocks. Block storage is suitable for goods with medium to high inventory per article. Block storage should be sorted by type.

Stable goods are stored on pallets (without superstructures), bulk goods or pressure-sensitive goods require so-called box pallets (lattice boxes). These lattice boxes (steel frame construction) can be stacked using forklift trucks. In practice, block storage with up to seven stacked mesh boxes is common. (Examples: generally stackable pallet goods, beverages, barrels or tyres).

The properties have a hall height of up to 10 m (clear height up to UKB) and are primarily designed as halls (mostly) without ramp gates (or with only a few gates). They are supplied at ground level. The vehicles are loaded / unloaded laterally with forklifts in a covered loading zone or in a closed lock area.

Block storage is variable as a block storage can be changed at any time. This makes it comparatively inexpensive, as no additional costs are incurred for special racking systems. Furthermore, the space requirement is relatively small with good clarity and is suitable for goods with low access frequency and high withdrawal quantities at the same time. Disadvantages are poor individual access to a very specific good and the difficulty of guaranteeing the First in First out (FiFo) principle.

FUNCTION: STORAGE, GOODS DISTRIBUTION

User	Production plants
Storage	Block storage
Delivery	Truck
Commissioning	Possible

DISTRIBUTION HALL

Central warehouses, logistics centres, goods distribution centres etc. are subsumed under the generic term distribution hall. The distribution hall is used for goods distribution with additional order picking (storage, handling, order picking, distribution and transport). The warehouses are usually close to the customers to be supplied. Distribution halls have a greater height and depth than the production and finished part storage halls and also have a higher number of approachable loading gates with dock levellers, whereby the yard level in this area is approx. -1.2 m relative to the bottom of the hall (so-called low yard). The buildings also have at least one ground-level gate. This type of hall has the greatest third-party usability.

Distribution halls in particular are becoming increasingly important for online trading. However, the requirements for distribution halls have also changed as a result of changes in logistic processes. Due to the increasing importance of the internet trade with food (compliance with the cold chain) as well as the shorter delivery times, the halls must be closer to the end customer / consumer. These so-called „city hubs“ for delivery services are much smaller in size (hall size, number of gates, etc.) than „greenfield“ distribution halls and are often located on the outskirts of large cities.

FUNCTION: COMMISSIONING, GOODS DISTRIBUTION, STORAGE

User	Textile industry, food retail
Storage	Block or shelf storage
Delivery	Approachable ramps
Commissioning	Yes

TRANSSHIPMENT HALL

A transshipment hall serves to distribute goods, i.e. incoming goods from local and long-distance transport are temporarily stored in the building for a short time and sorted accordingly. There are high demands on the choice of location (proximity to the end customer).

Since the turnover of goods is correspondingly high, transshipment halls with an oblong rectangular floor plan require a lower height and also a shallower hall depth (short distances), but significantly more doors for cross-docking.

> *Excursus: Cross Docking*
> The term cross docking refers to a type of goods handling in which goods are delivered pre-packed by the vendor (sender). This means that the putaway process and the associated inventory warehouse activity are no longer necessary. The conceptual opposite of cross docking is the single-sort delivery, putaway and subsequent picking of goods in a warehouse.

Source: Wikipedia, description DIWG

Due to the geometry of transshipment halls, different demands are placed on the site layout than for distribution halls.

The hall type usually has sufficient third-party use.

Description of transshipment hall / distribution hall



FUNCTION: GOODS HANDLING

User	e.g. Parcel services
Storage	None
Delivery	Approachable ramps
Commissioning	Yes

KEY FIGURES - COMPARATIVE OVERVIEW OF HALL TYPES*

CONCEPTION OF THE BUILDING	PRODUCTION/FINISHED PARTS WAREHOUSE	DISTRIBUTIONS HALL	TRANSSHIPMENT HALL
Hall height	up to 10 m	10 – 12 m	< 8 m
Hall depth	> 60 – 100 m	> 70 – 120 m	30 – 60 m
Floors	1	1 (+ level installation)	1
Support grid	15 m x 25 m up to 25 m x 25	15 m x 25 m up to 25 m x 25	possibly column freedom
Number of loading gates	< 1 per 1,000 m² UFA	≥ 1 per 800 – 1,000 m² UFA	>1 pro 250 m² UFA (double sided delivery)
Load capacity hall floor	min. 50 kN/m²	min. 50 kN/m²	min. 50 kN/m²
Office space share	5 – 10 % (of the UFA)	3 – 8 % (of the UFA)	up to 15 % (of the UFA
Technical equipment	Lighting, heating, sprinkler if necessary	Lighting, heating, sprinklers	Lighting, heating, sprinklers

KEY FIGURES	PRODUCTION/FINISHED PARTS WAREHOUSE	DISTRIBUTION HALL	TRANSSHIPMENT HALL
Property are	min. 10,000 m²	20,000 – 100,000 m²	15,000 – 40,000 m²
Usual property size	> 3,000 m²	> 10,000 m²	< 10,000 m²
Max. hall section (Fire protection section)	10,000 m²	≥ 10,000 m²	10,000 m²
Expansion ratio (UFA / GFA)	approx. 95 %	approx. 95 %	approx. 95 %

* own description

CONSTRUCTION COSTS (BKI 2019)	WAREHOUSES WITHOUT MIXED USE (E.G. WAREHOUSES AND PRODUCTION HALLS) €/m² GFA	WAREHOUSE WITH UP TO 25 % MIXED USE (E.G. LOGISTICS HALL WITH OFFICE AND ADMINISTRATION) €/m²	WAREHOUSE WITH MORE THAN 25 % MIXED USE (E.G. WAREHOUSES AND PRODUCTION HALLS) €/m²
from – to / (middle)	470 – 1,280 / (900)	730 – 1,230 / (950)*	970 - 1,570 / (1,240)*

* These are average construction costs without regional specifics.

The special types are shown below:

SPECIAL WAREHOUSES (COLD STORAGE, HAZARDOUS GOODS STORAGE)

Special warehouses are used for certain functions in logistics. These include dangerous goods storage (e.g. for the storage of substances hazardous to water) or refrigerated warehouses (e.g. for the storage of perishable foodstuffs). These immobiles are influenced by various factors. For example, legal requirements and general conditions must be observed for hazardous goods storage. Due to their design, the cooling halves are built with a minimum number of gates, because in this way the loss of cold can be limited.

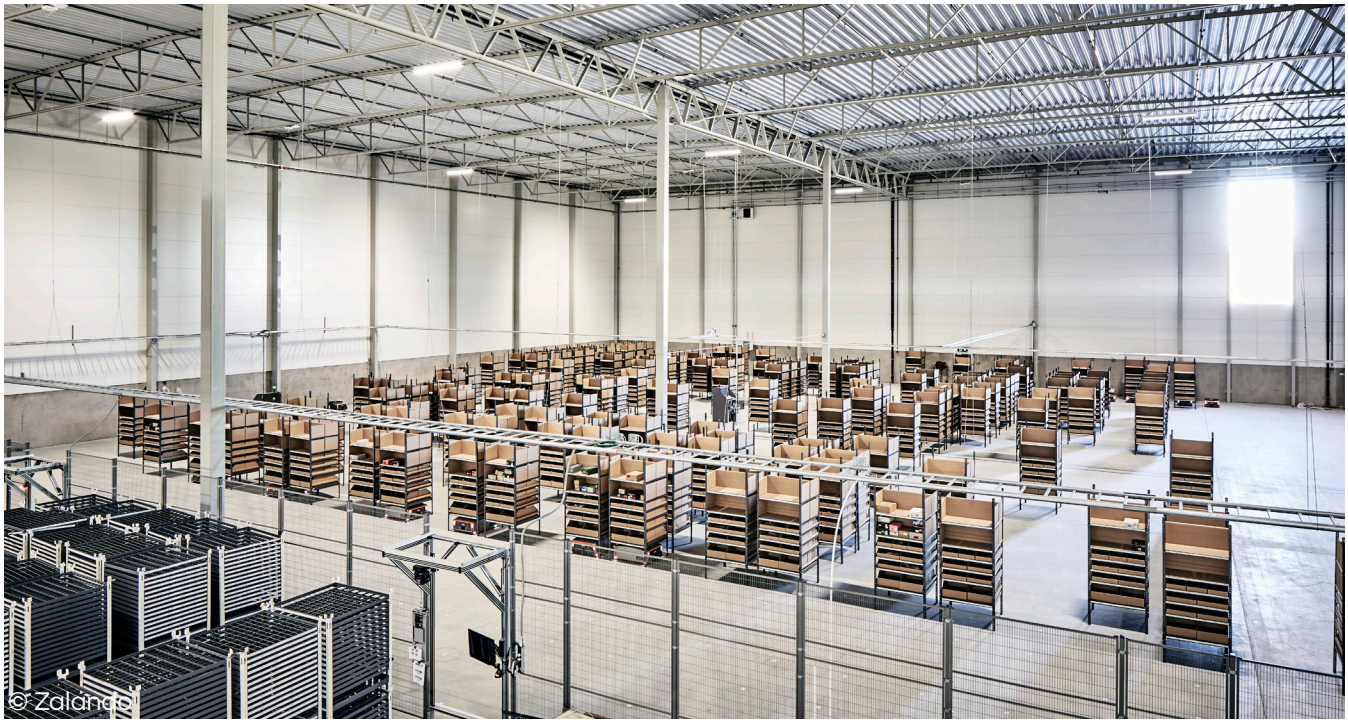
HIGH BAY WAREHOUSE (WITH / WITHOUT AUTOMATED STORAGE TECHNOLOGY)

High bay warehouses (HBW) are warehouse buildings from a height of 12 m (clear height up to UKB). There are basically two different types of high-bay warehouses: The conventional construction method as a column / truss construction (rarely also timber construction) with self-supporting rack system and storage / retrieval by means of narrow aisle stackers (with lifting heights of up to 18 m), which are usually realised up to a construction height of 20 m. The high-bay warehouses are designed in such a way that they can be equipped with a high-bay warehouse.

On the other hand, storage buildings with heights of up to 60 m are erected in silo construction. This is a construction in which the shelving system also performs the load-bearing function of the roof and facade. The storage / retrieval is carried out by computer-controlled storage and retrieval machines (RBG). According to valid jurisdiction, high-bay warehouses in silo construction are generally not buildings. The financial courts consider it essential that people can stay in the building without restrictions, i.e. even during operation. During the storage process, however, it is usually not possible for people to move within the HBW, depending on the storage and retrieval technology. The building properties are therefore not fully available. A high-bay warehouse with automated storage and retrieval technology is therefore not a building within the tax perspective under certain conditions, but an operating device. Since an operating device cannot also be a building at the same time, HBWs are also not included in the basic assets.

DEPOSITORY

The following paragraph gives a brief overview of the different types of storage racks that can be located in a warehouse building. In a modern warehouse, products can be stored in a variety of ways. It is not only important which product is to be stored, but also how quickly it has to be available again. The following overview lists the most common storage systems.



SHELVING UNIT



Shelving units are often used to store non-palletized items, small parts or bulky parts. In general, they are suitable for storing small to medium quantities of articles with a large number of articles and a wide range of articles.

PALETT UNIT



Pallets are stored in pallet units. They are used for the storage of small to large quantities of articles with large numbers of articles or assortments.

DRIVE-IN SHELF / DRIVE-THROUGH SHELF





Drive-in shelves are just as suitable for storing large quantities of articles with high weight and small number of articles as they are for pressure-sensitive goods and non-stackable loading units. This is a compact storage system with maximum utilisation of the available space (area and height).

This type of storage is ideal for uniform products with large pallet volumes and low throughput. Such systems are often used for cold storage and deep-freeze rooms, where the available space must be used to store the goods at a controlled temperature.

FLOW SHELF



Flow shelves are often used in distribution warehouses for commissioning. Medium quantities of articles are stored in the shelves with a small to medium number of articles. This system works according to the FiFo method. Via roller conveyors, the stored goods automatically advance to the picking point. This ensures that nothing in the continuous storage area becomes obsolete.

MOBILE SHELVING UNIT



Mobile shelving systems are particularly suitable for the long-term storage of stocks that are rarely accessed. Special application areas are archives for files, documents or electronic data carriers. Medium quantities of articles are stored in mobile shelves with a medium to high number of articles.

REVOLVING SHELF



Revolving shelves are often used for small parts warehouses, spare parts warehouses, tool warehouses or for pharmaceuticals and documents. Small to medium quantities of articles and medium to large numbers of articles are stored on the shelves for order picking.

HIGH-BAY WAREHOUSE



High shelves are most common in industrial and commercial enterprises. They are used for the storage of small to large quantities of articles with large numbers of articles or assortments.

Source: Materialflusssysteme. Förder- und Lagertechnik | Hompel / Jünemann 2007, description DIWG

The use of logistic properties is primarily triggered by the needs of trade and industry. Logistics properties are integrated into the company's own value chain or external logistics service providers are used (outsourcing).

The following user groups and the types and tasks of logistics real estate to be assigned are worth mentioning:

TRADE	
Goods distribution centre (GDC)	The goods are picked up in the GDC, temporarily stored (usually not longer than 24 hours) and then picked. The goods are usually delivered on pallets and then go through the various storage processes: Storage, commissioning, packaging and dispatch. It therefore does not serve as an interim or final storage facility, since each product is already destined for one recipient (regional GDC or central GDC).
Mail-order centre	Centre for storage, picking and dispatch of goods of a mail-order company
Cross-Docking	The Cross Docking Centre is a regional transshipment point where the goods/products (raw materials, finished products or components for factories) are no longer stored traditionally but transshipped directly and shipped to the customer. The goods are already pre-picked by the supplier (sender).

INDUSTRY	
Spare parts centre	Sub-process of logistics that deals with the procurement, storage, provision and distribution of spare parts. Central stock keeping of spare parts that must be quickly available to replace damaged, defective or missing parts
Finished goods warehouse	Warehouse used for storing finished products. Finished goods warehouses are part of production logistics. They are downstream of production and compensate for fluctuations between production capacity and sales
Consolidation centre	Industrial transhipment point where small quantities of goods from different delivery points enter and are bundled into larger homogeneous units

LOGISTICS SERVICE PROVIDERS	
Freight traffic centre (industry and trade)	Freight transport centres are logistics centres in which goods are transhipped between different modes of transport, assembled for loads and prepared for transport journeys. At this location, different modes of transport (e.g. road, rail), transport companies (freight forwarders, warehouses), complementary service companies (vehicle service, consulting services) as well as logistics-intensive industrial and trading companies are brought together and networked
Logistics centre	Central collection and distribution warehouse which takes over all logistics tasks for a company (transport, storage and handling technology as well as information and communication technologies)
CEP depot (courier, express and parcel service)	Depot for handling and delivering consignments from courier, express and parcel service providers. The core competence of CEP services lies in the transport of small goods. In addition to Swiss Post, typical CEP providers include DHL, DPD, UPS and others

Source: Lexikon Mecalux Internetplattform, Lexikon der Plattform LOGISTIK KNOWHOW.de, wikilogistics, Study „Bewertung von Logistikimmobilien“ by HypZert GmbH, Sept. 2018; DGG (Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH, Internetplattform), description DIWG

REQUIREMENTS FOR THE LOCATION & THE PROPERTY

For the correct assessment of logistics real estate, the following requirements (without claiming completeness) are shown, which affect both the location and the real estate in several facets.

The macro and micro location as well as the land itself and the property rights play an important role in the location requirements. The requirements placed on real estate affect both areas of building construction and areas of building equipment.

MACRO LOCATION

- Location in a logistics region or conurbation (metropolitan region)
- Proximity to a production site (e.g. automobile industry)
- Optimal transport connection, if possible, to different modes of transport (multi-modality -> road, rail, water, air)



MICRO LOCATION

- Located in a logistics park
- Availability of suitable areas
- Neighbourhood e.g. no residential areas, positive attitude of residents towards logistics
- Logistics initiative / business development available
- Market rent and property prices
- Labour availability
- Good infrastructure on site
- Petrol station, retail trade, gastronomy, hotel etc.
- Connection to the public transport system
- Generous street fronts for entrances and exits
- Road surface suitable for heavy loads
- Short distance and congestion-free access to the next motorway entrance
- As few traffic lights as possible and no residential area on this way
- Trouble-free access to other carriers
- Railway access or reloading station, near airport, near seaport or inland port

PLOT

- Building rights available / quick approval possible
- Development secured in terms of transport and technology (water, electricity, gas, telecommunications)
- If possible, expansion areas or option possibilities
- No or few harmless contaminated sites present (removed or not relevant)
- Plot preferably from 2 ha with as much of a rectangular cut as possible, optimal 130 m - 150 m, 200 m - 400 m (deviations in transshipment halls, as the area is often smaller)
- Level plot (no inclines / gradients)
- Curve radiuses / road width sufficiently dimensioned
- Substructure of the access road designed for heavy-duty traffic
- If necessary, protection against force majeure (flooding area, storm, sufficient safety distances to dangerous goods stores, tanks etc.)
- Complete fencing, barriers, alarm system with guard service activation, possibly personnel airlocks, video surveillance
- Sufficient external space for shunting and docking processes (approx. 35 m in front of the loading gates; 38 m required for gigaliner)
- Sufficient parking space for cars, trucks and swap bodies
- 1 parking space per 500 m² logistics area for passenger cars and 1 parking space per 2,000 m² logistics area for trucks can be assumed as orientation values
- Waiting areas for trucks
- Bypassability for fire brigade to carry out (graveling / lawn grid)
- Truck bypass if the property can also be used as a transshipment hall
- Yard fixing designed for +40 t trucks (concrete or concrete paving)

LAND LAW

- Land register (owner, heritable building right, rental property, rights, encumbrances, land acquisition possible)
- Building rights available (GI or GE); no special requirements from the development plan
- Extensive usage permit at least 6.00 a.m. to 10.00 p.m. on seven days / week
- Additional night journeys depending on noise and air protection regulations and operating requirements or 24-hour approval

BUILDING (CONSTRUCTION)

- Single-story hall
- Installation of mezzanine (mezzanine floor) in the docking area for office use possible or available
- Minimum size 10.000 m²
- 40-60 % of the land area is covered by buildings
- Clear hall height (optimum 10 to 12 m UKB)
- Load capacity hall sole at least 50 kN/m² (5 t/m²)
- Concrete sole (flat, few joints, abrasion-resistant), sole flatness tolerances according to DIN 18202 Tab. 3, lines 3 to 4
- Large number of dock levellers (at least 5 to 10 height-adjustable dock levellers per 10,000 m²)
- At least one ground-level gate per 10,000 m² hall section
- Can be subdivided for several users (separate entrances, stairwells, sanitary areas, separate billing of operating costs)
- Upstream office space in a modular system or, in the case of smaller sections, container office in the hall
- Office space share of 3 to 8 % logistics space
- Office space preferably above the mezzanine or external overloading area office building
- Flat pitched roof areas (flat roof)
- Floor surface waterproofing according to Water Resources Act (WHG), e.g. with polyethylene (High Density)



BUILDING (EQUIPMENT)

- Heating (gas dark radiator)
- Lighting (200-500 Lux/m²) depending on use
- Water, gas and electricity connections (220 and 380 V)
- EDP connections and conduits, glass fibre optic cables
- Fire alarm system, ESFR sprinkler system
- Ram protection in front of the loading gates and supports
- Weather aprons or load houses at the loading gates

DATA AND OUTLOOK

IMPACT OF THE CORONA PANDEMIC

The onset of the Corona pandemic in early 2020 created a great deal of uncertainty in the real estate industry. Initially, it was impossible to assess how the lockdown and the extensive restrictions on public life would affect the real estate markets. While the hotel industry in particular, as well as the retail sector with the exception of food retail, suffered greatly from the effects of Corona, it became apparent relatively quickly for the logistics sector that it would come through the crisis unscathed or, as one of the subsectors of the real estate market, would be among the crisis winners.

When medical protective equipment such as masks, gowns and protective suits were procured worldwide in the spring of 2020, the question quickly arose as to where the material should be stored until it was distributed to clinics, doctors' practices and end users. Due to the enormous quantities of goods, correspondingly large storage capacities were required, not least because larger quantities of goods were ordered in stock due to disrupted global supply chains. In addition, it had to be ensured that the products were distributed to the addressees. This unprecedented situation posed a major challenge for all players and caused demand for logistics real estate for rent to soar. The increase in online retailing during the lockdown also further spurred demand for logistics real estate. Logistics properties that had previously been less in demand due to their location outside the traditional logistics clusters or due to property-specific features such as property age and design also benefited from this in particular. Factors such as short-term availability or interim leases, on the other hand, have gained in importance.

As expected, the surge in demand has not left the leasing and investment market unscathed. While the trend of rising rents has continued as in previous years, Corona has acted as a turbo for the investment market. Thanks to the ECB's loose monetary policy, real estate investment was already one of the few attractive forms of investment in previous years. However, the Corona pandemic has shown that office properties (keyword: working from home) as well as retail and hotel properties in particular are susceptible to crises. This has led to an increased concentration of investors on residential and logistics properties as well as food retail properties. Accordingly, returns on logistics investments have fallen sharply since the beginning of 2020 and are now significantly lower than for specialist stores, retail parks and shopping centers.

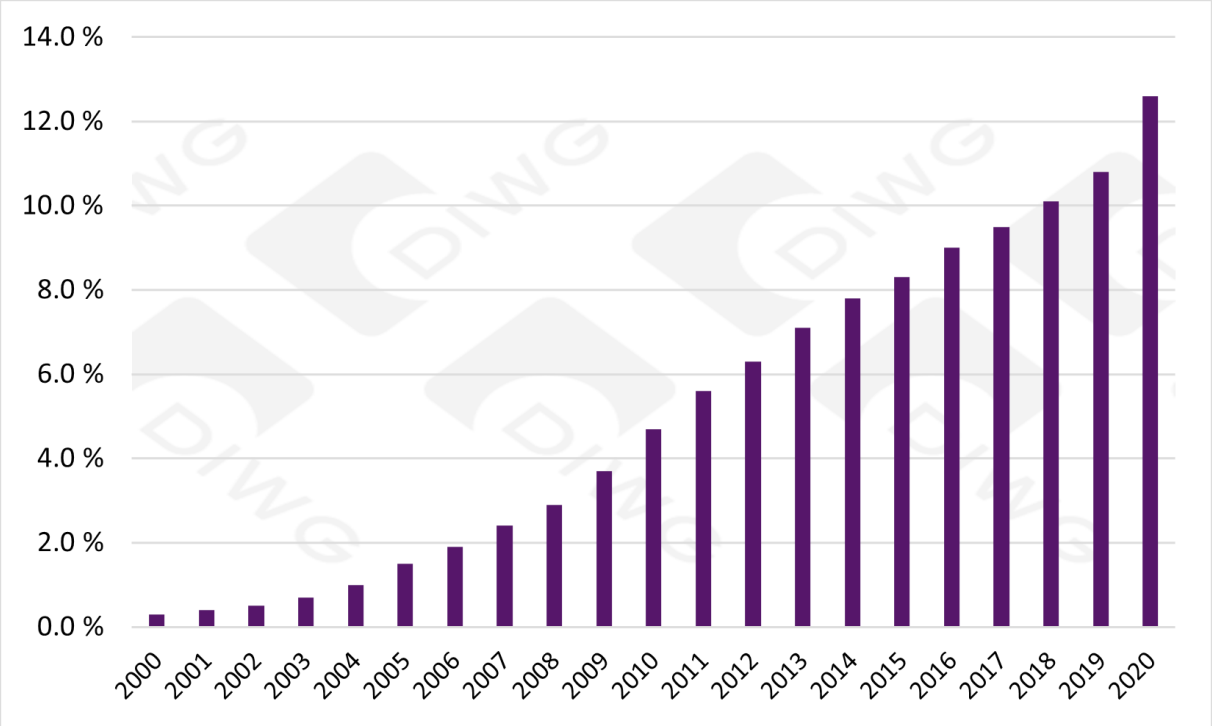


YIELDS FOR LOGISTICS REAL ESTATE CONTINUE TO DECLINE

The already strong demand for logistics investments in recent years reached a new peak in 2020. With a nationwide investment volume of around €81.6 billion, around €9.0 billion was invested in logistics and production properties. This corresponds to a share of 11%. This trend also continued in the 1st half of 2021. With a share of 10%, logistics and production properties have even overtaken retail properties and, in terms of investment volume, are the asset class most in demand after office properties. Due to the strong increase in demand, yields have been on a downward trend since 2009. While the prime yield in the top 5 locations (Berlin, Diússeldorf, Frankfurt, Hamburg and Munich) was still just under 7.5% in 2009, it had only reached around 3.4% by the end of 2020. In the course of the 1st half of 2021, the yield declined further and was most recently only 3.3%. This means that the yield has fallen by around 0.4 percentage points within a year. However, these low yields are only achieved for absolute top properties (new buildings) with special property quality and long-term leases in the top 5 locations. The majority of traded logistics properties therefore achieve significantly higher yields in practice. Yields of around 5.5% are currently being achieved for older portfolio properties with short-term leases in secondary or tertiary locations.

As already mentioned in the previous chapter, the increase in online retailing is a key driver of the sharp rise in demand for logistics properties. According to the German Retail Association (HDE), the online share of retail sales rose from 0.3% in 2000 to 12.6% in 2020, with significantly stronger growth last year than in previous years. While online retailing still only plays a niche role in the food sector, with a share of 2.0%, the share is already at a very high level, particularly in the apparel (share 39.8%) and electronics (share 38.9%) sectors.

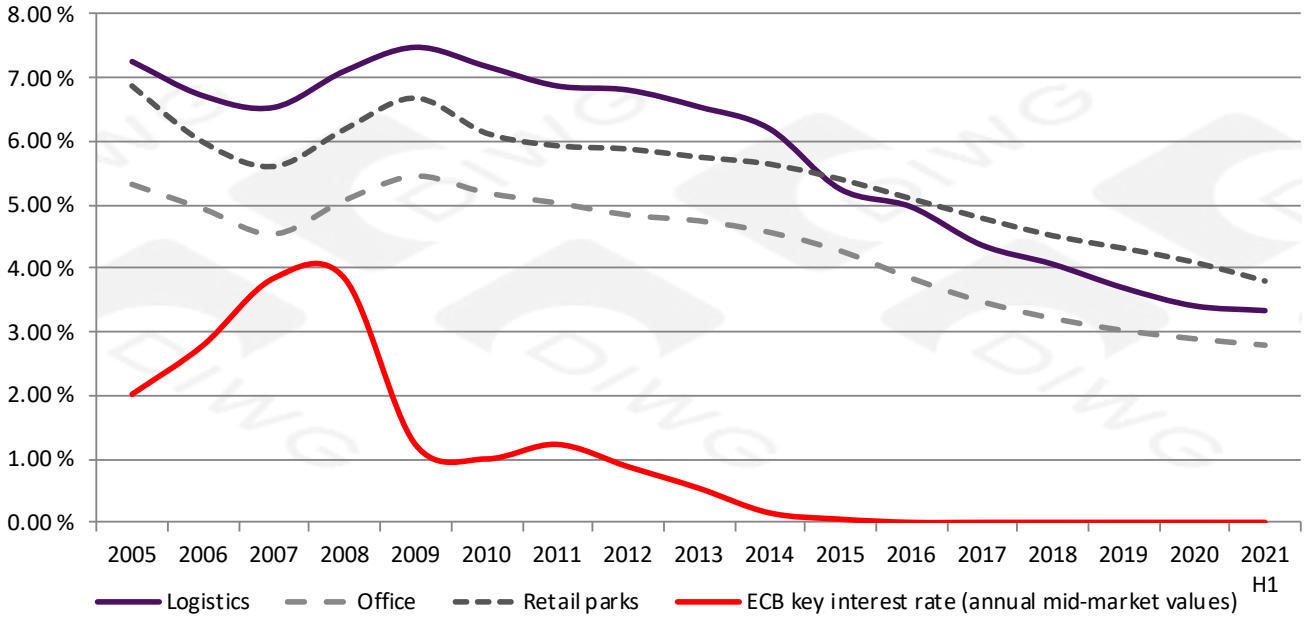
ONLINE SHARE OF RETAIL REVENUE IN GERMANY



Source: HDE Online-Monitor 2021, visualisation DIWG

However, the rise in demand for logistics real estate as an investment cannot be explained by increased tenant demand for such properties alone. Rather, several factors are intertwined here. One of these is the ECB's loose monetary policy. The key interest rate in the euro zone has been at 0.0% since March 2016. As a result, real estate financing has become increasingly affordable in recent years. Although yields have also continued to fall as a result of increased demand, they are currently 3.3% for logistics properties in the top 5 locations, which is still well above the yields currently achievable for German government securities, which have settled at around -0.6%. Despite the sharp drop in yields, investments in real estate therefore remain an attractive form of investment. In addition, investments in hotels and retail properties (with the exception of food retail) were scaled back during the pandemic. This increased investment pressure in other investments such as residential and logistics properties.

DEVELOPMENT OF PRIME YIELDS FOR SELECTED PROPERTY TYPES IN GERMANY'S TOP 5 LOCATIONS



Source: DIWG

In the medium term, yields of 5.5% and less will be the rule rather than the exception for logistics properties. This means that, in terms of yield levels, logistics properties are lower than specialist stores, retail parks and, in particular, shopping centers, and only just above office properties. On the other hand, logistics properties have impressively demonstrated their resilience to the crisis since the beginning of last year. The strong demand from investors also shows that investment security plays an important role for the majority of buyers. The Corona pandemic has also further strengthened online retailing, particularly in the fashion and electronics sectors, which were already strong before the crisis. As a result, demand for logistics properties is expected to continue to rise in the future. A further decline in yields is therefore likely.

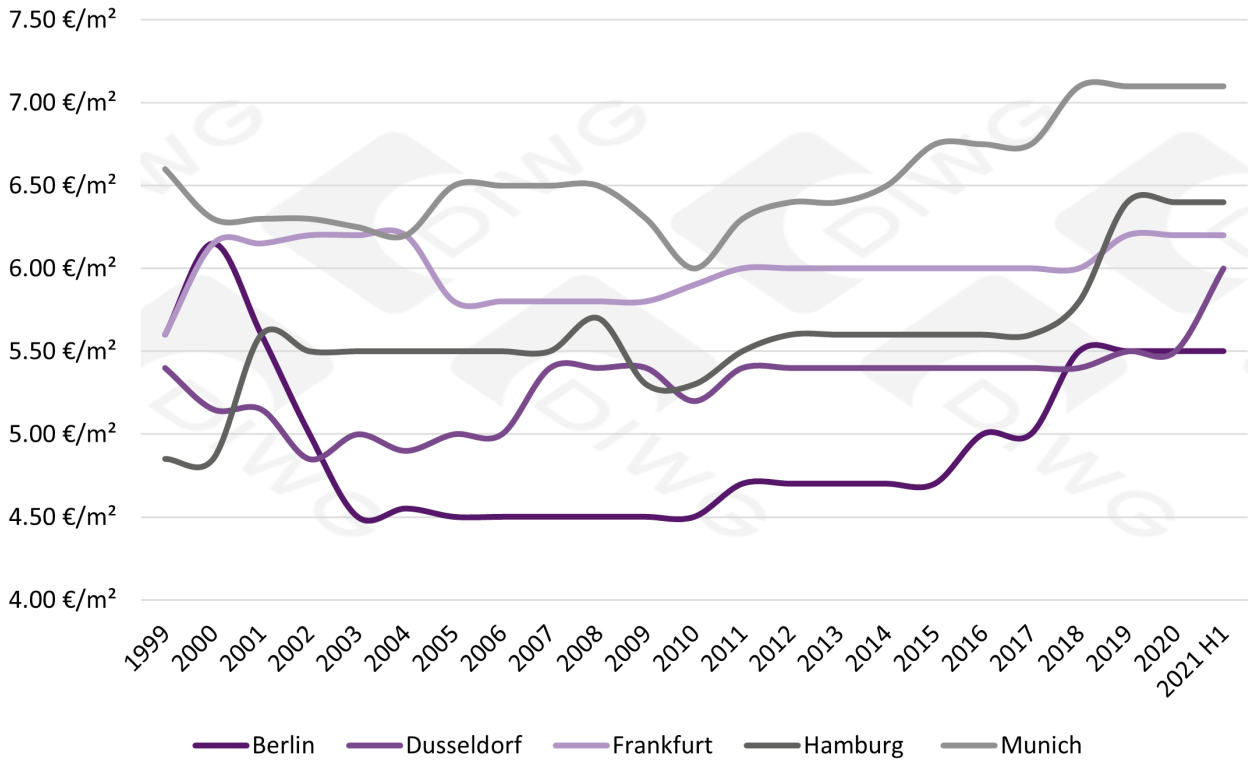


GAP BETWEEN RENT AND PURCHASE PRICES CONTINUES TO RISE

While yields for logistics properties continue to fall, rents are rising. However, yields are falling much faster than rents are rising, which in practice means disproportionately rising purchase prices. While prime rents in the top 5 locations (average value) rose by around 12.5% between 2009 and 2020, prime yields saw a decline of around 54.7% over the same period.

The highest prime rent for logistics space in the top 5 locations is currently being achieved in Munich at €7.10/m², not least as a result of the exorbitantly high land prices in the region. The locations of Hamburg and Frankfurt are already significantly lower at 6.40 €/m² and 6.20 €/m² respectively, while Düsseldorf at 6.00 €/m² and Berlin at 5.50 €/m² bring up the rear in this comparison. The figures refer to logistics space with more than 5,000 m². But what are the reasons for these significant regional differences? In Munich, as already mentioned, the high land prices are the price drivers. The locations of Hamburg and Frankfurt have particular advantages due to their transport links. While Hamburg, as the „gateway to the world," has the largest German and the third-largest European seaport, Frankfurt, with its international airport, is one of the world's top hubs by air. Berlin benefits from the glamour of being the capital city, but has a rather small sales market for products in absolute terms due to the sparsely populated neighboring regions in Brandenburg and has comparatively few industrial and production facilities, which often result in logistics settlements. Düsseldorf, on the other hand, has a large sales market due to its location in the heart of the Rhine-Ruhr metropolitan region, but faces strong competition from the immediately adjacent logistics regions of Cologne, the Ruhr region and Mönchengladbach, which has a dampening effect on prices. In addition, these locations compete with the nearby Netherlands, which traditionally has a strong logistics market.

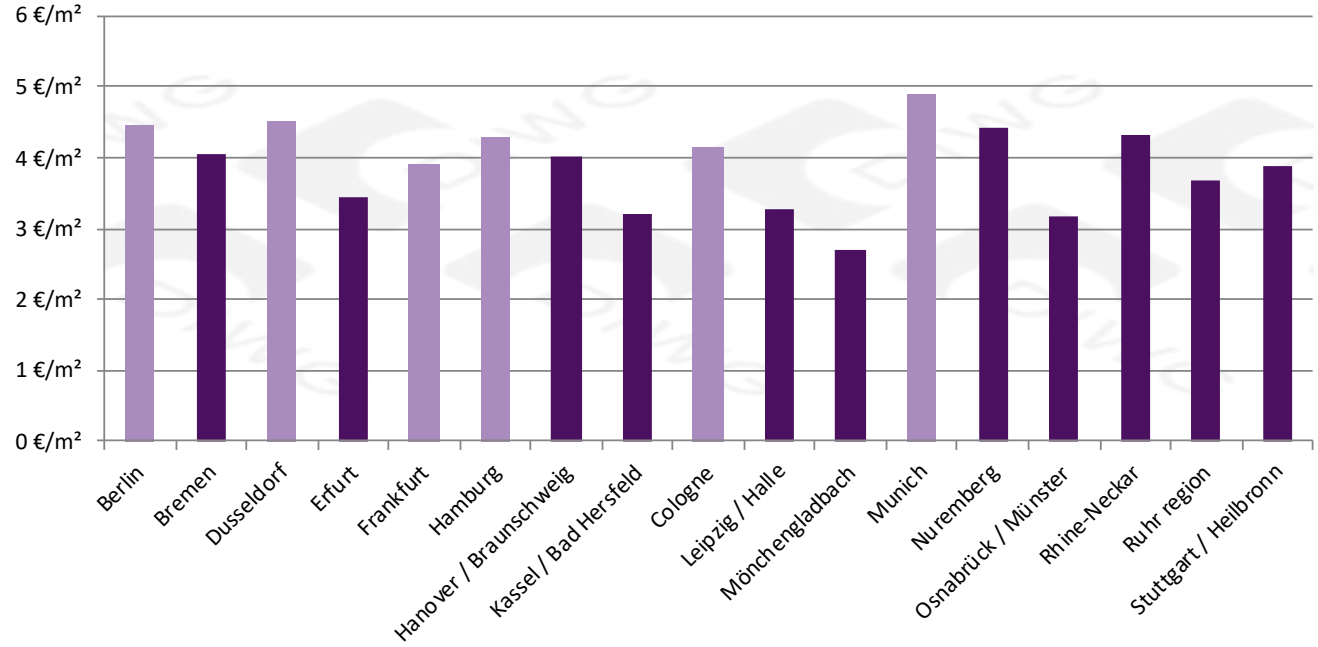
TOP RENTS FOR LOGISTICS SPACES > 5,000 m² IN THE TOP 5 LOCATIONS



Source: several market reports, visualisation: DIWG

The top rents shown refer to top properties in the best locations of the respective sites. But what does the situation look like outside this top segment in the other logistics regions or outside the logistics clusters? For this purpose, DIWG evaluated around 500 leases throughout Germany and assigned the locations to one of the 17 location clusters as well as to locations outside these clusters. New and existing leases for properties of any age and quality were evaluated. As a result, average rents range from €2.69/m² in the Mönchengladbach region to €4.90/m² in the Munich region. In addition to the top 5 locations, the top group with the highest average rent also includes locations such as Nuremberg, the Rhine-Neckar region, Hannover / Braunschweig and Bremen.

AVERAGE RENT OF RECORDED PROPERTIES IN THE LOGISTICS CLUSTERS (BASIS: 90 % DISPERSION INTERVAL)



Source: DIWG, Top 6 locations in light purple

CURRENT TRENDS IN THE LOGISTICS SECTOR

Online retail has already proven to be a demand driver for logistics real estate in recent years. The Corona pandemic, due to the lockdown, has brought new sales records for online retail. While in the fashion and electronics sectors the share of online sales was already relatively high in previous years, e-commerce in the food sector continues to play only a minor role. But here, too, there was a significant upturn compared with previous years.

It is well known that nothing is as constant as change, and this is also reflected in the influence of online retailing on logistics real estate. Whereas the world's largest online retailer Amazon used to send parcels using major parcel service providers such as DHL, more and more deliveries are now being made directly by Amazon or subcontractors. This generates additional demand for logistics space.

„Same Day Delivery" is also a current trend, which not only pushes the demand for logistics space, but at the same time has a strong influence on the location and the type of space. In order to stand out against competitors, delivery time plays a prominent role in online retail, in addition to price. In case of doubt, the supplier who offers the best combination of price and delivery time from the customer's point of view wins the race. However, to enable delivery on the day of the order, physical proximity between the location of the goods and the customer's delivery address is imperative. Amazon, for example, currently maintains 15 logistics centers in Germany. Of these, two were completed in 2020 alone, and eight more are currently under construction and are scheduled to go into operation in the first half of 2022. However, depending on the customer's delivery address, some of these are outside the radius that can be reached by delivery vehicle within a few hours. As a result, 28 more distribution centers will be added across Germany.

These are strategically positioned on the outskirts of major conurbations in such a way as to ensure the necessary proximity for prompt delivery for a large proportion of potential customers. Most of the distribution centers have only been established in recent years. As a result, there are now hardly any „white spots" on the map of Germany where there is no logistics or distribution center. Only Mecklenburg-Western Pomerania and southern Baden-Württemberg do not yet have their own locations.

However, it is possible that even the increasingly dense network of logistics and distribution centers will no longer be sufficient in the future if deliveries are requested and expected by customers within a few hours. This is only possible through so-called city logistics. The Amazon distribution centers are already moving in this direction, but numerous (smaller) locations are required for consistent city logistics, basically in the catchment area of every conurbation or major city. In addition to the typical logistics properties, which are generally located on the outskirts of cities, sites in central city locations are particularly suitable for this purpose, since their short distances also enable goods to be delivered by cargo bike. It is also possible for these city hubs to be used jointly by different operators, so that delivery traffic can be reduced. Due to the relatively short turnaround times in the city hubs, they have a higher proportion of parking space than „classic" logistics halls, which is needed for the numerous (smaller) vehicles for the onward distribution of the goods. At the same time, the topic of city logistics also opens up subsequent use perspectives for vacant real estate in city centers. One example of this is the abandoned department store locations of Galeria Karstadt Kaufhof. Due to the loss of importance of department stores, there is almost no demand for such large-scale retail space in city centers. On the other hand, however, these properties already offer a number of features that are also important for use as city logistics. These include delivery options by truck, sufficient load-bearing capacity of the floor slabs, freight elevators, column-free or low-support building structures, high room depths and sufficient ceiling heights to allow conversion without great expense. In addition, the former department stores usually have their own parking garages and, because they are located on the edge of prime locations, allow easy access and exit. This is also changing the appearance of the „typical" logistics property. Whereas in the past only single-story halls, sometimes with intermediate levels, were in demand on greenfield sites, today it is also multi-story buildings in central locations. The changed building forms are also a consequence of the shortage of space and high land prices in central locations, which make single-story and thus space-intensive use uneconomical.

Due to the high tenant demand for logistics space, the speculative construction of new buildings is now generally possible for developers without major risks, provided that the location is well suited (transport links, proximity to sales markets, etc.). The availability of new construction space encourages users to abandon older and / or poorly designed properties and move to more contemporary properties.

Even if, as already mentioned, online retailing in the grocery sector remains a niche product, this submarket will continue to grow in the medium to long term. In addition to the „classic" delivery services of the large supermarket chains such as Rewe and providers such as „Picnic", which have already been on the market for several years and operate their own (larger) distribution centers, startups such as „Flink", „Get Faster" or „Gorillas" have recently been entering the market. Unlike their competitors, these advertise delivery within 30-90 minutes (Get Faster) or 10 minutes (Gorillas). Of course, this concept can only work if the distance between the goods and the customer is very short. To this end, providers maintain relatively small warehouses at central points within selected major cities. At present, the delivery areas are often still limited to central inner-city areas or high-density residential areas, otherwise such short-term delivery would not be feasible. It remains to be seen whether the concept can prevail over the established delivery services. The range of around 2,000 products is very manageable, but the prices are comparable with those of supermarkets.

Overall, experience from the pandemic has shown that the model practiced to date of global supply chains and low stockpiling („just in time" deliveries) is susceptible to disruption in times of crisis. One lesson to be learned from this could be to shift more production capacity back to the domestic market or to other European countries and to increase stockpiling for certain products. This would further increase demand for logistics real estate.

In the medium term, it can therefore be assumed that investments in logistics properties will remain in demand, provided that the quality of the property and its location are good. Last-mile and city logistics properties are increasingly becoming the focus of investors due to rising prices and falling yields for classic „big-box logistics properties".




DÜSSELDORF
DARMSTADT
LINDAU

ABOUT DIWG

Since 2005, DIWG has been an owner-managed group of companies with the Asset Management and Valuation divisions.

In addition to German and international banks and investors, DIWG valuation GmbH's clients also include pension funds, fund companies and private clients.

Our consultants at the various locations have an excellent expertise and many years of experience to reliably support you in the field of real estate valuation due to their diverse professional qualifications - such as HypZert (F) real estate valuer, Chartered Surveyors (RICS), Dipl.-Ing. / Dipl.-Sachverständiger and BAFin accreditation.

Due to the regular publication of articles in specialist journals or books, our trend reports, regular valuation assignments and our advisory activities for various investment companies, we are very close to the market.

Within asset management, DIWG offers investment, property and project management as well as transaction services.

In addition, DIWG Capital invests in joint ventures with international partners nationwide in existing properties with optimisation potential and in project developments.



DIWG
valuation GmbH

Berliner Allee 51-53
40212 Düsseldorf

Tel: +49 211 56 94 0910
Fax: +49 211 56 94 0999

www.diwg.de
info@diwg.de

