

**Postgradualer Universitätslehrgang  
"Immobilienmanagement und Bewertung"**

# **Logistikimmobilien und ihre Bedeutung für Investoren unter besonderer Berücksichtigung von Standorten in der Türkei**

Masterthese zur Erlangung des akademischen Grades eines  
"Master of Science (Real Estate – Investment and Valuation)"

Betreuer: DI Andreas GOBIET

Tahir Kilinc

Wien, April 2008

---

8452603

## Eidesstattliche Erklärung

Ich, (**Tahir Kilinc**), versichere hiermit

1. dass ich die vorliegende Master These, **Logistikimmobilien und ihre Bedeutung für Investoren unter besonderer Berücksichtigung von Standorten in der Türkei**, 89 Seiten, gebunden, selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubten Hilfen bedient habe, und
2. dass ich diese Master These bisher weder im Inland noch im Ausland in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe.

Wien, am \_\_\_\_\_

Datum

\_\_\_\_\_

Unterschrift

# Inhaltsübersicht

<b>Inhaltsverzeichnis</b> .....	<b>I</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b> .....	<b>III</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b> .....	<b>III</b>
<b>VORWORT</b> .....	<b>IV</b>
<b>1 LOGISTIK</b> .....	<b>1</b>
1.1 Logistik - Eine Kurzeinführung.....	1
1.1.1 Begriffe und Grundverständnis .....	1
1.1.2 Logistik im Spiegel der Zeit .....	2
1.1.3 EU und Globalisierung- Führende Weltmarktregionen.....	3
1.1.4 Auswirkungen auf den europäischen Logistikmarkt.....	4
1.2 Logistikprozesse und Immobilientypen.....	4
1.2.1 Logistikkategorienarten und ihre Entwicklung .....	5
1.2.2 Interessante Regionen für Logistikkategorien in Europa .....	6
1.3 Objektanalyse .....	7
1.3.1 Standortanalyse .....	7
1.3.2 Grundstücks- und Gebäudeanalyse .....	8
1.3.3 Logistikpark-Bildung .....	9
1.3.4 Exkurs: Gewerbepark.....	9
1.4 Spezifika bei Finanzierung und Investment .....	10
1.4.1 Finanzierung .....	10
1.4.2 Finanzierungsmodelle .....	10
1.4.3 Spezielle Finanzierungsmodelle .....	11
1.4.4 Drittverwendungsfähigkeit .....	11
1.4.5 Investment .....	12
1.5 Ausblick.....	12
<b>2 LOGISTIKIMMOBILIEN</b> .....	<b>14</b>
2.1 Einführung.....	14
2.2 Logistik.....	15
2.2.1 Definition Logistik, Logistikkategorienleister, Supply Chain Management.....	15
2.2.2 Outsourcing im Zusammenhang mit Logistikkategorien .....	16
2.3 Immobilien für den Logistikkategorienbereich .....	17
2.3.1 Definition von Logistikkategorien.....	18
2.3.2 Typen von Logistikkategorien .....	18
2.3.3 Standorte von Logistikkategorien.....	21

2.3.4	Marktteilnehmer .....	22
2.4	Logistikimmobilien für Investoren .....	23
2.4.1	Marktpotenziale .....	23
2.4.2	Renditen.....	24
2.5	Logistikimmobilien und Projektentwickler .....	25
2.6	Rahmenbedingungen für Logistikimmobilien .....	26
2.6.1	Standort .....	26
2.6.2	Funktionale und technische Voraussetzungen .....	29
2.6.3	Baukosten .....	31
2.6.4	Vermietung.....	31
2.6.5	Rentabilität .....	33
<b>3</b>	<b>DUE DILIGENCE.....</b>	<b>34</b>
3.1	Einführung.....	34
3.2	Bedeutung der Due Diligence in der Immobilienwirtschaft .....	35
3.2.1	Definition der Due Diligence .....	36
3.3	Gelegenheiten für eine Due Diligence in der Immobilienwirtschaft .....	37
3.3.1	Kauf und Verkauf einer Immobilie .....	37
3.4	Wichtigkeit der Wertermittlung bei Immobilien.....	37
3.4.1	Wirtschaftliche-Due-Diligence .....	39
3.4.2	Technische-Due-Diligence .....	41
3.4.3	Rechtliche-Due-Diligence .....	42
3.4.4	Finanzielle-Due-Diligence .....	48
3.4.5	Umwelt-Due-Diligence.....	51
3.5	Due Diligence in Sachen Logistikimmobilie mit Blickwinkel auf die Türkei .....	52
<b>4</b>	<b>FAZIT UND BEISPIELE IN DER TÜRKEI .....</b>	<b>54</b>
4.1	Allgemeine Lage der Türkei in Bezug auf Logistikimmobilien .....	54
4.2	Konkrete Lage im Bereich Shoppingcenter in der Türkei .....	58
4.3	Einfluß des internationalen Finanzmarktes auf die Türkei .....	58
4.4	Ausnahmesituation für den Bausektor in der Türkei .....	59
4.5	Die Logistikimmobilie als Spezialimmobilie.....	63
4.6	Beispiel Istanbul - Stadt auf zwei Kontinenten .....	65
4.7	Beispiel Ankara .....	66
4.8	Positivbeispiele von Logistikimmobilien in der Türkei .....	67
4.8.1	Firma Schenker in der Türkei .....	67
4.8.2	Firma Kühne und Nagel .....	69
<b>5</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSWORT.....</b>	<b>71</b>

<b>KURZFASSUNG</b> .....	<b>72</b>
<b>ANHANG</b> .....	<b>74</b>
Glossar .....	74
<b>ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS</b> .....	<b>84</b>
<b>LITERATURVERZEICHNIS</b> .....	<b>86</b>
Bücher .....	86
Marktberichte .....	87
Zeitschriften .....	88
Internetquellen .....	88

## **Abbildungsverzeichnis**

<b>Abbildung 1</b> Geografische Lage der Türkei.....	62
<b>Abbildung 2</b> Ballungszentren in der Türkei als Basis für mögliche Standorte von Logistikimmobilien.....	62

## **Tabellenverzeichnis**

<b>Tabelle1</b> Wichtige Kennzahlen zur generellen wirtschaftlichen Entwicklung der Türkei.....	61
---	----

## VORWORT

Als gebürtiger Türke, der im Jahr 1980 die Türkei in Richtung Österreich verlassen hat, beobachte ich seit Jahren die rasante Entwicklung, die dieses Land nimmt. Aus Österreichischer Sicht hat sich gerade in den letzten Jahren gezeigt, dass ins besonders die Türkei, die wirtschaftlich wesentlich weiter entwickelt ist als die direkten Nachbarländer Österreichs für die Österreichischen Unternehmen, die die Osteuropäischen Länder bereits erschlossen haben und jetzt auf der Suche nach neuen ertragreichen und viel versprechenden Märkten sind ein sehr spannender Immobilienmarkt ist oder werden kann. Freilich gibt es hier noch die Frage der unterschiedlichen Kultur und es braucht entsprechend Begleitung, um die Unterschiede vergessen zu machen und die gemeinsamen Ziele, die es zweifellos auf beiden Seiten gibt zu verbinden. Der Immobilienbereich, der von jeher einen besonders entwickelten Sektor in der Türkei darstellt bietet für Investoren ungeahnte Möglichkeiten neue Großprojekte zu starten und erfolgreich zu entwickeln.

Meine Arbeit beschäftigt sich im speziell mit den Logistikimmobilien, da diese für ausländische Investoren besonders spannend sind. Ihr grundsätzliches Konzept geht von Angebot und Nachfrage aus und bringt einen hohen Kundennutzen. Dieser ist bei Logistikimmobilien aber einfacher mit Hilfe von klassischen Bewertungsmethoden und einer ordentlichen Due Diligence zu erreichen und weniger von emotionalen Faktoren abhängig wie es z.B. im Wohnbau der Fall ist, der sich entsprechend stärker an die Kultur des Bewohners anpassen muss. Die Logistikimmobilien genießen ihren Erfolg aus klaren betriebswirtschaftlichen Überlegungen und sollten daher in jedem größeren Immobilieninvestmenthaus auch mit Standort Türkei vorhanden sein. Um die Sache entsprechend schmackhaft für Investoren zu machen, beschäftigt sich meine Arbeit nach der umfangreichen Definition von Logistik und Logistikimmobilien zunächst mit einer allgemeinen Bestandsaufnahme der derzeitigen wirtschaftlichen Lage in der Türkei und konkreten Beispielen von bereits sehr gut funktionierenden Logistikimmobilien in der Türkei. Danach wird nochmals ausführlich auf die gründliche Due Diligence eingegangen, die eine unabdingbare Voraussetzung vor der Entscheidung rund um eine Logistikimmobilie darstellt. Dabei wird auch auf die ursprüngliche Nachfrage nach Waren und die Warenströme entsprechend eingegangen um die Basis und Notwendigkeit für die Errichtung von Logistikimmobilien entsprechend zu hinterfragen.

Wie war die Logistik bisher aufgestellt, was sind Trends wie sieht die Zukunft an Methoden, Transportmitteln aber auch Ergebnissen aus. Wo lohnt es sich aufgrund entsprechender Makroökonomischer Daten zu investieren und was sind die Anforderungen an einen solchen

Logistikstandort. Beispiele an großen und bereits sehr entwickelten Logistikstandorten werden ebenso beschrieben, wie die grundsätzlichen Vorgehensweise, die einem Investor empfehlenswert scheint, wenn er sich auch in diesem vielleicht für ihn noch fremden Markt bewegen möchte. Ziel meiner Arbeit aber auch meiner spezialisierten Ausbildung auf diesem Gebiet soll sein, ein guter, objektiver Berater zwischen den beiden Kulturen zu sein, der mit den Methoden der modernen Betriebswirtschaft und der Immobilienbewertung wirklich objektive Beratung für interessierte Investoren für Logistikimmobilien liefern kann. Dafür ist es notwendig hier ein möglichst umfangreiches und umfassendes Bild der notwendigen Fragestellungen zu liefern, die ein Investor vorab abhandeln sollte.

Zum Abschluss soll ein Zukunftsausblick über die weitere Entwicklung der Türkei und ihres Logistikimmobilienmarktes, die Arbeit beschließen, wobei ich trotz aller politischen und wirtschaftlichen Risiken, die der Standort Türkei mit sich bringt, die positive Auffassung habe, dass die Türkei ein sich immer rascher entwickelndes Land darstellt, dass bereit ist. Verbesserungen, was rechtliche und wirtschaftliche Rahmenbedingen betrifft einzuführen und deshalb jedenfalls als Zukunftsstandort in Betracht gezogen werden sollte.

# 1 LOGISTIK

Dieses erste Kapitel soll vor allem ein Grundverständnis für den Logistikbegriff vermitteln, der Voraussetzung für die nähere Beschäftigung mit Logistikimmobilien ist.

## 1.1 Logistik - Eine Kurzeinführung

Bevor näher auf die Logistikimmobilie an sich eingegangen wird, sind vorab einige Begriffe, die für das Gesamtverständnis unbedingt notwendig sind, eindeutig zu definieren und zu klären.

### 1.1.1 Begriffe und Grundverständnis

#### 1.1.1.1 Definition Logistik

Der Begriff Logistik leitet sich ursprünglich aus dem griechischen logos – Vernunft, Urteil (auch mathematisch -> Logik) oder dem französischen loger – einquartieren (militärische Herkunft) ab. Heute versteht man unter Logistik: Planung, Steuerung, Ausführung und Kontrolle unterbrochener Flüsse materieller Güter und zugehöriger Informationen von Beschaffungsmärkten durch güterumformende Unternehmen zu den Absatzmärkten (Prof. Karl M. Brauer, Berlin). Logistik - eine System- und Querschnittsfunktion im Güterprozess<sup>1</sup>

„Logistik ist die Gestaltung und Steuerung von Güter- und Materialströmen zur optimalen Durchführung von Produktions- und Konsumtionsprozessen. In Zukunft werden nicht nur Anforderungen wie Schnelligkeit, Kosteneffizienz im Vordergrund stehen, sondern vor allem Flexibilität, Anpassungsfähigkeit bei Stabilität und Zuverlässigkeit. Mehr und mehr rücken auch bisher innerbetriebliche Prozesse Produktionssteuerung und Qualitätsmanagement in den Aufgabenbereich der Logistik. Logistik = Element der betrieblichen Wertschöpfungskette!“<sup>2</sup>

#### 1.1.1.2 Anteil der Logistik am betrieblichen Wertschöpfungsprozess, Material, Entwicklung, Einkauf Beschaffung, Produktionsplanung und -steuerung Produktion Distribution, Information

LOGISTIK: Entsorgung, Controlling, Finanzierung

„Logistik = Steuerelement jeder Wertschöpfungsebene“<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 4

<sup>2</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 5

<sup>3</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 6

### 1.1.1.3 Verständnis des Logistikprozesses und wichtige Grundbegriffe

Der Logistikprozess findet am Weg von der Fabrik zum Endkunden statt:

Fabrik <->Logistik <-> Endkunde. „Traditionelle Ziele dabei sind:

- Kosten niedrig halten
- Qualität
- Termin(treue)
- Ergänzende Ziele
- Flexibilität
- Schnelligkeit

Ergänzende Ziele = treibende Kraft der Logistik, z.B. näher beim Kunden sehen<sup>4</sup>

### 1.1.1.4 Logistikkarten:

Produktionslogistik Business to Business dient der Versorgung der Produktionsabläufe der Güterherstellung (u. a. Lieferantenparks der Automobilindustrie). Distributionslogistik Business to Business oder Business to Consumer dient der Versorgung des Einzelhandels (b-c) und orientiert sich nachhaltig an Bevölkerungsagglomerationen sowie Logistiknetzwerken. Es wird in Distributionslogistik und Produktionslogistik unterschieden. Traditionelle Spediteuraufgaben sind Transport, Umschlag, Lagerung, Verpackung, Kommissionierung, Auftragsabwicklung und Versand.

## 1.1.2 Logistik im Spiegel der Zeit

### 1.1.2.1 Vom Spediteur zum Logistiker

Das Aufgabenfeld einer heutigen Spedition bietet vermehrt Leistungen hinsichtlich:

- Logistikberatung
- Logistikorganisation
- Qualitätssicherung
- Montage
- u.U. Finanzdienstleistung (z.B. Factoring)
- Marktservice
- Kundendienst
- I&K-Technik

Logistik in der heutigen modernen Wirtschaft gewinnt Bedeutung durch Outsourcing<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 7

<sup>5</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 9

### **1.1.2.2 Vom Spediteur zum Logistiker-Wesentliche Gründe des Outsourcings**

1. Kostenreduzierung
2. Konzentration auf Kernkompetenzen
3. Vermeidung von Investitionen
4. Serviceverbesserung
5. Nutzung von Synergieeffekten
6. Reduzierung von Kapazitätsengpässen- Kosteneffizienz erzeugt weitere Logistikaufgaben<sup>6</sup>

Produzierende Unternehmen konzentrieren sich zunehmend auf ihre Kernkompetenzen, es kommt daher zu einer Abnahme der Fertigungstiefe auf unter 20% (z.B. im Automobilbau).

Es entwickeln sich neue logistische Dienstleistungen wie z.B. Lagerlose Versorgung der Produktion durch JIT/JIS bei sinkenden Logistikstückkosten, aber höherer Verfügbarkeit. Zunahme der Logistikkomplexität bringt aber auch mehr Abhängigkeit vom störungsfreien Ablauf daher ist die Logistik ein erfolgskritischer Faktor<sup>7</sup>

### **1.1.3 EU und Globalisierung- Führende Weltmarktregionen**

Ein kurzer Überblick über den Weltmarkt zeigt die globale Verteilung des Logistikumsatzes in Relation zum Anteil am Welthandel.

1. EU 460 Mio. EW 30,3 %
2. USA 275 Mio. EW 15,7 % Anteil am Welthandel
3. Japan 126 Mio. EW 5,45 %<sup>8</sup>

#### **1.1.3.1 Globale Trends**

Folgende Trends verstärken sich und verursachen rascheren globalen Austausch aber auch vermehrte Konzentration. Indirekt steigt damit auch der Logistikbedarf.

- Finanzströme
- Warenströme
- Informationsströme
- Shareholder Value
- Outsourcing
- Offshoring
- Internet<sup>9</sup>

---

<sup>6</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 10

<sup>7</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 11

<sup>8</sup> Quelle: Europäische Kommission Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 12

<sup>9</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 14

### 1.1.3.2 Globale Trends im Detail und ihre Auswirkungen

- Weltweiter Abbau des Protektionismus – geografische Grenzen werden bedeutungslos
- Deregulierung der Transport- und der Kommunikationssysteme
- Weltweiter Wandel der Verkäufermärkte (push) zu Käufermärkten (pull) und damit zunehmende Produkt-Differenzierung („1 to 1 Products“), Service-Orientierung der Gesellschaft Globale Aktivitäten zur Stärkung gegen Krisen
- Weiter zunehmender Kosten-, Qualitäts- und Zeitdruck, neue Wettbewerber
- Wachsende Arbeitsteilung und Verringerung der Fertigungstiefe – vertikale Netzwerke
- Produktionsverlagerung in Niedrig-Lohn-Länder z.B. Asien und Osteuropa
- Trend zu immer größeren Industriekonglomeraten und Handelsunternehmen e-Business-Technik in allen Unternehmensbereichen (Integrierte Informationsverarbeitung und Telekommunikation) Flexible Fertigungssysteme und – Technologien (z.B. JIT/JIS)
- Globale Trends erhöhen Logistikvolumen weiter<sup>10</sup>

### 1.1.4 Auswirkungen auf den europäischen Logistikmarkt

Es gibt eine generelle Neuausrichtung Europas seit 01. Mai 2004 durch die Aufnahme der osteuropäischen Staaten in die EU.

Damit verlagern sich die Transportströme und deren Intensität. Steigende Bedeutung haben auch Nordeuropa (z.B. Finnland) wie auch Südosteuropa (Slowenien, Bulgarien, Türkei ...).

Diese Entwicklung bedingt aber auch eine langfristig abnehmende Bedeutung von traditionell bisher umschlagstarken Plätzen wie Rotterdam/Antwerpen<sup>11</sup>

## 1.2 Logistikprozesse und Immobilientypen

Generell kommt es zu einer Flexibilisierung und Kerngeschäftskonzentration der Logistiker.

Es ist Anpassung auf der Immobilienseite notwendig. Der Trend geht eher in Richtung Miete und dabei zu kürzerer Mietvertragslaufzeit, an Aufträge der Logistiker angepasst (3-5 Jahre)

Weiters gibt es einen Trend zu größeren Standorten aufgrund von Bündelung und Kooperationen dabei werden Synergieeffekten realisiert. Die Nähe zu Produzenten und Abnehmern der Logistiker wird immer wichtiger, in Zukunft wird vielleicht nur noch gemietet<sup>12</sup>

---

<sup>10</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 15

<sup>11</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 16

<sup>12</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 23

## **1.2.1 Logistikimmobilienarten und ihre Entwicklung**

„Logistikobjekte sind Immobilien für Lagerung, Umschlag, Kommissionierung und Veredelung von Waren u. Gütern, verbunden mit notwendiger Infrastruktur/Technik (z.B. Fördertechnik, Büro- und Sozialräume, EDV, Tankstelle, Werkstatt), an einem speziellen Standort (ideal = Gewerbegebiet/GVZ mit weiteren Logistikern) mit guter Anbindung an Verkehrsinfrastruktur (z.B. Umschlaganlagen für Strasse, Schiene, Wasser, Luft), die üblicherweise von Logistikunternehmen auf Basis von Logistikdienstleistungsverträgen betrieben werden. Moderne Standorte sollten Bi-Modalität ermöglichen“<sup>13</sup>

### **1.2.1.1 Logistikimmobilienarten nach Größenordnung und Nutzungsart**

Hub/Distribution Center (Europa-Zentrallager) ist eine Umschlaganlage, die von Logistikdienstleistern im Stückgutbereich meistens im Rahmen flächendeckender transnationaler Kooperationen betrieben wird.

Public Shared Warehouse (Mega Center mit ergänzenden DL) bietet eine erweiterte Dienstleistung wie Lagerung, Kommissionierung, Montage und Verteilung (added value services) und gleichzeitig Umschlag für verschiedene Kunden wie Produktionsunternehmen oder Handelsketten.

One Customer Warehouse (Zentrallager für einen Auftraggeber) ist ein Outsourcing-Projekt für einen industriellen Großkunden oder eine Handelskette mit Abschluss eines längerfristigen Miet- und Logistikdienstleistungsvertrages.

„Ab „Bandende“ beim Produktionsunternehmen werden alle Leistungen bis zur Zustellung an den Endabnehmer erbracht.“<sup>14</sup>

### **1.2.1.2 Weitere Logistikimmobilienarten**

(City-) Logistik-Center/Metropolitan-Distribution-Center stellt eine letzte Umschlags- und Verbindungsstelle zwischen Produktion und Endverbraucher dar. Dabei steht der Umschlagprozeß im Vordergrund, ein Sonderfall davon in das Güterverkehrszentrum, das in Folge noch näher erklärt wird.<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 25

<sup>14</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 26

<sup>15</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 27

### 1.2.1.3 Typen von Logistikimmobilien

Hier soll nur ein gestraffter Überblick über die Haupttypen und ihre Eigenschaften gegeben werden:

#### **Umschlaghallen**

Höhe

Anzahl Tore

Freiflächen

#### **Distributionshallen**

Höhe

Anzahl Tore

Freiflächen

#### **Hochregallager**

Höhe

Anzahl Tore

Freiflächen

#### **Kühlhallen**

Höhe

Anzahl Tore

Freiflächen

Drittverwendungsfähigkeit gegeben

Betriebseinrichtung

Logistikmaschine

Drittverwendungsfähigkeit

eingeschränkt

Drittverwendungsfähigkeit

stark eingeschränkt

Investoren konzentrieren sich auf Distributionshallen<sup>16</sup>

### 1.2.2 Interessante Regionen für Logistikimmobilien in Europa Europäische Drehkreuze im Seefrachtbereich

Folgende Standorte stellen wichtige Regionen für Logistikimmobilien dar, durch wirtschaftliche und politische Veränderungen sind diese Regionen, aber nicht fix definiert.

- Rotterdam Hamburg Südeuropa Antwerpen zukünftig Wilhelmshaven Südosteuropa

---

<sup>16</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 28

- Europäische Drehkreuze im Luftfrachtverkehr Frankfurt/Main Paris (CDG) Südosteuropa
- London /Heathrow Amsterdam Mittlerer Osten Verkehrsträgerwechselstandorte
- See-/Binnenhafen/Flughafen
- Straße/Schiene (Wegfall der Grenzkontrollen) – GVZ Zentrum und Südosteuropa gewinnen allgemein an Bedeutung<sup>17</sup>

### **1.3 Objektanalyse**

#### **1.3.1 Standortanalyse**

Aufgrund der zuvor gewonnenen Erkenntnisse kann festgehalten werden, dass die Muß-Analyse im wesentlichen auf die Nachfragestrukturen abzielt und deren Potentiale untersucht. Eine Untersuchung ohne konkrete Nutzungsbedürfnisse ist wenig zielführend. Die Logistikimmobilie ist allgemein NICHT für Spekulation geeignet.<sup>18</sup>

##### **1.3.1.1 Makroanalyse**

Die Makroanalyse hinterfragt generell folgende Punkte:

- Nähe zu Hauptverkehrsader (mögl. Drehkreuz)
- Autobahnkreuz (staufrei)
- Bahnanschluss (nimmt an Bedeutung zu)
- Flughafen
- Hafen (See- und Binnenhafen)
- möglicher multimodaler Transport
- Nähe zu Ballungszentren und potentiellen Auftraggebern (Drittverwendung?)
- Arbeitskräftepotential – insbesondere Techniker, Multimodaler Vernetzungsgrad gewinnt an Bedeutung.<sup>19</sup>

##### **1.3.1.2 Mikroanalyse**

Optimale Verkehrsanbindung, wie die Nähe zu einer Autobahnauffahrt, möglichst mehrere Zufahrtstrassen und idealerweise keine Ortsdurchfahrten, Ampeln oder Kreuzungen sind genauso wesentlich in der Mikroanalyse, wie die Widmung als Gewerbegebiet mit 24h-Zufahrtsgenehmigung und möglichst hohen Lärmemissionswerten. Weiters ist es wesentlich keine Wohngebiete in der Nähe zu haben. Gute Bodentragfähigkeit (möglichst keine

---

<sup>17</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 28

<sup>18</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 31

<sup>19</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 33

Sandgruben oder Moorgebiete!!) die Infrastruktur vor Ort (Tankstelle, Gastronomie, evtl. Hotel) sowie Planungssicherheit und generell die Nachhaltigkeit der Nutzbarkeit sind entscheidend.<sup>20</sup>

### 1.3.2 Grundstücks- und Gebäudeanalyse

Für das Grundstück ist die Ausweisung als GI/GE Gebiet mit 24h-Verkehrserlaubnis – hinreichende Lärmkontingente wesentlich. Ein möglichst rechtwinkliger Zuschnitt, Breite Straßenfront (Zu- und Ausfahrt), Gelände möglichst plan, eine tragfähige Bodenbeschaffenheit (keine Altlasten/Denkmäler) sowie die Straßenanbindung ausreichend dimensioniert (mind. 10m Breite) ist wesentlich. Expansionsmöglichkeiten (evtl. Option auf Nachbarliegenschaft), Größe ca. 150 – 250% der benötigten Gebäudegröße je nach Nutzungsart (Lager- vs. Umschlaghalle) wären ideal. Grundsätzlich sind Gelände und Boden große Kostentreiber.<sup>21</sup>

Andere wichtige Punkte sind die Art der Außenflächengestaltung, hinreichende Rangiermöglichkeiten, idealerweise die Möglichkeit der Umfahrung des Gebäudes (Zeitfaktor!) und die besondere Befestigung der Rampenbereiche (Betonplatten).

Eine Abzäunung idealerweise mit Videoüberwachung und geeigneter Begrünung, sowie ausreichende PKW-Stellplätze (1StP für 300-400m<sup>2</sup> Lagerfläche, 1StP für 125-175m<sup>2</sup> Umschlaglager), und idealerweise auch LKW-Stellplätze, vielleicht auch Wechselbrückenstellplätze gehören zu den gefragten Eigenschaften. Die Planung sollte grundsätzlich nur mit erfahrenen Partnern stattfinden!<sup>22</sup>

Bei der Grundstücks- und Gebäudeanalyse sollte besonders auf die Hallenboden Statik gem. Nutzungsart (<->HRL) mindestens 5,0 to /m<sup>2</sup>, Ebenheit, Widerstandsfähigkeit, Rissbildung ist durch Betonwahl weitestgehend ausschließen, Rücksicht genommen werden. Ein heller Farbton für die Hallenkonstruktion, Rammschutz für Gebäude, Länge modular ergänzen die idealen Bedingungen. Möglichst keine Stützen innerhalb der Brandabschnitte (max. 10.000m<sup>2</sup>) sind ein weiteres positives Kriterium. Der richtige Hallenboden ist entscheidend für Immobilienlanglebigkeit.<sup>23</sup>

Bei der Hallenkonstruktion ist die Unterteilbarkeit, die Höhe im Andockbereich 5m UKB ausreichend für Umschlag in Gänze. Im Lagerbereich reicht 10m UKB, HRL ab 14m – ca. 60m UKB (mit entsprechender Technik) und Brandschutz (idealerweise Sprinkleranlage).

---

<sup>20</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 33

<sup>21</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 34

<sup>22</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 35

<sup>23</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 36

Der Barwert der Versicherungsprämie sollte in richtiger Relation zur Investition stehen. Die Beleuchtung sollte 200 Lux /m<sup>2</sup> am Boden und in Arbeitsbereichen bis zu 500 Lux betragen. Die Heizung – meist werden Gasdeckenluftheizung verwendet sowie Klimaanlage sind je nach Verwendungszweck unabdingbar. Eine klare Gliederung wo der Wareneingang/-ausgang stattfindet, wie die Toranordnungen sein sollen, möglichst ohne Kreuzung oder rechte Winkel. Eine Optimale Größe + 20% Reserve bringt Flexibilität und erleichtert die Nachnutzung.<sup>24</sup>

Genügend Verladetore (1 Tor/900m<sup>2</sup> Lager), manuell, nicht unbedingt automatisch mit Andockschürze, Überladebrücken elektrohydraulisch, Tragfähigkeit für Staplerverkehr (6Kn) sind auch wesentlich.

Eher selten finden sich Unterflurförderanlagen. Wichtig sind ein Sicherheitskonzept mit Kameraüberwachung (außen/innen) und Sicherheitsschleusen (außen/innen). Allgemein reduzieren sich durch Trends in der Baukonstruktion und Standardisierung der Produkte/Fertigung die Projektentwicklungs-, Planungskosten und es kommt zu einer Bauzeiterparnis.<sup>25</sup>

### **1.3.3 Logistikpark-Bildung**

Die Logistikparkbildung bietet Risikominimierung für Investoren und Synergien für die Nutzer.<sup>26</sup>

#### **1.3.3.1 Einzelimmobilie versus Parkimmobilie**

Ein kurzer Vergleich zwischen der Einzelimmobilie und der Parkimmobilie wird durch die Betrachtung folgender Punkte erarbeitet: Laufzeit des Mietvertrages, Mieterbonität, Nutzungsdauer der Immobilie, Objektqualität<sup>27</sup>

### **1.3.4 Exkurs: Gewerbepark**

Worum es sich bei einem Gewerbepark handelt soll hier noch genauer erläutert werden:

Definition:

- Planung, meist ganzheitliche Entwicklung auf der „grünen Wiese“
- Dienstleistungsorientierte Nutzung
- Modulare Gebäude mit flexiblen Büroanteilen, Serviceflächen und Lager
- Höchste Verbreitung in den 80er/90er Jahren<sup>28</sup>

<sup>24</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 37

<sup>25</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 38

<sup>26</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 55

<sup>27</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 56

<sup>28</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 60

**Gewerbepark Weitere Merkmale:** Häufig ist es zu teilweise spekulative Errichtung gekommen.

Die Entwicklung hat sich seit den 70er Jahren ausgeprägt, zunächst gab es einen hohen Hallenanteil mit geringer Bodenbelastung (3t/m<sup>2</sup>), später hat sich der Büro-/Serviceflächenanteil vergrößert.

Heute gibt es fast ausschließlich Büros mit geringem Serviceflächenanteil. Hohe Büro-/Serviceflächen sind aber generell für Logistik ungeeignet.<sup>29</sup>

## 1.4 Spezifika bei Finanzierung und Investment

### 1.4.1 Finanzierung

Die Logistikimmobilie ist eine klassische Betreiberimmobilie. Bei der Finanzierung ist von daher primär auf die Drittverwendung und auf den Betreiber abzustellen:

Generell denkt man an einen konventionellen Dienstleister oder einen Logistikprovider mit/ohne ergänzenden Services. Wichtig im Vorfeld der Finanzierung ist:

- Netzwerkeinbindung (strat. Partnerschaften),
- Erfahrung,
- Internationale Ausrichtung,
- Kooperationsbereitschaft,
- Immobilienkompetenz, B O N I T Ä T (nicht nur finanzielle Situation) sind zudem wesentlich.<sup>30</sup>
- Eigenkapital: (Innen-/Außenfinanzierung)
- + Standortsicherung,
- + Keine Bankenmitsprache,
- Kapitalbindung außerhalb des Kerngeschäfts,
- Inkongruenz mit Dienstleistervertrag,
- Verschlechterung Bilanzrelation, u. U. Mitspracherechte der Gesellschafter!<sup>31</sup>

### 1.4.2 Finanzierungsmodelle

Es gibt die unterschiedlichsten Finanzierungsformen. Hier sollen beispielhaft die wesentlichsten genannt werden:

Immobilienfinanzierung über Bankdarlehen:

- + langfristige Standortsicherung,
- + Standing am Standort,

---

<sup>29</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 61

<sup>30</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 63

<sup>31</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 63

- Verschlechterung Bonität/ Bilanzrelationen (Basel II),
- Bindung von Kapital außerhalb des Kerngeschäftes,
- Keine Kongruenz zwischen Immobiliennutzung und DL-Vertragslaufzeit.

Leasing:

- + sale and lease back bestehender Standorte,
- + nachhaltige Standortsicherung,
- keine Flexibilität während der Grundlaufzeit. Herkömmliche Methoden verlieren an Bedeutung<sup>32</sup>

### 1.4.3 Spezielle Finanzierungsmodelle

Investorenmodell (evtl. Logistik Park):

- + Kongruenz der Laufzeit des Mietvertrag und des DL-Vertrages möglich,
- + Keine Bindung von Kapital außerhalb des Kerngeschäftes,
- + Keine Verschlechterung der EK-Quote (Bilanzneutral!),
- Standortsicherung nur während der Vertragslaufzeit,
- u. U. keine nutzungsspezifischen Einbauten und Gestaltungen.

Investorenmodelle setzen sich nachhaltig durch.<sup>33</sup>

Merkmale: Logistikimmobilie ist „problemlos“ von einem Dritten nutzbar, Objekt ist mit Standardisierungs-/Vereinheitlichungsstandards so zu planen, dass Anpassungen an veränderte Bedürfnisse, Marktgegebenheiten oder Kunden mit überschaubarem Investitionsaufwand realisiert werden können, Eine gute Drittverwendungsfähigkeit erleichtert die Finanzierung, da die Nachhaltigkeit des Wertes der Logistikimmobilie gesicherter ist (worst-case Betrachtung der Finanzierungsgeber).<sup>34</sup>

### 1.4.4 Drittverwendungsfähigkeit

Grundsätzlich ist zu unterscheiden, ob ein Mieter planmäßig auszieht oder außerplanmäßig. Weiters ob es sich um die Erstvermietung handelt.

Gibt es einen adäquaten Preis und einen adäquaten Vermietungszeitraum wird die Wiedervermietung kein Problem darstellen. Meist sind dann auch keine Umbauten notwendig.<sup>35</sup>

Unter Beleihungsgesichtspunkten richtet sich der Immobilienwert ausschließlich nach den langfristig zu erzielenden Mieteinnahmen (Marktmieten) = kapitalisierter Ertragswert = Beleihungswert. Der Standort und die Bausubstanz müssen für mindestens zwei logistische

---

<sup>32</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 64

<sup>33</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 65

<sup>34</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 66

<sup>35</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 67

Kernaufgaben (Umschlag, Lagerung, Konfektionierung) „marktgängig“ sein. Eine Teilbarkeit der Flächen muss gegeben sein. Flächenlasten und die Regalierung, sowie 2-bis3-seitige Andienungsmöglichkeiten und unterschiedliche Staplersysteme sind sehr wesentlich.<sup>36</sup>

#### **1.4.5 Investment**

Für Investoren sind Logistikimmobilien in der letzter Zeit deutlich attraktiver geworden. Dies ist im wesentlichen auf folgende Faktoren zurückzuführen: stabile, nachhaltige Mieterzielung, stabile, nachhaltige Nachfrage, stabiles, nachhaltiges Mietniveau am Markt.

Weitere Vorteile der Logistikimmobilien sind:

- + Keine komplexe Immobilie,
- + an guten Standorten gute Drittverwendungsfähigkeit bei gegebener Infrastruktur und Flexibilität bzw. Standardisierung der Immobilie
- + Risikostreuung weniger zyklisch als Büros/Einzelhandel,
- + Größenordnungen und Standardisierung nehmen zu (Fondseignung).<sup>37</sup>

Dennoch ist zu beachten, dass steigende Grundstückspreise die Investorententscheidung massiv beeinflussen! Wie bei allen anderen Immobilienarten ist Grund und Boden ein knappes Gut.

#### **1.5 Ausblick**

In der Zukunft wird es für die Logistik zu weiterer Globalisierung kommen. Zunehmende Professionalisierung und Zunahme der Arbeitsteilung sowie weitere Auslagerung der Logistikaufgaben sind im Kommen. In den USA sind es schon knapp 60%. Outsourcing vorgelagerter Logistikaktivitäten wird gängig. Logistikleistungen werden allgemein noch komplexer. Es wird einen zunehmender Fokus auf Logistikparks geben.<sup>38</sup>

Für die Immobilien/-investoren bedeuten diese Trends mittelfristig sinkende Renditen (auf ca. 6,75 bis 8,0%) sowie steigende Anforderungen an die verkehrliche Anbindung. Es gibt einen Trend zur Entwicklung reiner Logistikparks mit guter Flächenausnutzung, dabei sind Verkehrsflüsse und –bewegungen innerhalb des Standortes zu beachten (z.B. Expressdienste vorne im Park ansiedeln).

Ein Schienenanschluß wird wegen erhöhten Verkehrsaufkommens wichtiger werden. Die Nähe zu Binnenwasserstrasse ist ebenso langfristig interessant. Es müssen Netzwerkeffekte genauso wie Grundstücksknappheit beachtet werden. Die Preise sinken nicht. Hohe Preise verursachen aber einen Wettbewerbsnachteil für viele Standorte. Güterverkehrswege

---

<sup>36</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 68

<sup>37</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 69

<sup>38</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 72

müssen beachtet werden. Es kommt zu zunehmender Anmietung und weniger Eigeninvestments. Der gängige Nutzerwunsch liegt derzeit bei einer Mietvertragslaufzeit von 3-5 Jahren. Mehr und mehr internationale Entwickler und Investoren sind am Markt.<sup>39</sup>

Aus den erwähnten Entwicklungen kann folgendes geschlossen werden:

**„Fazit:**

- Einzelobjekte sind problematisch
- Hallengrößen nehmen zu
- Mietvertragslaufzeiten verkürzen sich
- Renditen werden weiter sinken
- Managementanforderungen steigen

Warehousing = nachhaltige eigene Asset-Klasse.<sup>40</sup>

---

<sup>39</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 73

<sup>40</sup> Frank-Wolfgang Hirdes CapTen AG 73

## 2 LOGISTIKIMMOBILIEN

In diesem Kapitel wird beginnend von der Erläuterung des Ursprungs der Logistik über die Entwicklung der Logistik konkret auf Logistikimmobilien und ihre besondere Beschaffenheit sowie ihren Anreiz für Nutzer, Projektentwickler und Investoren berichtet.<sup>41</sup>

### 2.1 Einführung

Seit einigen Jahren sind die Logistikimmobilien verstärkt im Fokus der Investoren. Dieses Phänomen begründet sich einerseits durch gewaltigem Anlagedruck und andererseits hohen Renditezielen der Immobiliengesellschaften, zudem gibt es eher sinkende Anfangsrenditen im Bereich der reinen Büroobjekte und Hotelobjekte.

Die Logistik, ist heute ein Teil der Betriebswirtschaftslehre und beschäftigt sich mit der Planung und Organisation von Warenflüssen und die tatsächliche Beförderung von Gütern aller Art, diese Definition spiegelt den Begriff zumindest für die Privatwirtschaft wieder. Zunächst waren für diese Aufgaben die Spediteure verantwortlich, die Weiterentwicklung von deren Aufgaben im Zuge der Übernahme komplexer Aufträge übernehmen heute Logistiker oder Logistikdienstleister. Die Veränderung hat sich sowohl durch ausgefeilte Warenwirtschaftssysteme und ganz allgemein durch die Werkzeuge, die in der Lage waren Beschaffung und Distribution zu harmonisieren. Zusätzlich ergab sich ein ständiges Wachstum, was die produzierten Gütermengen, was die Rohstofftransporte erhöht hat. Außerdem hat sich der Transport von Grundstoffen und Massengütern rückläufig entwickelt und das Transportvolumen von kleinteiligen Finalprodukten hat sich erhöht. Durch entsprechenden Wettbewerbsdruck kam es zu Betriebskonzentrationen, durch den Wegfall von Handelsschranken durch die Globalisierung auch zu Standortverlegungen. Rund um Produktionsstandorte expandierte die Zulieferindustrie und dabei entstanden neue Formen der Vorratshaltung. Wo man früher noch eigene Lager gehalten hat, mussten immer mehr Rohstoffe, Teil- und Fertigprodukte just-in-time transportiert und zwischengelagert werden. Dabei wurde verstärkt Outsourcing eingesetzt. All das hat die Nachfrage nach Logistik und damit auch nach Logistikimmobilien erhöht. Logistiker wollen dabei kundennahe sein, was am ehesten durch ein zahlreiche Standorte erreicht werden kann, wo die Kundenaufträge effizient und schnell abgewickelt werden können. Dabei fällt auf, dass die Mieter von Logistikimmobilien Vertragslaufzeiten von 1-3 Jahren anstreben, weil damit größtmögliche Flexibilität gesichert werden kann. Das widerspricht dem Investor, der eine langfristige Rendite erwartet. Die Logistikimmobilie an sich zeichnet sich grundsätzlich durch ihre Immobilität und lange Lebensdauer aus. Demzufolge unterliegen die logistischen

---

<sup>41</sup> Vgl. zu diesem Kapitel: Kielkopf, J.: Marktanalyse Logistikimmobilien; Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien;

Handlungsprozesse einem raschen Wandel, dem die Logistikimmobilien meist nur langsam folgen können. Deshalb müssen Logistikimmobilien so flexibel wie möglich sein, damit sie rasch auf die Bedürfnisse eines neuen Mieters adaptiert werden können. Hier soll kurz der Wandel auf dem Logistikmarkt und seine Auswirkungen erläutert werden. Natürlich darf auch die Definition der Logistikimmobilie und ihrer einzelnen Kategorien an sich nicht fehlen. Danach werden die Nutzer von Logistikimmobilien vorgestellt und voneinander und miteinander verglichen. Eine Beschreibung von entscheidenden Determinanten für die Entwicklung und die Beurteilung einer Logistikimmobilie soll einem möglichen Investor Entscheidungen erleichtern.

Mit einem Eindruck vom aktuellen Logistikimmobilienmarkt und einigen exemplarisch genannten Standorten, soll einerseits abgeleitet werden, wie hoch der Bedarf an neuen Immobilien ist und welcher lukrative Markt sich dahinter verbirgt. Als weiterer Punkt werden in diesem Kapitel die Marktteilnehmer vorgestellt, für die eine Logistikimmobilie in Betracht kommt. Darüber hinaus gibt es einen Überblick über die Potenziale bzw. mögliche Renditen für Investoren.

## **2.2 Logistik**

### **2.2.1 Definition Logistik, Logistikdienstleister, Supply Chain Management**

Die Wurzeln des Wortes Logistik liegen zum einen im griechischen Wort „logos“ (= Verstand, Rechenkunst) und zum andern im germanisch-französischen Wortstamm „loger“ (= versorgen, unterstützen). Historisch entstand der Begriff Logistik im militärischen Bereich zur Beschreibung von Truppen- und Versorgungsbewegungen.<sup>42</sup>

Die Logistik ist „eine Führungskonzeption zur Entwicklung, Gestaltung, Lenkung und Realisation effektiver und effizienter Flüsse von Objekten (Güter-, Informations-, Geld- und Finanzflüsse) in unternehmensweiten und unternehmensübergreifenden Wertschöpfungssystemen.“<sup>43</sup> Sie ist eine betriebliche Querschnittsfunktion neben den Bereichen Beschaffung, Produktion und Absatz. Funktional gesehen lässt sich die Logistik in Beschaffungslogistik, Produktionslogistik, Distributionslogistik und Entsorgungslogistik untergliedern.<sup>44</sup>

Beschaffungslogistik umfaßt sämtliche Vorgänge, die der eigentlichen Produktion vorgelagert sind. Sie muss sicherstellen, dass alle zur Produktion notwendigen Grundstoffe, Rohstoffe und Vorprodukte rechtzeitig und in der notwendigen Qualität zur Verfügung stehen. Die

---

<sup>42</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 448.

<sup>43</sup> Vgl. Kielkopf, J., Marktanalyse Logistikimmobilien, S.4, Göpfert, I.: Logistik der Zukunft – Logistics for the future, S. 58.

<sup>44</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 449.

Produktionslogistik gibt alle Vorgänge innerhalb der Produktion wieder, die notwendig sind, damit kein Produktionsausfall entsteht. Die Distributionslogistik beschreibt die Zufuhr der produzierten Waren vom Produktionsstandort zu den jeweiligen Kunden. Die Entsorgungslogistik kümmert sich, Gegenstände, die nicht mehr benutzt werden können, vom Kunden an den Hersteller oder an ein entsprechendes Entsorgungssystem rückgeführt werden.<sup>45</sup> Die Aufgabe der Logistik ist es also:

Logistik sichert 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.<sup>46</sup>

### **Logistikdienstleister**

„Logistikdienstleister sind Unternehmen, die neben dem eigentlichen Logistik-Bestandteil wie transportieren und lagern auch noch Aufgaben wie Kommissionierung, Verpackung, Qualitätskontrolle bis hin zur Teilmontage übernehmen. Durch das zunehmende Outsourcing von nicht zum Kerngeschäft gehörenden Aufgaben wird der Logistikdienstleister immer mehr an Bedeutung gewinnen.“<sup>47</sup>

### **Supply Chain Management**

Supply Chain heißt übersetzt „Versorgungskette“. Dabei passen die Unternehmen die gesamte Versorgungskette an die Kundenbedürfnisse an, dabei wird versucht, die Produkte möglichst zu den geringsten Kosten und schneller als die Konkurrenz auf den Markt zu bringen<sup>48</sup> Die Kette umfasst dabei die Rohstoffanlieferung über die Fertigung, den Verkauf, die Entsorgung oder das Recycling sowie die dazugehörigen Geldflüsse.<sup>49</sup> Das Supply Chain Management gilt damit auch als das unternehmensübergreifende Logistikmanagement.

## **2.2.2 Outsourcing im Zusammenhang mit Logistikimmobilien**

Zunehmend wird von den Unternehmen Outsourcing betrieben. Durch den steigenden Konkurrenz- und Kostendruck werden immer mehr Bereiche, die nicht zum Kerngeschäft des jeweiligen Unternehmens gehören, an Logistikdienstleister vergeben. „Hierbei wird unterschieden in:

- 2PL (Second-Party-Logistiker)

Hierbei handelt es sich um einen Logistikdienstleister, der Kernlogistikaufgaben mit eigenen Assets (Immobilien, Fuhrpark und Personal) von einem Dritten übernimmt.

<sup>45</sup> Vgl. Kielkopf, J., Marktanalyse Logistikimmobilien, S. 4

<sup>46</sup> Vgl. [http://www.logistik-inside.de/sixcms/detail.php?template=de\\_lexikon\\_ergebnis\\_li&title=L\\*](http://www.logistik-inside.de/sixcms/detail.php?template=de_lexikon_ergebnis_li&title=L*) ,April 2008

<sup>47</sup> Vgl. Nord/LB: Logistikimmobilien – eine neue Chance für den Gewerbeimmobilienmarkt, S. 18.

<sup>48</sup> Vgl. Lawrenz, O.; Hildebrand, K.; Nenninger, M.: Supply Chain Management, S. 1.

<sup>49</sup> Vgl. Werner, H.: Supply Chain Management – Grundlagen, Strategien, Instrumente und Controlling, S. 4.

- 3PL (Third-Party-Logistiker)

Der Third-Party-Logistikdienstleister übernimmt nicht nur die reine Lager- und Transportfunktion für einen oder mehrere Kunden, sondern wickelt auch noch den kompletten Materialfluss sowie die Lagerprozesse seiner Kunden ab.

- 4PL (Fourth-Party-Logistiker)

Dieser Logistikdienstleister plant, steuert und kontrolliert sämtliche Supply-Chain-Funktionen. In der Regel verfügt er über keine eigenen Assets.<sup>50</sup> Die Logistikunternehmen müssen sich auch immer mehr spezialisieren bzw. Strategien entwickeln um sich auf dem Markt halten zu können. Die häufigsten Spezialisierungsstrategien sind die Konzentration, die Treuestrategie, die Branchenstrategie und die Streuung.

Mehr und mehr kommt es zum Outsourcing sehr komplexer Logistikdienstleistungen sowie logistischer Einzelleistungen wie z.B. die Lagerhaltung, Kommissionierung und Verpackung wird mit einer Nachfrageerhöhung nach modernen Logistikimmobilien gerechnet.<sup>51</sup> Moderne Logistikimmobilien sind derzeit allerdings noch rar, das steigert die Nachfrage, hemmt aber auch die Entwicklung. Die Anforderungen an Logistikimmobilien werden dabei aber durch die rasche technische Entwicklung und den vermehrte Platzbedarf immer größer. Eine Logistikimmobilie muss z.B. eine Hallenhöhe von mindestens 8-10 m haben, die Hallengröße sollte mindestens 5000 m<sup>2</sup> betragen, eine flexible Teilbarkeit ab einer Hallengröße von 10.000 m<sup>2</sup> ist ebenfalls zwingend notwendig und die Drittverwendungsfähigkeit muss ebenso vorhanden sein.<sup>52</sup> Somit wird der Markt der Logistikimmobilien immer interessanter für Projektentwickler und Investoren insbesondere auch für offene oder geschlossene Immobilienfonds.<sup>53</sup> Da allerdings der Logistikimmobilien-Sektor noch relativ jung ist, viele Projektentwickler und Investoren sich auf diesem Gebiet noch wenig Erfahrung mitbringen und das Angebot an modernen Logistikimmobilien derzeit noch gering ist, wird sich ein positiver Wachstumstrend nur langsam entwickeln.<sup>54</sup>

## 2.3 Immobilien für den Logistikbereich

Dieser Teil beleuchtet die Logistikimmobilien genauer, von der Definition über die einzelnen Typen, von möglichen Standorten bis zu den Nutzern.

---

<sup>50</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 452.

<sup>51</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 452.

<sup>52</sup> Vgl. Sireo Research: Deutschlandstudie 2006, S.73.

<sup>53</sup> Vgl. Nord/LB: Logistikimmobilien – eine neue Chance für den Gewerbeimmobilienmarkt, S.14.

<sup>54</sup> Vgl. Sireo Research: Deutschlandstudie 2006, S.74.

### **2.3.1 Definition von Logistikimmobilien**

Eine allgemeine Definition von Logistikimmobilien gibt es nicht. Der Begriff der Logistikimmobilie umfasst eine große Anzahl von Immobilien wie Lagerhalle/-haus, Umschlaghallen bzw. Hubs, Produktionslagern, SB-Lagerhäusern bis zu Güterverkehrszentren. Neugebaute Logistikimmobilien befinden sich meistens an Verkehrsknotenpunkten genauso wie im unmittelbaren Umfeld von Produktionsbetrieben.

Man kann Logistikimmobilien als Immobilien verstehen, die der Lagerung und dem Umschlag von Waren und Gütern dienen. Hier sind die großflächigen Einzelhandelsbetriebe ganz typische Logistikimmobilien. Bei den nahe den Produktionseinheiten befindlichen Logistikimmobilien wird meist mehr ausgelagert.<sup>55</sup>

### **2.3.2 Typen von Logistikimmobilien**

Für die Arten von Logistikimmobilien gibt es viele verschiedene Kriterien wie z.B. die Nutzungsanforderungen, die Spezifizierung der gelagerten Güter, die technische Beschaffenheit, der bauliche Zustand, die Kubatur, die Größe und die anteilige Nutzung.

Genauere Definitionen gibt es nicht für die Typisierung von Logistikimmobilien. Es gibt zudem sehr viele Sonderformen und Mischtypen.<sup>56</sup> Hier seien die wichtigsten Typen von Logistikimmobilien vorgestellt.

#### **2.3.2.1 Lagerhalle/-haus**

Die Lagerhalle bzw. das Lagerhaus ist die klassische Logistikimmobilie. Sie ist Bindeglied zwischen Beschaffung und Absatz. Die Lagerhallen sind meist nur in einfacher Bauweise (Stahlbeton oder Stahlskelett) errichtet und sind in der Regel eingeschossig. Lagerhallen lassen sich in folgende Typen unterscheiden:

- Rohstoff- bzw. Eingangswarenlager dienen zur Überbrückung von den Zeitpunkten Warenanlieferung und Weiterverarbeitung und sind daher zumeist im nahen räumlichen Umfeld des Betriebes angesiedelt.
- Produktionslager dienen zur Zeitüberbrückung zwischen Arbeitsvorgängen und gleichen Produktionsschwankungen aus.
- Werkslager beinhalten die vor Ort produzierten Waren und sind örtlich meistens an die Produktion angebunden.

---

<sup>55</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 453.

<sup>56</sup> Vgl. Sireo Research: Deutschlandstudie 2006, S.74.

- Zentrallager beinhalten das komplette Sortiment eines Unternehmens und werden für die Auslieferung an den Kunden bzw. die Versorgung nachgelagerter Produktionsstufen benutzt.
- Regionallager dienen in der Regel für Lagerschwankungen zwischen vor- und nachgelagerten Lagerstufen wie z.B. dem Zentrallager und dem Auslieferungslager.
- Auslieferungs- bzw. Distributionslager stellen den häufigsten Lagertyp dar. Sie liegen dezentral im jeweiligen Verkaufsgebiet und dienen zur Auslieferung der Waren an den Endkunden bzw. an den Handel.<sup>57</sup>

Die technische Ausstattung reicht dabei von einfachen Zwischenlagern ohne Heizung bis hin zu hochtechnisierten Hochregallagern ausgeklügelten Warenwirtschaftssystemen.

### 2.3.2.2 Umschlaghalle und Hub

„Umschlaghallen dienen der Aufteilung eingehender Waren aus dem Fernverkehr in den Nahverkehr und umgekehrt sowie für den Umschlag von einem Verkehrsträger auf einen anderen Verkehrsträger, z.B. von der Straße auf die Schiene.“<sup>58</sup> Üblicherweise werden hier die Waren nur kurz zwischengelagert. Meist haben diese Hallen viele Tore, bei geringer Hallenhöhe und einer begrenzter Hallentiefe, damit die Wege kurz gehalten werden können. Die spezifische Ausstattung richtet sich zumeist nach den Waren, die umgeschlagen werden und kann daher sehr unterschiedlich sein.<sup>59</sup>

Für die Hubs (zentrale Umschlags-Hallen) ist es besonders wichtig, dass ein rund um die Uhr Betrieb vom Standort her möglich ist.

#### Hochregallager

„Bei Hochregallagern handelt es sich meistens um Lager, die in Silobauweise gebaut werden und hoch automatisiert sind.“<sup>60</sup> Die Hochregallager haben teilweise Höhen bis zu 40m und haben an die Lagerungseinrichtungen hohe Anforderungen. So ist z. B. die Anschaffung eines Hochregalstaplers oder von Regalförderzeugen unumgänglich.<sup>61</sup>

---

<sup>57</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 454f.

<sup>58</sup> Vgl. Klaus, P; Krieger W. (Hrsg.): Gabler Lexikon Logistik, S.480.

<sup>59</sup> Vgl. Hirdes, F.-W.: Internationales Handbuch der Logistikimmobilie, S. 25.

<sup>60</sup> Vgl. Hirdes, F.-W.: Internationales Handbuch der Logistikimmobilie, S. 26.

<sup>61</sup> Vgl. Klaus, P; Krieger W. (Hrsg.): Gabler Lexikon Logistik, S. 176.

### **2.3.2.3 Güterverkehrszentrum (GVZ)**

„GVZ stellen Knotenpunkt für das Sammeln, Sortieren, Umschlagen und Verteilen von Gütern dar. Stets als Transportgewerbegebiete ausgewiesen, konzentrieren sie Transport-, Lager- und logistische bzw. transportbegleitende Dienstleistungsunternehmen.“<sup>62</sup> Verkehre werden hier gebündelt und dabei werden die Synergien vieler logistischer Funktionen genutzt.

### **2.3.2.4 Güterverteilungszentrum**

Das Güterverteilungszentrum ist ein Umschlagknoten der Transportkette für den Fern- bzw. Nahverkehr.<sup>63</sup> Hier geht es um ein Lagersystem, das meist von einem Logistikdienstleister betrieben wird und für die Lagerung von Gütern verschiedener Kunden dient.<sup>64</sup> Die Ausstattung des Güterverteilungszentrums variiert sehr stark nach Art der Kunden.

### **2.3.2.5 Distributionszentrum**

„Die Distributionszentren sind eine Kombination aus einem Lager- bzw. Kommissionierungssystem und einem Güterverteilungszentrum.“<sup>65</sup> Es werden Güter gelagert, umgeschlagen und je nach Kunden und Auftrag zusammengestellt und weiterverschickt.<sup>66</sup>

### **2.3.2.6 Containerterminal**

„Containerterminals sind Terminals, in denen Container von Fahrzeugen eines Verkehrsträgers auf Fahrzeuge eines anderen Verkehrsträgers umgeschlagen werden. Die größten Containerterminals befinden sich in den großen Seehäfen und dienen dort den internationalen Überseecontainerschiffen dazu, ihre Container auf andere Verkehrsträger umzusetzen.“<sup>67</sup>

### **2.3.2.7 Logistikzentrum**

Ab einer Größe von 10.000 m<sup>2</sup> kann von einem Logistikzentrum gesprochen werden. Die Betreiber sind die Logistikdienstleister wie Speditionsunternehmen, Kurier- und Expressdienste aber auch größere Industrie- bzw. Handelsunternehmen. Ein Logistikzentrum besteht meistens aus mehreren Hallen und ist häufig in verschiedene

---

<sup>62</sup> <http://www.logistikinside.de>, Jänner 2008

<sup>63</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 455.

<sup>64</sup> Vgl. <http://www.logistik-lexikon.de>, Dezember 2006.

<sup>65</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 456.

<sup>66</sup> Vgl. <http://www.logistik-lexikon.de>, Dezember 2006.

<sup>67</sup> Vgl. Klaus, P; Krieger W. (Hrsg.): Gabler Lexikon Logistik, S. 67.

rechtlich und wirtschaftlich unabhängige Logistikimmobilien gegliedert. Entwickelt werden die Logistikzentren meistens aus einer Hand. Der Büroanteil eines Logistikzentrums liegt in der Regel nicht über 15 %. Häufig finden sich Logistikzentren in der Nähe einer Autobahn bzw. einem Autobahnknotenpunkt und verfügen über eine 24 Stunden Anfahr genehmigung.

#### Gewerbeparks

Diese teilen sich meist in:

„Grundstück:

Die Grundstücksflächen bei Gewerbeparks betragen mindestens 20.000 m<sup>2</sup>. Die Fläche ist als Gewerbegebiet ausgeschrieben und hat in der Regel einen sehr guten Zugang zum Straßennetz. Entwickelt werden die Gewerbeparks entweder durch die öffentliche Hand oder von privaten Projektentwicklern.

Gebäude:

Die Hallen eines Gewerbeparks haben in der Regel nicht mehr als 10.000 m<sup>2</sup>. Die Gebäude sind überwiegend so ausgelegt, dass eine Teilung, eine Expansion oder die Drittverwendungsfähigkeit gegeben sind.

Die Übergänge von Gewerbeparks zu Logistikzentren sind aufgrund von Mischformen sehr fließend.<sup>68</sup> Gewerbeparks werden in der Regel von Projektentwickler entwickelt und werden durch eine Mischung von Büro-, Service- und Lagerflächen gekennzeichnet.<sup>69</sup>

### **2.3.3 Standorte von Logistikimmobilien**

Logistikimmobilien sind häufig in der Nähe von großen Infrastruktur-Knotenpunkten bzw. von wichtigen Anlaufstellen der Verkehrsträger zu finden. Beispiele dafür sind:

- Seehäfen und Binnenhäfen
- Flughäfen
- Gewerbeparks
- Transportgewerbegebiete
- Güterverkehrszentren
- Güterverteilzentren
- Logistikzentren bzw. Distributionszentren

---

<sup>68</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 457f.

<sup>69</sup> Vgl. Koepke, U.: Immobilienmarktanalyse, In: HVB Expertise GmbH (Hrsg.), S. 9

## **2.3.4 Marktteilnehmer**

Die Hauptmarktteilnehmer für Logistikimmobilien lassen sich in Nutzer der Logistikimmobilie, Investoren und in Projektentwickler gliedern.

### **2.3.4.1 Nutzer**

Die Nutzer von Logistikimmobilien lassen sich in zwei Gruppen aufteilen, dies sind die Industrie- und Handelsunternehmen und die Logistik – Dienstleister.

Für die Produktion von Industrieunternehmen ist die notwendige Versorgung mit Rohstoffen und Vorprodukten sehr wesentlich. Damit kann eine störungsfreie Produktion gewährleistet werden. Die Industrieunternehmen sind darauf angewiesen, Beschaffungs- und Produktionslager zu unterhalten. Gleich nach der Produktion kommen in der Regel die Handelsunternehmen zum Einsatz. Sie sind zwischen dem Hersteller und dem Kunden zwischengeschaltet. Damit die Wünsche ihrer Kunden rasch serviert werden können, müssen auch die Handelsunternehmen Lager- und Distributionsfunktionen übernehmen und sind somit gleichermaßen Nachfrager bzw. Nutzer von Logistikimmobilien.

Eine zweite große Gruppe der Nutzer von Logistikimmobilien sind die Logistik – Dienstleister. Unter dem Begriff Logistik – Dienstleister werden Unternehmen verstanden, die die klassischen Transportleistungen erbringen und Dienstleistungen wie z. B. Kontraktlogistik im Zuge des stetig ansteigenden Outsourcing von Produktionsprozessen. Diese Unternehmen verfügen in aller Regel über europaweite oder sogar weltweite Logistik-Netzwerke. Zu den Logistik – Dienstleistern mit weltweiten Netzwerken gehören zum Beispiel United Parcel Service, FedEx, TNT und China Railway.

Bisher wurde nur ein sehr kleiner Teil der gesamten Lagerflächen von Investoren angeboten. Derzeit werden die meisten Lagerflächen von ihren Eigennutzern entwickelt und auch selbst genutzt. Für die Zukunft wird mit einem Anstieg der Lagerflächen ausgegangen, die durch Investoren angeboten werden. Dies liegt zum einem am wachsenden Outsourcing von Produktionsprozessen und der zunehmenden Dynamisierung der Logistikbranche. Daher wird die Bedeutung von institutionellen Investoren in Zukunft zunehmen. Die Renditeerwartung für Logistikimmobilien ist derzeit höher als die der Investitionen in Büroimmobilien und der Wunsch der Kapitalanleger nach einer größeren Mischung der Immobilienportfolios für die immer stärker werdende Bedeutung von institutionellen Investoren verantwortlich. Als mögliche institutionelle Investoren sind hier vor allem offene Fonds, geschlossene Fonds sowie Spezialfonds zu nennen.

Offene Immobilienfonds legen dabei die eingezahlten Gelder ihrer Anleger in mehreren genau definierten und zugelassenen Vermögensgegenständen an. Hierbei erfolgt eine

Risikomischung, was für die Anleger ein geringeres Risiko bedeutet. Geschlossene Immobilienfonds investieren in der Regel nur in eine Immobilie oder in ein kleines Immobilien-Portfolio. Dazu wird meist eine Kommanditgesellschaft gegründet. Dadurch, dass nur in eine bzw. in wenige Immobilien investiert wird, ist das Risiko der Anleger höher als bei den offenen Immobilienfonds.

Als weitere Variante von institutionellen Investoren gibt es die Spezialfonds, die ihr komplettes Portfolio auf eine bestimmte Immobilienanlageform ausrichten. Zum Beispiel ausschließlich auf Logistikimmobilien. Als weitere institutionelle Investoren können auch Leasinggesellschaften, Versicherungen, Pensionskassen und Immobilienaktiengesellschaften auftreten.<sup>70</sup>

## **2.4 Logistikimmobilien für Investoren**

### **2.4.1 Marktpotenziale**

Die genau systematische Erfassung der flächenmäßigen und wertmäßigen Volumen von Logistikimmobilien, die dem Investitionsmarkt zugerechnet werden können, gibt es nicht. Ebenso kann man das Projektvolumen eines Jahres nur eingrenzen und nicht genau ermitteln. Grund dafür ist die noch sehr hohe Eigennutzung von Logistikimmobilien durch ihre Entwickler.<sup>71</sup>

Der Logistikimmobiliensektor ist zudem im gewerblichen Immobilienbereich nur ein sehr kleiner Markt. So fielen lediglich 2,8 % der Gesamtinvestitionen im Jahr 2004 bezogen auf die gesamten Investitionen von gewerblichen Immobilien auf den Logistikimmobilienmarkt. In den Top – Standorten sind dies ca. 145 Mio. Euro, die im Bereich Logistik investiert worden sind. Hauptgrund für das ständig wachsende Interesse am Logistikimmobilienmarkt ist sicherlich die sinkende Renditeentwicklung im Büroimmobilienmarkt. Die möglichen Investitionen im Logistikimmobilienmarkt sind allerdings sehr gering, da sich derzeit nur sehr wenige geeignete Objekte auf dem Markt befinden.<sup>72</sup> Das Transaktionsvolumen im Investmentbereich entwickelt sich trotz allem sehr gut. Im Vergleich von 2004 auf 2005 hat es von 0,2 Mrd. Euro auf 1,76 Mrd. Euro zugelegt.<sup>73</sup>

In den letzten Jahren haben auch die offenen und geschlossenen Immobilienfonds den Logistikimmobilienmarkt entdeckt und sogleich spezielle Fonds aufgelegt, die ausschließlich in Logistikimmobilien investierten.

---

<sup>70</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 467f.

<sup>71</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 469.

<sup>72</sup> Vgl. Sireo Research: Deutschlandstudie 2006, S.79f.

<sup>73</sup> Vgl. Vgl. Jones Lang LaSalle: Logistikimmobilien – Report Deutschland 2006, S. 23.

## 2.4.2 Renditen

Die Rendite für eine Logistikimmobilie ist abhängig von verschiedenen Faktoren. Dies sind vor allem der Standort, die Drittverwendungsfähigkeit der Logistikimmobilie, die Bonität des Mieters, die Mietvertragslaufzeit und die sonstigen Mietvertragskonditionen.<sup>74</sup>

Eine ganz besondere Bedeutung für die Investoren haben zum einen die Drittverwendungsfähigkeit und zum anderen der Mieter und der Mietvertrag an sich.

Die Bewertung eines Mietvertrages ist in hohem Maße abhängig von der Bonität des Mieters sowie von den abgeschlossenen Konditionen wie dem Mietzins, der Laufzeit des Vertrages, der Wertsicherung sowie der genauen Kostenverteilung bezüglich Betriebskosten, Wartungskosten und Instandhaltungskosten.

Die Drittverwendungsfähigkeit ist das entscheidende Kriterium hinsichtlich der Bewertung von Logistikimmobilieninvestitionen. Ist diese nicht gegeben und ist zudem die Lage und Flexibilität der Logistikimmobilie nicht optimal, wird es schwierig, einen Investor bzw. einen Nachmieter zu finden<sup>75</sup>.

Zur Bewertung der Drittverwendungsfähigkeit werden folgende Kriterien herangezogen:

- Standort

Ein sehr guter Standort sollte Eigenschaften vorweisen können wie z. B. gute Anbindung an Aus- und Abfahrten von Autobahnen, Zugang zu mehreren Verkehrsträgern, Zugang zu Arbeitskräften und hohe Wirtschaftskraft. Die Beschaffenheit des Standortes hängt jedenfalls von der Branche ab, die die Logistikimmobilie bedienen möchte.

- Grundstück

Bezüglich des jeweiligen Grundstücks sollten Eigenschaften vorhanden sein wie z. B. Ausweisungen im Bebauungsplan, die Möglichkeit des 24-Stunden-Betriebes, geringe Einschränkungen bezüglich der Emissionen, der Zugriff auf Erweiterungsflächen, die Verfügbarkeit von Freiflächen sowie idealerweise rundum Zugang zur Immobilie.

- Gebäude

Wichtig bei der Entwicklung und Planung von Gebäuden ist die nachhaltige Vermietbarkeit. Als Bewertungskriterien sind die Hallengröße zu nennen, das Stützraster, die Teilbarkeit und die Erweiterbarkeit der Nutzflächen, eine hohe Bodentraglast, eine ausreichende Anzahl von Rampen an mindestens zwei Gebäudeseiten, eine ebenerdige Anbindung, ausreichend

---

<sup>74</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 470.

<sup>75</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 471.

Stellplätze, ausreichende Rangierflächen und eine möglichst komplett wieder verwendbare Haustechnik.

Somit wird eine maßgeschneiderte Logistikimmobilie für einen bestimmten Nutzer im Hinblick auf die Drittverwendungsfähigkeit sehr kritisch betrachtet. Je flexibler die Logistikimmobilie und rascher veränderbar, desto höher das Interesse der Investoren, auch bei einer Nachmietung.

Bei klassischen Hallen, d. h. Hallen mit einem geringen Technikanteil, kann von einer Nutzungsdauer von über 30 Jahren ausgegangen werden. Bei Logistikimmobilien der neueren Generation kann dagegen von einer maximalen Nutzungsdauer von 20 Jahren ausgegangen werden. Instandhaltungsmaßnahmen sowie Modernisierungsmaßnahmen größeren Ausmaßes sollten nach ca. zehn Jahren einkalkuliert werden, in dieser Zeit sollte sich die Logistikimmobilie auch bereits amortisiert haben <sup>76</sup>

## **2.5 Logistikimmobilien und Projektentwickler**

Mit Projektentwicklung wird in der Immobilienbranche meist die Konzeption und Erstellung größeren Projekten bezeichnet. Die Projektentwicklung besteht aus der Summe aller Untersuchungen, unternehmerischen Entscheidungen, Planungen und anderen bauvorbereitenden Maßnahmen, die erforderlich oder zweckmäßig sind, um eines oder mehrere Grundstücke zu überbauen oder eine sonstige Nutzung vorzubereiten. Dazu gehört die Absicherung der baulichen und sonstigen Nutzung im wirtschaftlichen Bereich. Im Bereich des Wohnungsbaus beschränkt sich die Projektentwicklung oftmals auf die Suche nach geeigneten Grundstücken und deren Beplanung im Rahmen des geltenden Baurechts.<sup>77</sup>

Die Projektentwicklung zielt meist auf die Einbindung umfassender Leistungen, vom Grundstückerwerb über die Planung, die Finanzierung und den Bau von schlüsselfertigen Bauten sowie entweder, deren anschließenden Verkauf oder Betrieb. Projektentwickler können sein Projektgesellschaften, Eigentümer, Bauunternehmen oder als beratende Dienstleister Architekten und Makler.

„Entsprechend einer Definition nach ihrer Aufgabe ist die Projektentwicklung die Kombination der Faktoren Standort, Kapital und Projektidee, wobei Immobilienobjekte mit folgenden Eigenschaften geschaffen werden sollen:

einzelwirtschaftlich wettbewerbsfähig

---

<sup>76</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 471.

<sup>77</sup> Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Projektentwicklung>

arbeitsplatzschaffend und -sichernd

gesamtwirtschaftlich sozial- und umweltverträglich

Eine Definition über ihre Wirkungsweise zeigt sie als Summe aller technischen, juristischen und wirtschaftlichen Maßnahmen, die darauf abzielen, dass ein Projekt innerhalb eines vorgegebenen Kosten-, Qualitäts- und Zeitrahmens realisierbar ist.“<sup>78</sup>

Die Aufgabe eines Projektentwicklers ist es, die Komponenten Standort, Projektidee, Nutzer sowie dessen Wünsche und das Kapital so zu kombinieren, dass eine Immobilie entwickelt wird, die über einen längeren Zeitraum und für das jeweilige Segment angemessene Rendite erwirtschaftet. Projekte von Projektentwicklern sind oft nicht für den Investitionsmarkt bestimmt, es handelt sich dann um einen maßgeschneiderten Auftragsbau und diese Projekte werden von den Auftraggebern als Eigeninvestition gesehen. Große internationale Projektgesellschaften entwickeln aber ebenso auch für institutionelle Fremdadnehmer. Wohingegen es sich bei kleineren Logistikimmobilien bei den Projektentwicklern meistens um kleinere regionale Anbieter handelt. Als Richtwert für Logistikimmobilien-Projekte können Größen von mehr als 50.000 m<sup>2</sup> gesehen werden, diese werden ausschließlich von überregionalen bzw. internationalen Projektentwicklern realisiert.<sup>79</sup> Nach einer Studie der IKB Bank aus dem Jahr 2006 rechnen über Drei Viertel der Befragten Projektentwickler mit einer steigenden Bedeutung der Logistikimmobilien.<sup>80</sup>

## **2.6 Rahmenbedingungen für Logistikimmobilien**

### **2.6.1 Standort**

Standortfaktoren werden unterschieden in harte und weiche Faktoren. Zu den harten Standortfaktoren gehört z. B. die Verkehrsinfrastruktur. Diese sollten während der gesamten Lebensdauer der Logistikimmobilie erhalten bleiben. Laufende Investitionen in die Instandhaltung bzw. den Ausbau der Infrastruktur sind notwendig.<sup>81</sup>

Folgende Standortfaktoren sind für den Erfolg einer Logistikimmobilie im entsprechenden Zusammenspiel mehr oder weniger Voraussetzung:

- Infrastruktur und Umfeld
- Kommunale Bedingungen

---

<sup>78</sup> Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Projektentwicklung%28Immobilien%29>, April 2008

<sup>79</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 468f.

<sup>80</sup> Vgl. o. V.: Projektentwickler in Hochstimmung, In: Immobilien Zeitung, Nr. 23 / 2006, S.6.

<sup>81</sup> Vgl. Clausen, U.; Reicher, C.: Logistik und Städtebau 2006, S. 29.

- Arbeitskräfteverfügbarkeit
- Grundstücksgröße, -grundriss, -topographie und Freiflächen
- Objektbedingungen
- Umfeld

Die Voraussetzungen für einen sehr guten Standort werden nun folgend im Einzelnen erläutert.

Es ist anzumerken, dass die Standortqualität immer abhängig ist von den jeweiligen unternehmensspezifischen Anforderungen.<sup>82</sup> So ist z.B. für eine bestimmte Logistikimmobilie bzw. ein bestimmtes Logistikunternehmen die Frage des Umfeldes viel wichtiger als die Frage der Arbeitskräfteverfügbarkeit. Das muß nicht für jede Logistikimmobilie jedes Unternehmens gelten.

### **2.6.1.1 Infrastruktur und Umfeld**

Die Logistikbranche jedenfalls von der entsprechenden Anbindung an die Verkehrsträger abhängig. Vor allem der Verkehrsträger Straße ist von Bedeutung. Daher haben Standorte, die in der Nähe einer Autobahn, einem Autobahnkreuz oder einer Autobahnausfahrt bzw. -auffahrt sind, sehr große Vorteile. Entscheidend ist dabei, dass die Strecke von der Logistikimmobilie bis zur Autobahn möglichst reibungslos, ohne Erschwernisse wie z. B. Ortsdurchfahrten, Ampeln, enge Kreisverkehre usw. bewältigt werden kann. Positiv zu bewerten sind mehrere Zufahrtsmöglichkeiten zur Logistikimmobilie sowie die Möglichkeit unterschiedliche Verkehrsträger nutzen zu können.

Insgesamt muss sichergestellt werden, dass die Zu- und Abflüsse ohne Hindernisse möglich sind. Neben der Erreichbarkeit durch die Verkehrsträger ist auch die Verfügbarkeit sonstiger Infrastruktur wie Tankstellen, Hotels und Gastronomie sehr entscheidend für die Standortfrage.<sup>83</sup>

### **2.6.1.2 Ansiedlungsanreize**

Ein großes Problem bei der Errichtung neuer Logistikimmobilien sind die Grundbedingungen der örtlichen Behörden. Häufig herrscht die Meinung, dass die Logistikbranche nur große Mengen an Flächen verbraucht und wenig Arbeitsplätze schafft.<sup>84</sup> Bei dieser Sichtweise wird oft vergessen, dass Logistikunternehmen meist hohe Steuereinnahmen für die Länder und

---

<sup>82</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 460.

<sup>83</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 459f.

<sup>84</sup> Vgl. Bankhaus Ellwanger & Geiger: Industrie- und Logistikimmobilien im Großraum Stuttgart, S. 27.

Gemeinden bringen, in denen sie sich ansiedeln. Zusätzlich zieht ein erfolgreiches Logistikunternehmen meist weitere Firmen an.

Sehr entscheidend für die Standortfrage sind jeden Falls Preise und Abgaben für Grundstücke und Immobilien. Die Preise sind von Region zu Region höchst unterschiedlich. Die Gesamtkosten einer Logistikimmobilie sind sehr stark vom Grundstückspreis abhängig, da in der Logistikbranche ein sehr hoher Flächenbedarf gegeben ist. Wichtig ist auch, dass der Standort der Logistikimmobilie keine lärm- und verkehrsensiblen Nachbarn hat.<sup>85</sup>

### **2.6.1.3 Arbeitskosten**

Die entscheidende Frage ist, welche potenziellen Arbeitskräfte zu welchen Kosten zur Verfügung stehen, ganz entscheidend dabei auch im Vorfeld einer Standortentscheidung zu bedenken, ob es auch noch genug leistbares Arbeitskräftepotential in der Region gibt. Welche Qualitäten die Arbeitskräfte mitbringen müssen, ist sehr stark von der Art der Logistikimmobilie abhängig.<sup>86</sup>

### **2.6.1.4 Grundstücksgröße, -grundriß, -topographie und Freiflächen**

Derzeit ist ein großes Problem des Logistiksektors, dass es zu wenige passende Grundstücke gibt, vor allem in städtischen Lagen sind solche Flächen knapp.<sup>87</sup> Der Trend bei neuen Gewerbeflächen, die für den Logistiksektor geeignet sind, geht zu einer zunehmenden Verlagerung dieser Flächen in die städtischen Randlagen und in den ländlichen Raum.<sup>88</sup>

### **2.6.1.5 Umfeld**

Vor der Entscheidung, welcher Standort gewählt wird, ist in jedem Falle das Umfeld der geplanten Logistikimmobilie zu beachten. Es ist nämlich immer ein Vorteil, wenn der Standort so gewählt wird, dass er im näheren Umfeld von Lieferanten und Kunden liegt. Positiv auf die Entwicklung der Logistikimmobilie wirken auch die Nähe zu Ballungszentren, eine hohe Bevölkerungsdichte sowie die Wirtschaftskraft der jeweiligen Region.<sup>89</sup>

### **2.6.1.6 Mathematische Berechnung**

Wenn man die Frage des optimalen Standortes mathematisch angehen will, dann kann man folgende Gleichung aufstellen:

---

<sup>85</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 460.

<sup>86</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 459.

<sup>87</sup> Vgl. Bankhaus Ellwanger & Geiger: Industrie- und Logistikimmobilien im Großraum Stuttgart, S. 13.

<sup>88</sup> Vgl. Vgl. Clausen, U.; Reicher, C. (Hrsg.): Logistik und Städtebau 2006, S. 25f.

<sup>89</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 460.

„Optimaler Logistikstandort = Minimale Summe aus Betriebskosten und Transportkosten

Diese Formel ist eine Faustformel.

Hat das Logistikunternehmen allerdings ein bestimmtes Gebiet, das es beliefern muss, so wird dies wie folgt bestimmt:

1. Bestimmung der transportunabhängigen Standortfaktoren
2. Bestimmung des transportoptimalen Standorts (kleinste Summe der Strecken vom Beschaffungsort zu den Zustellorten)
3. Berechnung der Betriebskosten und Transportkosten des transportoptimalen Standorts auf Basis der dort geltenden Standortfaktoren
4. Verschiebung des Standortes zu den günstigsten Standortfaktoren, dadurch Minimierung der Summe aus Betriebskosten und Transportkosten, dann findet man den optimalen Standort.“<sup>90</sup>

## 2.6.2 Funktionale und technische Voraussetzungen

Bezüglich der Konstruktion und der Ausstattung von Logistikimmobilien gibt es sehr unterschiedliche Nutzeranforderungen. Die Anforderungen bei einem Chemieunternehmen sind zum Beispiel ganz andere als bei einem klassischen Textilunternehmen oder bei Konsumgütern. Daher sollten idealerweise schon bei der Planung einer Logistikimmobilie die Anforderungen des späteren Mieters bzw. Nutzers zu berücksichtigen. Die Logistikimmobilien an sich in der Regel Zweckbauten, daher spielt die Architektur nur eine untergeordnete Rolle<sup>91</sup>

Nachfolgend werden gängige Planungs-, Konstruktions- und Ausstattungsstandards von Logistikimmobilien dargestellt:

- Grundstücksüberbauung

Laut einer Studie von CB Richard Ellis im Jahr 2000 liegt der Anteil von Freiflächen zur Grundstücksfläche zwischen 36 % und 55 %. Zudem ergab die Studie, dass die Freiflächen im Verhältnis zur überbauten Fläche abnehmen je größer die Logistikimmobilien sind.<sup>92</sup>

- Verhältnis Lager- und Büroflächen

Der Anteil an Büroflächen an der Gesamtnutzfläche liegt in der Regel zwischen 5 % und ca. 15 %. Je größer die Gesamtnutzfläche ist, umso geringer wird der prozentuelle Anteil an Büroflächen, daher liegt der Anteil der Büroflächen bei Logistikimmobilien mit mehr als

<sup>90</sup> Vgl. Gudehus, T.: Logistik 2, S. 269.

<sup>91</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 461f.

<sup>92</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 462

20.000 m<sup>2</sup> Nutzfläche immer bei ca. 5 % oder darunter. Die Büroflächen, so es welche gibt, haben meist eine sehr einfache Ausstattung.<sup>93</sup>

- „Konstruktion und Tragfähigkeit“ Folgende Kriterien sind bei der Konstruktion und bei der Tragfähigkeit einer Logistikimmobilie zu beachten:<sup>94</sup>
- Die Bauweise von Logistikimmobilien sind in der Regel Stahlbetonskelette oder Stahlskelettkonstruktionen in Fertigteilbauweise
- Die lichte Höhe beträgt 8 m bis 12 m
- Stützenraster im Hallenbereich von 22 m x 15 m sind vorteilhaft
- Fertigung der Außenwände und der Eindeckung meistens Stahl – bzw. Trapezblech oder Fertigbetonpaneele
- Gründung der Immobilie ist abhängig von der späteren Nutzung
- Bei Hochregallagern muß mind. eine Belastung von 1 t je Paletteneinstellplatz berücksichtigt werden.
- Bodentragfähigkeit mind. 5 t/m<sup>2</sup>, besser sind allerdings 7,5 t/m<sup>2</sup>
- Konstruktion der Halle so wählen, dass eine spätere Unterteilung bzw. Erweiterung möglich ist.
- Andienungsbereiche

Die Rampen für die Andienungsbereiche sind in der Regel Festrampen, hydraulische Rampen oder eine Kombination aus Rampensystemen. Für 1000 m<sup>2</sup> Nutzfläche sollte es mindestens einen Zugang geben. Für große Logistikimmobilien ist die Andienung von zwei Seiten vorteilhaft.<sup>95</sup>

- Sicherheit

Brandmeldanlagen sowie Sprinkleranlagen und Alarmsysteme sollten in jeder Logistikimmobilie vorhanden sein. Die Brandschutzauflagen sind sehr abhängig von den zu lagernden bzw. umzuschlagenden Gütern sowie rechtlichen Auflagen und variieren daher sehr stark. Standard sind die Abschließbarkeit der kompletten Immobilie, die Einzäunung des Grundstücks sowie die Außenbeleuchtung.<sup>96</sup>

---

<sup>93</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 462.

<sup>94</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 462f.

<sup>95</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 462.

<sup>96</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 462.

- Technische Ausstattung

Die Lager- und Serviceflächen der Logistikimmobilie sind in der Regel mit einer Heizung ausgestattet und sind daher beheizbar. Eine Kühlung bzw. Klimatisierung der Lager- und Serviceflächen weisen allerdings nur die wenigsten Logistikimmobilien auf, es sei denn die gelagerten Güter erfordern das.

- Einbauten

Die meisten Logistikimmobilien sind mit Hochregalen ausgestattet, teilweise auch mit Förderbändern. Die Einbringung sowie deren Rückbau sind in der Regel vom Mieter aufzubringen.<sup>97</sup>

- Außenanlagen

Die Außenanlagen müssen für den Schwerlastverkehr ausgelegt sein und daher asphaltiert oder mit Verbundsteinpflaster versehen sein. Es müssen auch ausreichend LKW-Stellplätze vorhanden sein.<sup>98</sup>

### **2.6.3 Baukosten**

Die Baukosten beim Bau von Logistikimmobilien werden in Hallen-, Büro- und Außenflächen gegliedert und sind grundsätzlich sehr stark von den Wünschen und Anforderungen des Nutzers an die Immobilie abhängig.<sup>99</sup>

### **2.6.4 Vermietung**

Die Vermietung ist eine sehr wichtige Komponente für eine erfolgreiche Logistikimmobilie und sollte daher sehr genau betrachtet werden. Entscheidend für eine erfolgreiche Vermietung sind die Nachfragesituation, die Leerstandsquoten, die Entwicklung der Mieten sowie die sonstigen Mietvertragskonditionen.

Allerdings ist der Logistikimmobilienmarkt keineswegs transparent, genaue Aussagen dazu sind daher schwierig. Vor allem Bestands- und Leerstandsdaten sind kaum zu erhalten.<sup>100</sup>

#### **2.6.4.1 Nachfrage**

Die Nachfrager von Logistikimmobilien setzen sich hauptsächlich aus Industrie- und Handelsunternehmen sowie die immer größer werdende Zahl vom so genannten Logistikdienstleistern zusammen.

---

<sup>97</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 462.

<sup>98</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 462.

<sup>99</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 463.

<sup>100</sup> Vgl. Sireo Research: Deutschlandstudie 2006, S.75.

### **2.6.4.2 Leerstandsquoten und Mietpreis**

Die Leerstandsquote ist immer ein wichtiger Indikator bezüglich des Nachfrage/Angebot – Verhältnisses. Hier gibt es jedoch in der Logistikimmobilienbranche kaum Datenmaterial, was eine umfassende Beurteilung schwierig macht.

Die Miete ist sehr stark vom Standort der Ausstattung und sonstigen Mietvertragskonditionen abhängig. Als Grundlage für die Miete wird in der Regel die Bruttogeschosfläche herangezogen. Neben dem Mietzins für die Lagerflächen gibt es in der Regel auch einen gesonderten Mietzins für die Büroflächen in einer Logistikimmobilie.<sup>101</sup>

### **2.6.4.3 Weitere wesentliche Mietvertragskonditionen**

Weitere wesentliche Mietvertragskonditionen sind im Mietvertrag neben der Höhe der zu entrichtenden Miete:

- Vertragslaufzeit

Im Durchschnitt liegen die heutigen Mietvertragslaufzeiten für Standardhallen zwischen fünf und maximal zehn Jahren. Tendenziell werden die Mietvertragslaufzeiten allerdings immer kürzer. Bei Logistikimmobilien, die für den Nutzer individuell angepasst wurden und somit nur eine sehr eingeschränkte Drittverwendungsfähigkeit besitzen, liegen die Mietvertragslaufzeiten bei ca. 15 Jahren und länger.

- Indexierung

Als Hauptkriterium für die Anpassung des Mietzinses wird in der Regel der Lebenshaltungskostenindex herangezogen. Es sind aber auch andere Punkte für die Indexierung möglich, da es hierfür keine Vorschriften gibt.

#### **Betriebs-/Verwaltungskosten**

Alle Betriebskosten werden vom Vermieter in der Regel auf den Mieter umgelegt. Bezüglich der Verwaltungskosten kann mit dem Mieter eine Verwaltungskostenpauschale vereinbart werden.

#### **Wartungs-/Instandhaltungskosten**

Wartungs- und Instandhaltungsaufwendungen werden in aller Regel auf den Mieter umgelegt. Die Höhe der Instandhaltungskosten ist sehr stark vom Alter und von der Ausstattung der Logistikimmobilie abhängig. Bei neueren Logistikimmobilien sollte mit Kosten von unter 1 % p.a. bezogen auf die Gesamtherstellungskosten gerechnet werden.

---

<sup>101</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 465.

- Rückbau

Bei neueren Logistikimmobilien werden individuelle Einbauten vom Mieter eingebracht. Sollten diese Einbauten nach Beendigung des Mietverhältnisses eine Drittverwendungsfähigkeit beeinträchtigen, muss der Mieter die eingebrachten Einbauten auf eigene Kosten entfernen lassen.<sup>102</sup>

### **2.6.5 Rentabilität**

Die Rentabilität von Logistikimmobilien gibt das Verhältnis der Gesamtinvestitionskosten zu den jeweiligen Mieteinnahmen abzüglich Aufwendungen wie z.B. Wartungs- und Instandhaltungskosten, die beim Investor verbleiben wieder. Die Gesamtinvestitionskosten setzen sich aus den Grundstückskosten und den Grundstücksnebenkosten, den Baukosten und den Baunebenkosten, Aufwendungen für die Zwischenfinanzierung sowie sonstigen Kosten wie z. B. Maklerkosten zusammen.<sup>103</sup>

---

<sup>102</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 465f.

<sup>103</sup> Vgl. Börner-Kleindienst, M., Logistikimmobilien, S. 466.

### 3 DUE DILIGENCE

Um überhaupt eine Entscheidung für eine Immobilientransaktion treffen zu können, ist eine Due-Diligence ein approbates Mittel eine strukturierte und fundierte Meinung und letztlich Entscheidung treffen zu können. Die Methode kann bei jeglicher Immobilie zum Einsatz kommen, selbstverständlich auch bei der Logistikimmobilie. Das folgende Kapitel widmet sich der näheren Betrachtung der Methode Due Diligence.

#### 3.1 Einführung

„Die Due-Diligence-Untersuchung ist ein wichtiges Instrument in der Immobilienwirtschaft, um im Vorfeld von Immobilientransaktionen fundierte Informationen über das Akquisitionsojekt zu erhalten. Ziel ist, finanzielle, steuerliche, rechtliche, wirtschaftliche, technische und umwelttechnische Risiken zu erkennen, richtig einzuschätzen und nach Möglichkeit einzuschränken. Außerdem bilden die Ergebnisse von Due Diligence Untersuchungen wesentliche Anhaltspunkte für die Erfassung von Synergiepotenzialen, für zukünftige Wertüberlegungen und für die Vertragsverhandlungen.“<sup>104</sup>

Generell kann festgehalten werden, dass die Due Diligence für Logistikimmobilien so umfassend wie möglich gemacht werden sollte, besonders deshalb, weil Logistikimmobilien meist auch für die Zukunft noch ein gewisses Veränderungspotential in sich tragen und dieses in einer umfassenden Due Diligence auch schon entsprechend exzerpiert werden kann. Damit wird dem Investor vereinfacht das zukünftige Potential der Immobilie bewerten zu können. Neben allen faktischen Themen, die vorab überprüft werden sollen, muß sich der Investor stets im klaren sein in welchem Land er investiert, was im Fall der Türkei auch ein entsprechendes Untersuchen der örtlichen Geschäftsgebarung, des politischen und religiösen Umfeldes und der generell der Mentalität in die Überlegungen miteinfließen lässt. Im Fall der in der Türkei jedenfalls gegebenen jungen und dynamischen Bevölkerungsstruktur aber einen absoluten Wettbewerbsvorteil vor anderen Ländern bietet.

Ursprünglich entstammt der Begriff Due Diligence aus dem US-amerikanischen Kapitalmarkt- und Anlegerschutzrecht (securities laws). Im Securities Act von 1933 wurde die erstmalige Ausgabe von Effekte geregelt, indem die Haftung von Wirtschaftsprüfern, Investmentbanken oder Rechtsanwälten festgelegt wurde. Unter Effekten werden Aktien, Anleihen und Investmentanteile verstanden.<sup>105</sup> Im Laufe der Zeit hat sich der Begriff Due

---

<sup>104</sup> Vgl. Gottwald Kranenbitter (Hrsg.), Due Diligence – Risikoanalyse im Zuge von Unternehmenstransaktionen, 2002, S. 255

<sup>105</sup> Vgl. Gottwald Kranenbitter (Hrsg.), Due Diligence – Risikoanalyse im Zuge von Unternehmenstransaktionen, 2002, S. 9

Diligence stärker im Zusammenhang mit gebührender Sorgfalt oder Sorgfältigkeitsprüfung etabliert.<sup>106</sup>

Grundsätzlich wird die Due Diligence–Methode hauptsächlich bei Unternehmensakquisitionen angewendet. Zunehmend kommt die Methode Due Diligence auch in den immobilienwirtschaftlichen Bereichen erfolgreich zum Einsatz. Gerade in der Immobilienwirtschaft, ist es sehr sinnvoll und nützlich die Due Diligence entsprechend einzusetzen.<sup>107</sup>

Hier soll der Ansatz für den Immobilienbereich dargestellt werden, der sich auch für Logistikimmobilien nutzen lässt.“

### **3.2 Bedeutung der Due Diligence in der Immobilienwirtschaft**

„Die Due Diligence wird immer dort eingesetzt, wo zwei oder mehr Parteien eine vertragliche Bindung eingehen, deren Konsequenzen aufgrund ungleichmäßiger Verteilung unvollständigen Wissens in Bezug auf Tatsachen und die Entwicklung zukünftiger Umweltzustände unsicher sind. Die Funktion der Due Diligence ist es, Informationszustände zu verbessern und somit die Qualität von Entscheidungen im Hinblick auf ihre Zielerreichung zu erhöhen.“<sup>108</sup> Immobilieninvestitionen sind wegen ihrer langen Laufzeit und dem meist hohen Kapitaleinsatz häufig mit erheblichen Risiken verbunden. Die Entscheidung für oder gegen eine Immobilieninvestition ist eine sehr sensible Angelegenheit. „Die Due Diligence – Methode ist ein geeigneter Ansatz, weil sie für eine zukünftige Objektinvestition Klarheit, Transparenz und Sicherheit schafft.“<sup>109</sup>

Nach wie vor ist die Entscheidung in die Immobilienwirtschaft zu investieren sehr komplex.<sup>110</sup> Auf fremden Märkten im Ausland noch wesentlich schwieriger zu treffen, deshalb ist eine besonders gründliche und systematische Due Diligence auch für Logistikimmobilien in der Türkei unbedingt notwendig, wenngleich es zusätzlich immer noch eines guten Gespürs für einen Markt bedarf.

„Gründe für die Komplexität des Marktes sind Heterogenität, verschiedene Teilmärkte, langfristige Investitionsentscheidung, lange Reaktionszeit (Time-Lag's), Immobilität, mangelnde Markttransparenz, Interdependenzen zu vorgelagerten Märkten (Baumarkt, Kapitalmarkt etc.) und hohe Transaktionskosten.“<sup>111</sup>

---

<sup>106</sup> Vgl. Hanspeter, Gondring (Hrsg.), Immobilienwirtschaft, Handbuch für Studium und Praxis, 2004, S. 850

<sup>107</sup> Vgl. Immobilien Zeitung, Nr. 21, Die Praxis der Immobilieninvestitionen, vom 02.10.1997

<sup>108</sup> Vgl. Wolfgang Berens / Hans U. Brauner (Hrsg.), Due Diligence bei der Unternehmensakquisition, 1999, S. 13

<sup>109</sup> Vgl. Westdeutsche Immobilienbank (Hrsg.), Real Estate Investment Banking, Market Report XI, S. 8

<sup>110</sup> Vgl. Immobilien Zeitung, Nr. 21, Die Praxis der Immobilieninvestitionen, vom 02.10.1997, Seite 4

<sup>111</sup> Vgl. E. Murfeld (Hrsg.), Spezielle Betriebswirtschaftslehre der Grundstücks- und Wohnungswirtschaft, 2000, S. 46ff

Um die Due-Diligence-Instrumente (Checklisten) so einzusetzen, dass die jeweiligen Ziele erreicht werden können, ist es erforderlich, sich systematisch Informationen über den Markt und das zu untersuchende Objekt zu beschaffen. Je besser die Informationen über Markt und Objekt sind, desto besser wird eine Due Diligence funktionieren. Ziel ist es informative Erkenntnisse über die aktuellen und zukünftigen Marktentwicklungen zu erhalten. Die Informationen können, im Hinblick auf Verhandlungen oder für weitere Vorgänge und Aktivitäten auf den Markt, von großer Bedeutung sein. Weiterhin ist es in diesem Zusammenhang wichtig, dass die Informationen über das jeweilige Objekt und den betreffenden Markt, vor der eigentlichen Due-Diligence-Untersuchung erhoben werden. Informationsvorsprung spart Zeit und Geld. „Eine Due Diligence wird vom Käufer vor dem eventuellen Kauf eines Objektes in Auftrag gegeben und nicht danach, wie etwa bei Begutachtung eines zum Kaufzeitpunkt nicht bekannten Problems oder Konstruktionsfehlers.“<sup>112</sup>

### 3.2.1 Definition der Due Diligence

„Was sind eigentlich diese Due – Diligence Untersuchungen, von denen jeder Kapitalanleger momentan spricht und worunter unterschiedliches verstanden wird?“<sup>113</sup>

Folgende Teilaspekte kennzeichnen den Zweck jeder Due-Diligence-Untersuchung:

- Offenlegung von Information
- Ermittlung bzw. Analyse von potentiellen Chancen und Risiken
- Erarbeitung von Grundlagen für die Wertermittlung
- Beweissicherung (Letter of Intent)

Das Verfahren „Due Diligence“ wird meist nur von großen institutionellen Gesellschaften verwendet. Hierfür sind die Versicherungen, Immobilienunternehmen mit großen Immobilienportfolios, wie z. B. Fondsgesellschaften oder die öffentliche Hand, ein Paradebeispiel. Die Anzahl der Fusionen und Übernahmen hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen.

Die Akteure auf den Immobilienmarkt halten Ausschau nach Wachstumsmöglichkeiten.<sup>114</sup> Die Vertragsparteien sollen durch die Sorgfältigkeitsprüfung eines Kaufgegenstandes ihren Informationsstatus so weit wie nur möglich erweitern, damit eine fundierte Basis für

---

<sup>112</sup> Vgl. Immobilien Zeitung, Nr. 14, Was ist eigentlich eine Due Diligence?, vom 03.07.2003, S. 10

<sup>113</sup> Vgl. Immobilien Zeitung, Nr. 14, Was ist eigentlich eine Due Diligence?, vom 03.07.2003, S. 10

<sup>114</sup> Vgl. Immobilien Zeitung, Nr. 14, ...drum bindet sich, wer ewig prüft, vom 03 .07.2003, S. 10

Verhandlungen und darüber hinaus für die spätere Kaufpreisfindung und Vertragsgestaltung geschaffen werden kann.

### **3.3 Gelegenheiten für eine Due Diligence in der Immobilienwirtschaft**

Die Due Diligence führt häufig zur Ermittlung von Unternehmenswerten oder im übertragenen Sinne von Immobilienwerten. In diesem Fall jedoch sollte der Schwerpunkt auf die Ermittlung des Immobilienwertes gelegt werden.

Heutzutage wird in der Immobilienbranche die Due Diligence dazu verwendet, Entscheidungen vor Vertragsabschlüssen gut vorzubereiten.<sup>115</sup> Dabei werden Chancen erkannt und Risiken minimiert.

#### **3.3.1 Kauf und Verkauf einer Immobilie**

In den meisten Fällen wird die Due Diligence bei Kauf und Verkauf von Immobilien angewendet. Die Aufgabe der Due Diligence ist es die bestehenden Chancen und Risiken zu erarbeiten. Aus der Sichtweise des Immobilienkäufers hat die Due Diligence eine eher kaufpreismindernde Wirkung.

Der Käufer erwartet von einer Due Diligence eine ausführliche Analyse der Risikofaktoren. Dadurch wird der Käufer geschützt und erhält weitere Informationen, die entscheidend für eine Kaufpreisminderung sein können. Demgegenüber wird der Verkäufer mit Resultaten der im Auftrag gegebene Due Diligence des Käufers konfrontiert. Um auf die Kaufpreisverhandlungen gut vorbereitet zu sein, ist für den Verkäufer sinnvoll selbst eine Due Diligence in die Wege leiten. Bei einer solchen Due Diligence konzentriert man sich auf die Chancepotentiale, jedoch darf die Aufdeckung der Risikopotentiale nicht außer Acht gelassen werden. Die Schwachstellen, die vom Käufer problematisiert und besonders betont werden, können sich auf den Kaufpreis negativ auswirken. Durch die Aufdeckung der Risikopotentiale hat der Verkäufer die Gelegenheit, mögliche Schwachpunkte herauszufinden und zu beseitigen, um nachhinein seine Position bei den Vertragverhandlungen zu stärken.<sup>116</sup>

### **3.4 Wichtigkeit der Wertermittlung bei Immobilien**

„Wertermittlungsmethoden werden angewendet, um zu einer vollständigen Bewertung eines Grundstückes bzw. Immobilienobjektes zu gelangen. Man unterscheidet zwischen konventionellen Verfahrensweisen, jene, die auch unter dem Begriff klassische Bewertungsmethoden bekannt sind und den internationalen, nicht normierten

---

<sup>115</sup> Vgl. <http://www.iir.de/app/?navi=162&pid=1> 163

<sup>116</sup> Vgl. Wolfgang Koch und Jürgen Wegmann (Hrsg.), Praktiker Handbuch Due Diligence, 2002, S. 20

Bewertungsmethoden. Mit den klassischen Wertermittlungsmethoden sind diejenigen Verfahren gemeint, die im Gesetz (WertV) eingetragen sind. Die Wertermittlungsverordnung (WertV) ist das Gesetz in dem die klassischen Bewertungsmethoden vorzufinden sind. Abgegrenzt vom konventionellen Verfahren werden die international angewandten Methoden, da sie einerseits unter bestimmten Umständen zu völlig anderen Werten führen und andererseits keine gesetzliche Pflicht erfordern. Die Gründe und Unterschiede werden noch näher erläutert.“<sup>117</sup>

Es ergaben sich folgende folgende Hauptproblembereiche, die für den Erfolg von Immobilientransaktionen verantwortlich sind:

- Die Akquisitionsstrategien sind schlecht organisiert
- Die Ermittlung und Umsetzung von Entscheidungsgrundlagen sind unzureichend und es entstehen Kommunikationsprobleme.

„Weitere Gefahren liegen in dem Wunsch begründet, den Prozess der Untersuchung mit einer möglichst hoher Schnelligkeit, großer Entscheidungsrichtigkeit und mit geringen Mittel, zu betreiben.“<sup>118</sup>

Bei der Ermittlung des Wertes von bebauten Grundstücken stehen im Allgemeinen drei Wertermittlungsverfahren zur Verfügung:<sup>119</sup>

- Vergleichswertverfahren
- Sachwertverfahren
- Ertragswertverfahren

Es liegt somit im Ermessen des Gutachters welche der oben genannten Methoden er gebraucht.<sup>120</sup>

- Gebäudeart
- Gebäudenutzung
- Bauweise und Baujahr
- Bauzustand...

---

<sup>117</sup> Vgl. Gerrit Leopoldsberger (Hrsg.), Kontinuierliche Wertermittlung von Immobilien, 1998, S. 12

<sup>118</sup> Vgl. Behringer, Stefan (Hrsg.), Grundlagen und Praxis der Betriebswirtschaft

<sup>119</sup> Vgl. Hanspeter, Gondring (Hrsg.), Immobilienwirtschaft, Handbuch für Studium und Praxis, 2004, S. 997

<sup>120</sup> Vgl. Beck'sche Textausgabe, Miet-, Wohn- und Wohnungsbaurecht, 2002, § 7 (WertV), S. 4

Diese oben genannten Eigenschaften sind absolut objektbezogen. Daneben müssen im Rahmen des Verfahrens auch externe Faktoren, wie die entsprechende Marktsituation berücksichtigt werden.

Nachstehend sind die im Vergleich zur Analysis zu vertiefenden Prüfbereiche einer Immobilien Due Diligence wie folgt aufgelistet:

- Wirtschaftliche-Due-Diligence
- Technische-Due-Diligence
- Rechtliche-Due-Diligence
- Finanzielle-Due-Diligence
- Umwelt-Due-Diligence
- Steuerliche-Due-Diligence

### **3.4.1 Wirtschaftliche-Due-Diligence**

„Die Untersuchung von Markt und Standort, Wettbewerb und Nutzer sowie Miet- und Kaufpreissituation sind Inhalt der wirtschaftlichen Analyse. Dazu zählt aber ebenso die Einschätzung der politischen Lage, insbesondere der regionalpolitischen Situation hinsichtlich künftiger Entwicklungen. Diese stark prognoselastige Beurteilung der Marktsituation ist für die Einschätzung der Werthaltigkeit und Verwertbarkeit der Immobilie von großer Bedeutung. Darüber hinaus, gibt es den Investoren, wie auch der finanzierenden Bank, einen grundsätzlichen Aufschluss über die Tragfähigkeit eines bestimmten Immobiliennutzungskonzeptes. Diese Untersuchung wird meist von einem Gutachter durchgeführt.“<sup>121</sup>

#### **3.4.1.1 Generelle Überlegungen**

Ein wichtiger Ausgangspunkt in der Immobilienwirtschaft, ist im Rahmen der Transaktion, das Angebot von bebauten und unbebauten Grundstücken. Um eine Selektion bzw. Vorselektion vorzunehmen ist es hilfreich bestimmte Merkmale, die eine Analyse vereinfachen, zu definieren. Diese können wie folgt formuliert werden:

- Standort
- Nutzungsart
- Investitionsvolumen
- Eigentumsverhältnisse

---

<sup>121</sup> Vgl. Schulte Karl-Werner und Bone-Winkel Stephan (Hrsg), Immobilien – Projektentwicklung, 2002, S. 131

In diesen Zusammenhang sollen die ausgewählten Immobilien auf die Wirtschaftlichkeit näher untersucht werden. Zweck der Analyse ist ein wirtschaftliches Ergebnis zu ermitteln, bezogen auf die Kapitalverzinsung der Investition. Dazu werden mit Hilfe der Marktanalyse die Marktrelevanten Informationen ermittelt.<sup>122</sup>

### 3.4.1.2 Marktanalyse

Die Untersuchung der Marktanalyse ist immer Zeitpunkt bezogen. Die Marktanalyse hat zum Ziel die kurz- bis mittelfristige Abschätzung des Marktes zu erforschen. Mit der Marktanalyse ermittelt man einmalig oder in bestimmten Intervallen, die einen Markt kennzeichnenden Faktoren. Sie gibt Auskunft über die Struktur des Marktes die Beschaffenheit lokaler, regionaler und überregionaler Teilmärkte einschließlich der aktuellen Angebots- und Nachfragesituation. Neben den Marktdeterminanten von Angebot und Nachfrage, Höhe des Einkommens, Stand der Haushaltsgröße, Demografie.<sup>123</sup> gehören zum Analyseinhalt auch weitere Faktoren wie:

- Steuerliche Gegebenheiten und Entwicklungen
- Höhe des Kapitalmarktzinses
- Beschäftigungssituation
- Fiskalpolitik
- rechtliche Rahmenbedingungen
- Förderungen.<sup>124</sup>

Grundsätzlich muß das zu analysierende Objekt in seinem Marktsegment richtig eingeordnet werden, um die weitere Informationsgewinnung richtig aufsetzen zu können. Meistens stützt man sich auf bereits vorhandene leicht zugängliche allgemeine Marktdaten, die von Verbänden oder sonstigen Institutionen zur Verfügung gestellt werden. Anlaßbezogene Erhebungen kommen in der Praxis sehr selten vor, weil dabei hohe Kosten entstehen.<sup>125</sup>

---

<sup>122</sup> Vgl. Schulte Karl-Werner und Bone-Winkel Stephan (Hrsg), Immobilien – Projektentwicklung, 2002, S. 131

<sup>123</sup> Vgl. Gärtling (Hrsg.), Skript + Mietschriebe, Soziales Management, Hochschule Nürtingen, Standort Geislingen, 7. Semester, Studiengang Immobilienwirtschaft, WS 2003/2004

<sup>124</sup> Vgl. E. Murfeld (Hrsg.) Spezielle Betriebswirtschaftslehre der Grundstücks- und Wohnungswirtschaft, 2000, S. 548

<sup>125</sup> Vgl. S. Kippes (Hrsg.), Professionelles Immobilienmarketing, , S. 126, 2001

### 3.4.2 Technische-Due-Diligence

Die bauliche Untersuchung wie auch die Analyse der technischen Gebäudeausstattung bestehen aus einem formalen Teil und einer körperlichen Analyse des Objektes im Rahmen einer gründlichen Ortsbegehung, durch Architekten, Techniker und Gutachter. Hier können erste Eindrücke über die Substanz sowie Mängel und Schwachstellen, aber auch Potential der Immobilie gewonnen werden und dienen als Instrument zur Beschaffung von objektrelevanten Daten.<sup>126</sup>

„Die technische Analyse hat zur Aufgabe die bautechnische Bestandsaufnahme zu erfassen, wie z. B. Bauteile des Gebäudes, die auf Funktionsfähigkeit, Zustand und Qualität geprüft werden. Des Weiteren ist es das Ziel der Untersuchung erkennbare Mängel ausfindig zu machen. Die Bewertung von Fehlerquellen erfordert umfangreiche Untersuchungen, die zum Teil vor Ort gemacht werden müssen. Für die anstehenden Untersuchungen wird folglich auf bestimmte Fachkräfte bzw. Spezialisten zurückgegriffen, wie beispielsweise Architekten, Ingenieure oder Sachverständige.“<sup>127</sup>

Das Ergebnis der technischen Analyse kann dann auf die Vermarktbarkeit und die Folgekosten untersucht werden. Für die Vermietbarkeit ist grundsätzlich auch der optische Eindruck ausschlaggebend, dieser fällt aber bei Logistikimmobilien weniger ins Gewicht.

Eventuelle Punkte für die Folgekosten können sein:

- Alter des Gebäudes
- technischer Zustand der Immobilie
- Instandhaltungsdefizit

Die erforderliche Bestandsaufnahme hilft dem Kaufinteressenten einen Überblick über die möglichen und notwendigen Maßnahmen des betreffenden Objektes zu erhalten.

Die technische Bestandsaufnahme bildet eine wesentliche Grundlage in Bezug auf die Entscheidungsvorbereitung und ist somit unverzichtbar.<sup>128</sup>

„Die formale Untersuchung hat die Baugenehmigung, Auflagen und Bedingungen zur Aufgabe, die inhaltlich geprüft werden. Die Prüfung der Abnahmen ist jedoch von sehr großer Bedeutung, weil mit diesen die Gewährleistungsphase ausgelöst wird und die so genannte Beweislastumkehr eintritt. Darüber hinaus begutachten erfahrene Architekten das

---

<sup>126</sup> Vgl. IRR Deutschland GmbH (Hrsg.), Unterlagen Immobilien Due Diligence, Technische-Due-Diligence, S. 5, 2004

<sup>127</sup> Vgl. Interview mit Hr. Linder vom 21.04.04, Prüfungsgebiete der Due Diligence, Fa. Sattel und Partner AG in Schorndorf

<sup>128</sup> Vgl. IRR Deutschland GmbH (Hrsg.), Unterlagen Immobilien Due Diligence, Technische-Due-Diligence, S. 6, 2004

Design des Bauwerks, da auch davon die Marktgängigkeit von Immobilien, besonders in prestigeträchtigen Branchen, abhängig ist.<sup>129</sup>

### 3.4.3 Rechtliche-Due-Diligence

Im Rahmen der rechtlichen Analyse wird das komplette Vertragsgeflecht um eine Immobilie auf Risiken oder Lücken geprüft. Die Durchführung einer rechtlichen Due Diligence ist deshalb wesentlich, weil viele entscheidende, für den Wert der Immobilie bestimmende Punkte, auf rechtlichen Grundlagen basieren und damit von deren Rechtmäßigkeit und Bestand abhängig sind. Weiters werden eventuelle rechtliche Problemfelder offengelegt, vor allem die Darlegung und Überprüfung von Eigentumsverhältnissen und die Untersuchung der Rechtsbeziehungen zu Dritten. Bisherige betriebswirtschaftliche Ergebnisse können hier durchaus aus rechtlicher Sicht in Frage gestellt werden. Generell wirkt sich eine rechtliche Due Diligence meist unmittelbar auf die laufenden Kaufverhandlungen und vor allem die Preisforderungen aus.<sup>130</sup>

Daher ist es ratsam bereits bei den Vertragsverhandlungen und bei der späteren Abfassung des Kaufvertrages zu prüfen, ob das gesetzliche Gewährleistungs- und Haftungsrecht den beteiligten Vertragsparteien ausreichende Regelungsmöglichkeiten bietet. Ist dies nicht der Fall, so können zusätzliche Vereinbarungen getroffen werden, um im Streitfall einen angemessenen Ausgleich der unterschiedlichen Interessensstandpunkte zu erreichen.<sup>131</sup>

Vorhandenen Vereinbarungen sollten im Rahme der rechtlichen Due Diligence auch näher auf Nachteile und Risiken untersucht werden. Zu den möglichen Ansatzpunkten gehören:

- Darlehens- und Kreditverträge
- Arbeitsverträge
- Versicherungsverträge
- Vertreter- und Beratungsverträge
- Serviceverträge
- Abnahmeverträge

Bei der Untersuchung der vertraglich vereinbarten Verträge sollten die Konditionen, Dauer und Kündigungsmöglichkeiten näher betrachtet werden. Bei Immobilienakquisitionen sind vor

---

<sup>129</sup> Vgl. Cornelia Scott (Hrsg.), Due Diligence in der Praxis, 2001, S. 158-162

<sup>130</sup> Vgl. Interview mit Hr. Linder vom 21.04.04, Prüfungsgebiete der Due Diligence, Fa. Sattel und Partner AG in Schorndorf

<sup>131</sup> Vgl. Interview mit Hr. Schuster am 21.04.04, Gesprächsthema: „Rechtliche Due Diligence“, Fa. WSP GmbH, Düsseldorf

allein die bestehenden Bestandsverträge von Bedeutung. Folgende können zum Beispiel vorhanden sein und sollten näher untersucht werden:<sup>132</sup>

- Mietverträge
- Pachtverträge
- Wartungs- und Serviceverträge
- Verträge mit Versorgungsunternehmen (Strom, Wasser)
- Verwalterverträge
- Managementverträge

Wie bei Unternehmensakquisitionen ist auch bei Immobilienakquisitionen auf Vertragsbedingungen, Dauer und Kündigungsmöglichkeit zu achten.

Bei Akquisitionen von gewerblich genutzten Immobilien, ganz besonders von Logistikimmobilien, ist verstärkt auf die Laufzeit der Miet- und Pachtverträge zu achten.<sup>133</sup>

### **3.4.3.1 Bestandsverträge**

Die aufrechten Bestandsverträge sind nicht nur unter Ertragswertgesichtspunkten sondern auch in Hinblick auf ihre mögliche Einzigartigkeit zu betrachten. Möglicherweise kann besonders bei einer sehr spezialisierten Logistikimmobilie nicht so einfach ein gleichartiger Ersatzmieter gefunden werden. Das kann von der Lage, aber natürlich auch von der individuellen Ausstattung der Immobilie abhängen.<sup>134</sup>

Im Hinblick auf den Ertrag ist vor allem die langfristige Bindung von solventen und zuverlässigen Mietern wichtig. Leider kommt natürlich auch der schleppend zahlende, unzuverlässige Mieter vor. Hier ist zu prüfen, ob nicht die Möglichkeit besteht den Mietvertrag kurzfristig zu beenden. All das ist Aufgabe einer sorgfältigen rechtlichen Due Diligence, dabei werden auch folgende Punkte genauer untersucht:<sup>135</sup>

- Vertragslaufzeit
- Höhe der Betriebskosten
- Umlage der Betriebskosten

---

<sup>132</sup> Vgl. IRR Deutschland GmbH (Hrsg.), Unterlagen Immobilien Due Diligence, Die Due Diligence in der modernen Immobilienwirtschaft, S. 24, 2004

<sup>133</sup> Vgl. E. Murfeld (Hrsg.) Spezielle Betriebswirtschaftslehre der Grundstücks- und Wohnungswirtschaft, 2000, S. 209 ff

<sup>134</sup> Vgl. Gottwald Kranenbitter (Hrsg.), Due Diligence – Risikoanalyse im Zuge von Unternehmenstransaktionen, 2002, S. 95

<sup>135</sup> Vgl. E. Murfeld (Hrsg.), Spezielle Betriebswirtschaftslehre der Grundstücks- und Wohnungswirtschaft, 2000, S. 228 ff

- Potentiale für Mieterhöhung
- Rechtswirksamkeit der bestehenden Verträgen

Aus wirtschaftlicher Sichtweise ist das wesentliche Element eines Mietvertrages die vereinbarte Miethöhe. Trotzdem ist hier nochmals festzuhalten, dass kein Objekt exakt vergleichbar mit einem anderen Objekt ist. Es sollte grundsätzlich danach getrachtet werden, eine marktübliche Miete zu ermitteln. Wenn das zum Zeitpunkt der Due Diligence noch nicht der Fall ist, müssen Potentiale ausgelotet werden, wie eine marktübliche Miete erreicht werden kann.<sup>136</sup> Möglicherweise gibt es rechtliche Garantien oder Verlängerung von Gewährleistungen oder ähnliches, die auch für einen bestehenden Mieter Grund sein können, eine Mietpreiserhöhung zu akzeptieren. Es sei aber erwähnt, dass es selten möglich ist sich von der generellen Konjunktur eines Marktes mit Angebot und Nachfrage allein mit rechtlichen Mitteln abzukoppeln. Um überhaupt für einen Mieter zu entscheiden, und sich gegen Mietausfall zu wappnen, ist eine Bonitätsüberprüfung des Mieters, am besten auch während der Laufzeit eines Mietverhältnisses unerlässlich. Eine Vernachlässigung der Bonitätsprüfung mit daraus folgenden Mietausfällen führt zu enormen Kosten und meist auch erhöhtem Verwaltungs- und Rechtsaufwand.

Die laufende Überwachung von bestehenden Mietverhältnissen bringt sicherlich auf längere Sicht erhebliches Kosteneinsparungspotential. Prüfung der laufenden Prozesse für diese Überwachung fällt ebenso in die rechtliche Due Diligence.<sup>137</sup>

### **3.4.3.2 Professionistenverträge**

In der Immobilienwirtschaft ist es wichtig, wenn neue Objekte (bebaute Grundstücke) erstellt werden, dass sämtliche Professionistenverträge aller zum Einsatz kommenden Gewerke analysiert werden. Im Fokus der Untersuchung steht die Erkennung von möglichen Problemen, die sich aus der Abwicklung der Verträge ergeben können. Sie können folgendermaßen auftreten:

- Wie und durch wen ist bereits eine Abnahme von Seiten des Bauherrn bzw. Auftraggeber gemacht worden?
- Welche Erfüllungs- bzw. Gewährleistungsansprüche wurden zwischen den Vertragsparteien vereinbart?
- Wann erfolgt eine öffentliche – rechtliche Bauabnahme durch die zuständige Behörde?

---

<sup>136</sup> Vgl. E. Murfeld (Hrsg.), Spezielle Betriebswirtschaftslehre der Grundstücks- und Wohnungswirtschaft, 2000, S. 381 ff

<sup>137</sup> Vgl. Gerrit, Leopoldsberger (Hrsg.), Skript,

- Gibt es Probleme mit Baugenehmigungen, betreffend Maß und Art der baulichen Nutzung?<sup>138</sup>

Hingegen, werden beim Erwerb eines unbebauten Grundstückes andere Aspekte berücksichtigt. Hierbei geht es um die Mitübernahme einer Bauplanung, welche als Inhalt folgende Fragestellung haben kann:<sup>139</sup>

- Kann eine bestehende Planung noch an die Vorstellungen des Erwerbers angepaßt werden?
- Welche Fristen, Garantien und Gewährleistungen sind bei den bereits bestehenden Verträgen zu beachten?
- Welche Verpflichtungen ergeben sich aus den bestehenden Verträgen mit den beauftragten Professionisten?

### **3.4.3.3 Verträge allgemein**

Neben den bereits behandelten Bestands- und Professionistenverträgen ist selbstverständlich auch die Analyse aller weiteren Vertragsverhältnissen ratsam für eine rechtliche Due Diligence. Besonders Versicherungsverträge eignen sich, neu zu überdenken, wenn sie im Rahmen einer Neuübernahme einer Immobilie neu abgeschlossen werden können. Meist können dabei verbesserte rechtliche Konditionen aber auch ein günstigerer Preis im Gegenzug zu mehr Leistung erreicht werden.<sup>140</sup>

Ganz wesentlich im Zusammenhang mit rechtlichen Fragestellungen ist die fundierte und intensive Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden, die aktuelle aber auch historische Daten und Vorschriften liefern bzw. Auskunft darüber geben, wie die behördlich gestattete Nutzung der in Frage kommenden Immobilie exakt definiert ist und welches Potential oder welche Einschränkung es hier gäbe.

#### **Steuerliche-Due-Diligence**

Da im Vorfeld der Akquisition im Normalfall wenig Angaben über die steuerliche Situation des Zielobjektes vorhanden sind, diese aber von wesentlicher wirtschaftlicher Bedeutung sein können, sollten besonders bei diesem Prüfungsgebiet gründliche Analysen

---

<sup>138</sup> Vgl. Gerrit, Leopoldsberger (Hrsg.), Skript, Immobilienbewertung, Hochschule Nürtingen-Standort Geislingen, 5. Semester, Studiengang Immobilienwirtschaft

<sup>139</sup> Vgl. David, Greiner (Hrsg.), Skript in Kurzfassung, Immobilienrecht, Hochschule Nürtingen, Standort Geislingen, Studiengang Immobilienwirtschaft, 5. Semester, S. 27 ff

<sup>140</sup> Vgl. Friedrich, Heinzmann (Hrsg.), Skript + Mietschriebe, Notarielle Geschäfte, Hochschule Nürtingen, Standort Geislingen, Studiengang Immobilienwirtschaft, 4. Semester

vorgenommen werden. „Umfang der steuerlichen Due Diligence ist eine vergangenheits-, gegenwarts- und zukunftsorientierte Untersuchung der steuerlichen Sachverhalte.“<sup>141</sup> Angemerkt sei dabei, dass eine genaue Betrachtung in steuerlicher Hinsicht immer nur im Zusammenhang mit der konkreten Rechtsform des Erwerbers einer Immobilie durchgeführt werden kann.

#### **3.4.3.4 Ziel und Zweck der steuerlichen Due Diligence**

Die steuerliche Due Diligence beschäftigt sich sowohl mit den Einflussfaktoren, welche vor dem Kauf als auch während der gesamten Nutzungsdauer relevant sind. Weiters werden auch die Punkte Beachtung finden müssen, die ausschließlich für den Entscheidungsträger von Bedeutung sind. Diese sind oftmals alleinentscheidend. Dabei werden Abschreibungs- bzw. Absetzungsmöglichkeiten geprüft und die in Frage kommende Immobilie muß im Gesamtsteuerkonzept des Entscheidungsträgers betrachtet werden. „Zweck und Ziel der steuerlichen Untersuchung ist die Erkennung von steuerlichen Risiken, die den Entscheidungsträger bei der Kaufpreisfindung unterstützen soll.“<sup>142</sup>

#### **3.4.3.5 Wesentliche Punkte der steuerlichen Due Diligence**

Wie schon erwähnt, können steuerliche Aspekte zur Akquisition eines Immobilienobjekts wesentlich oder sogar alleinentscheidend für den Entscheidungsträger sein. Relevante Fragestellungen können in diesem Zusammenhang sein:<sup>143</sup>

- Um welche Rechtsform handelt es sich (AG, GmbH, Einzelunternehmung)?
- Um für ein Geschäft wäre der Erwerb? Ist es ein Asset Deal (Erwerb von Vermögen und Schulden) oder einen Share Deal (Erwerb von Geschäftsanteilen)?<sup>144</sup>
- Welche steuerlichen Folgen ergeben sich für den Käufer (Sonderbilanzen)?

Um diese und weitere Aspekte bei der steuerorientierten Untersuchung des Immobilienobjektes berücksichtigen zu können, sind insbesondere folgende

Informationsquellen wesentlich:<sup>145</sup>

- Jahresabschlüsse, Bilanzen, Steuerbescheide
- Wesentliche Verträge und Unterlagen (wie beispielsweise Grundbuchauszüge, Managementverträge, Darlehensverträge, Bestandsverträge, Kaufverträge, etc.)

<sup>141</sup> Vgl. Gottwald Kranenbitter (Hrsg.), Due Diligence – Risikoanalyse im Zuge von Unternehmenstransaktionen, 2002, S. 65

<sup>142</sup> Vgl. Wolfgang Koch und Jürgen Wegmann (Hrsg.), Praktiker Handbuch Due Diligence, 2002, S. 223

<sup>143</sup> Vgl. IRR Deutschland GmbH (Hrsg.), Unterlagen Immobilien Due Diligence, Tax Due Diligence, S. 6, 2004

<sup>144</sup> Vgl. Gottwald Kranenbitter (Hrsg.), Due Diligence – Risikoanalyse im Zuge von Unternehmenstransaktionen, 2002, S. 10

<sup>145</sup> Vgl. IRR Deutschland GmbH (Hrsg.), Unterlagen Immobilien Due Diligence, Tax Due Diligence, S. 5, 2004

- Steuererklärungen, Steuerbescheide und Betriebsprüfungsberichte,
- Unterlagen der Finanzbehörden (z.B. Prognoserechnungen)

### **3.4.3.6 Relevante Steuerarten der steuerlichen Due Diligence**

Bei einer Immobilienakquisition sind die steuerlichen Untersuchungen auf alle damit verbundenen Steuerarten, welche durch den Kauf, während der Nutzung und diejenigen die beim Wiederverkauf relevant sind, zu analysieren.<sup>146</sup>

- Ertragssteuern ( z.B.Einkommenssteuer, Körperschaftssteuer)
- Verkehrssteuern (Grunderwerbssteuer, Umsatzsteuer)
- Lohnsteuer
- Sozialabgaben

Generell können hier die Steuerarten nur beispielhaft erwähnt werden, da es grundsätzlich vom Standort der Immobilie und der Rechtsform des Erwerbers abhängt, welche Steuerarten überhaupt vorhanden sind und wann und in welcher Form sie schlagend werden.<sup>147</sup>

Somit zeigt die steuerliche Due Diligence – Prüfung, dass in den verschiedenen Phasen auch unterschiedliche Steuerarten näher untersucht werden müssen.

### **3.4.3.7 Abschluss der steuerlichen Due Diligence**

„Die Ergebnisse der Due Diligence – Untersuchung müssen den Entscheidungsträgern, die die Verhandlungen führen, und denjenigen, die letzten Endes die Entscheidung über Kauf oder nicht Nichtkauf verantworten müssen, zur Kenntnis gebracht werden“.<sup>148</sup>

Derzeit ist die steuerliche Optimierung oft Ausgangspunkt einer Akquisition.

Je nach steuerlicher Entwicklung der Standort kann in Zukunft der Fokus bei den Entscheidungsträgern sowie aktuellen und potentiellen Marktteilnehmern in Richtung Renditeoptimierung wandeln.<sup>149</sup> Auch in Zukunft nicht außer Acht gelassen werden dürfen steuerlichen Aspekte in den einzelnen Besitzphasen. Ohne eine gründliche Untersuchung

---

<sup>146</sup> Vgl. IRR Deutschland GmbH (Hrsg.), Unterlagen Immobilien Due Diligence, Tax Due Diligence, S. 5, 2004

<sup>147</sup> Vgl. IRR Deutschland GmbH (Hrsg.), Unterlagen Immobilien Due Diligence, Tax Due Diligence, S. 6

<sup>148</sup> Vgl. Wolfgang Koch und Jürgen Wegmann (Hrsg.), Praktiker Handbuch Due Diligence, 2002, S. 248

<sup>149</sup> Vgl. Hardegen (Hrsg.), Srikpt, Immobilienfinanzierung, 5. Semester

Immobilienwirtschaft, HochschuleNürtingen, Standort Geislingen, Immobilienbewertung, WS 2002/2003

dazu, kann keine fundierte Entscheidungsgrundlage für den Entscheidungsträger aufbereitet werden.<sup>150</sup>

In die steuerliche Due Diligence meist eingebunden sind Banken und andere Finanzinstitute sowie externe Gutachter wie Steuerberater, Wirtschaftsprüfer, Experten für das Rechnungswesen, Controlling und Steuern sowie Mitarbeiter aus dem Bereich Corporate Finance aus Investmentbanken, die mit der Aufgabe der steuerlichen und finanziellen Due Diligence beauftragt werden.

„Im Rahmen der Beauftragung müssen die zentralen Ziele der Immobilientransaktion und die Analyseschwerpunkte verdeutlicht und fixiert werden, um im Sinne eines effizienten Umgangs mit den zeitlichen und personellen Ressourcen die Abstimmung innerhalb der Teilreviews und der Ergebnisse der Due Diligence mit der Strategie des Unternehmens sicherzustellen.“<sup>151</sup>

#### **3.4.4 Finanzielle-Due-Diligence**

Die Analyse von Finanzkennzahlen spielt im Rahmen der Due Diligence eine zentrale Rolle. Sie gibt Auskunft über die Finanzkraft des Immobilienunternehmens und bestimmt damit wesentlich den Kaufpreis.<sup>152</sup> Bei der finanziellen Analyse wird die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie Synergien, Schwächen und Stärken, Chancen und Risiken des Untersuchungsobjektes durchleuchtet. Im Fokus der finanziellen Due Diligence steht die Beurteilung der wirtschaftlichen Entwicklung der Immobilie bzw. Investitionsobjekt bezüglich Liquidität und Rentabilität. Es werden sämtliche Finanzströme im Zusammenhang mit dem Transaktionsobjekt erfasst und berechnet. Sofern es sich um ein Bestandsobjekt handelt, sind Daten aus der Vergangenheit ebenso in die Überlegung aufzunehmen als auch eine Prognose der künftigen Entwicklung zu erstellen.

„Die finanzielle Due Diligence hat grundsätzlich die Aufgabe, den Informationsstand zu verbessern, die Qualität der Entscheidungen zu erhöhen, die Plausibilität der vom Verkäufer vorgelegten Unterlagen zu prüfen und systematisch, Daten und Informationen über das zum Verkauf stehende Objekt zu sammeln und zu erfassen.“<sup>153</sup>

Chancen und Risiken sind zu erkennen. Damit kann ein Einfluss auf den Immobilienwert und die Wertsteigerung der Immobilie erreicht werden. „Deshalb ist im Rahmen der finanziellen Due Diligence – Untersuchung eine gründliche Aufnahme aller finanzwirtschaftlichen

---

<sup>150</sup> Vgl. Hardegen (Hrsg.), Srikpt, Immobilienfinanzierung, 5. Semester

Immobilienwirtschaft, Hochschule Nürtingen, Standort Geislingen, Immobilienbewertung, WS 2002/2003

<sup>151</sup> Vgl. Berens/Strauch (Hrsg.), Beiträge zum Controlling, 1998, S. 124

<sup>152</sup> Vgl. E. Jungblut (Hrsg.), Due Diligence, 2003, S. 59

<sup>153</sup> Vgl. Cornelia Scott (Hrsg.), Due Diligence in der Praxis, 2001, S. 61

Aspekte, wie beispielsweise laufende Kosten und Erlöse zu erfassen. Anschließend sind diese Daten auf der Grundlage des vom Erwerber verfolgten Ziels zu untersuchen. Diese Betrachtung sollte nicht nur vergangenheitsorientiert, sondern auch gegenwart- und zukunftsbezogen sein. Laut Ganzert und Kramer wird die „Financial-Due-Diligence“ als eine Analyse der vergangenen, gegenwärtigen und voraussichtlichen zukünftigen Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Zielunternehmens bezeichnet.“<sup>154</sup>

#### **3.4.4.1 Risikobekämpfung**

Um mögliche Risiken strukturiert zu untersuchen eignen sich folgende Analysemöglichkeiten:

- Sensitivitätsanalyse
- Szenarioanalyse
- Simulationsanalyse

Bei der Sensitivitätsanalyse Variablen betrachtet, welche den größten Einfluss auf den Wert der Immobilie bzw. Investitionsobjekt haben. Zu den möglichen Parametern bzw. Einflussgrößen gehören:

- aktuelle Miete eines fertig gestellten Objektes
- Baukosten der gebauten Immobilie
- Rendite der Immobilie

Zunächst müssen die Einflußgrößen gründlich ermittelt werden. Anschließend werden die Parameter in eine Kalkulation, die mit Sicherheitsmargen versehen ist, einbezogen.<sup>155</sup> Der Einfluss dieser Variablen dient zur Identifizierung von finanziellen Risiken und die Sensitivitätsanalyse ist ein Hilfsmittel zur Minimierung der möglichen auftretenden Finanzrisiken. Daneben gibt es die Szenarioanalyse, als weitere Möglichkeit Risiken zu untersuchen. Dabei werden risikobehafteten Variable zu Szenarien zusammengefasst, um auf diese Weise den Wert der Immobilie zu ermitteln, der voraussichtlich eintritt, wenn alle festgelegten Variablen ungünstigsten (worst case scenario), durchschnittlichen oder optimalen Wert annehmen.

„Über die Verknüpfung von optimistischen, realistischen und pessimistischen veränderlichen Größen (Parameter) kann eine Aussage über das zu erwartende Ergebnis gemacht werden. Es werden unterschiedliche Zukunftsbilder entwickelt (z. B. Wie entwickelt sich die Immobilie

---

<sup>154</sup> Vgl. Berens/Strauch (Hrsg.), Beiträge zum Controlling, 1998, S. 122

<sup>155</sup> Vgl. [http://www.pwcglobal.com/ch/ger/ins-sol/publ/cfr/download/pwc\\_vs\\_werte-kennen](http://www.pwcglobal.com/ch/ger/ins-sol/publ/cfr/download/pwc_vs_werte-kennen)

bis ins Jahr x?). Dies ist ein Prozess des Zusammentragens und Verdichtens der festgelegten Beeinflussungsfaktoren.“<sup>156</sup>

Als weitere Methode dient die Simulationstechnik. Die Grundlage dafür ist ein computergestütztes Verfahren. Darin werden Abbildungen in Modellen dargestellt. Die Methode dient aber weniger zur Zielbildung als der Veranschaulichung von Zusammenhängen.<sup>157</sup>

#### **3.4.4.2 Prüfbereiche im Rahmen der finanziellen Due Diligence**

Im Rahmen der finanziellen Due-Diligence-Untersuchung werden folgende Fragestellungen näher betrachtet:

- Welchen Nutzer gibt es?
- Welche Ziele hat die Investition?
- Wie entwickelt sich der Markt?

Bei der Zielgruppenuntersuchung wird meist eine Einteilung nach Nutzer- und Wettbewerbssituation vorgenommen. Die Investitionsziele werden voneinander unterschieden, da es sich um eine Bestandsimmobilie oder eine sich in Planung oder im Bau befindliche Immobilie handeln kann. Bei der Marktentwicklung ist es wichtig den Immobilientyp in Abhängigkeit von ihrer Nutzung näher zu betrachten. Die Rahmenbedingungen für diese Untersuchungsbereiche bilden vor allem die Umfeld- und Umweltrisiken. „Bei den Umfeldrisiken handelt es sich um Marktveränderungen“<sup>158</sup> und bei den Umweltrisiken um Emissionen, Immissionen und Bodenverschmutzungen.<sup>159</sup> Grundsätzlich ist im Rahmen eines Akquisitionsprozesses einer Immobilie die Minimierung von finanziellen Risiken Ziel sowohl des Veräußerers als auch des Investors.<sup>160</sup> Bei näherer Betrachtung der finanziellen Risiken ergibt sich aber, dass unterschiedliche Aspekte berücksichtigt werden müssen.

„Zunächst spielen die Sicherheitsaspekte, ausgehend vom Investor bezüglich der Qualität der Sicherheiten (z. B. Eigenkapital oder Sachkapital), die er bei einer Bank für einen

---

<sup>156</sup> Vgl. W. Ziegler (Hrsg.), Skript, Unternehmensführung, Hochschule Nürtingen, Standort Geislingen,

<sup>157</sup> Vgl. W. Ziegler (Hrsg.), Skript, Unternehmensführung, Hochschule Nürtingen, Standort Geislingen, 4. Semester,

<sup>158</sup> Vgl. Hanspeter, Gondring (Hrsg.), Immobilienwirtschaft, Handbuch für Studium und Praxis, 2004, S. 261-262

<sup>159</sup> Vgl. IRR Deutschland GmbH (Hrsg.), Unterlagen Immobilien Due Diligence, Die umwelttechnische Due Diligence bzw. Altlasten Due Diligence, S. 2-3, 2004

<sup>160</sup> Vgl. T. Kinatader, Skript + Mietschriebe, Projektentwicklung, Hochschule Nürtingen, Standort Geislingen, 4. Semester, Studiengang Immobilienwirtschaft, SS 2002 und WS 2003/2004

Darlehen zu leisten hat, eine bedeutende Rolle. In den umgekehrtem Fall stellt die Bank die Bonität des Darlehensnehmers und die für das Darlehen zugesicherten Sicherheiten in den Vordergrund.

Des Weiteren wird im Laufe eines Immobilienerwerbs, aus Sicht der Bank, ebenfalls die Bonität der Mieter (z. B. wirtschaftliche Lage, Marktpräsenz) in die Bewertung der finanziellen Lage einbezogen. Die Banken haben bestimmte Mittel um das Risiko weitgehend gering zu halten. In der folgenden Aufzählung werden ein paar Instrumente aus dem sog. Leidfaden zur Kreditvorlage aufgezählt<sup>161</sup>:

- Objektzustand (Zustand, Alter, etc.)
- Bonität, Konditionen, etc.
- Controlling (Soll – Ist – Vergleich)

Je nach Typologie des Investitionsvorhabens, müssen Differenzierungen berücksichtigt werden. Handelt es sich um ein Bauträgervorhaben so fallen insbesondere Nachfragesituation und Marktpreise für die Prüfung der finanziellen Risiken stark ins Gewicht. Hingegen sind bei Gewerbeobjekten hauptsächlich der Grundriß der Flächen, die Bebaubarkeit und die Lage für die Risikoprüfung von Bedeutung.<sup>162</sup>

### 3.4.5 Umwelt-Due-Diligence

Aufgrund sich ständig erhöhender Auflagen und verstärktem Umweltbewußtsein bekommt die Umwelt-Due-Diligence immer mehr Bedeutung. „Die Aufgabe der Umwelt-Due-Diligence ist es, alle umweltrelevante Probleme und die damit verbundenen finanziellen Risiken, die von einem Standort ausgehen oder auf diesem Standort einwirken, zu ermitteln. Ziel ist somit die Erkennung und Bewertung von Umweltrisiken, die sich aus verschiedenen Bereichen ergeben können.“<sup>163</sup> Wesentliche zu beachtende Punkte sind:

- Kontamination des Grund und Bodens und/oder des Grundwassers
- Kontamination der Bausubstanz oder technischer Anlage
- Vorhandensein von gefährlichen oder verbotenen Stoffen in den Baumaterialien
- Haftungsrisiken für Altlasten

---

<sup>161</sup> Vgl. Hardegen (Hrsg.), Srikpt, Immobilienfinanzierung Immobilienwirtschaft, Hochschule Nürtingen, Standort Geislingen, Immobilienbewertung, WS 2002/2003

<sup>162</sup> Vgl. S. Kippes (Hrsg.), Professionelles Immobilienmarketing, S. 486 ff, 2001

<sup>163</sup> Vgl. IRR Deutschland GmbH (Hrsg.), Unterlagen Immobilien Due Diligence, Die umwelttechnische Due Diligence bzw. Altlasten Due Diligence, S. 5, 2004

Umweltrisiken können aber müssen nicht offen zu tage treten. Häufig sind Bodenproben oder ähnliches zur näheren Untersuchung notwendig.

„Für den Kaufinteressent sind Risiken, die im Zusammenhang mit Altlastenhaftung, Bodenwertminderungen oder Altlastensanierung von besonderem Interesse. Bestehen bei dem Erwerbsobjekt Altlastengefahren oder sonstige Umweltrisiken ist es notwendig, eine Umweltanalyse in den Prüfungsprozess einzubinden.“<sup>164</sup>

**Hinweis: Aktuelle Due Diligence Checklisten finden sich im ANHANG.**

### **3.5 Due Diligence in Sachen Logistikimmobilie mit Blickwinkel auf die Türkei**

Für die Due Diligence in Vorbereitung des Kaufes oder Interesses für eine Logistikimmobilie ist das Umfeld der Immobilie, also die Standortfrage von immenser Bedeutung, da die Logistikimmobilie für sich allein nicht wirklich von Wert ist. In ihrem nahen Umfeld müssen die angesiedelt sein, die sie unmittelbar bedienen.

Bevor diese Bedingung näher untersucht werden soll, ist der allererste Blick auf die politischen und rechtlichen Rahmenbedingen zu werfen. Hier hat die Türkei gegenüber anderen Standorten in den letzten Jahren wesentliche Vorteile entwickelt, die erst den Blick der Investoren für diesen spannenden Standort geschärft haben. Erwähnt seien dabei die zahlreichen Freihafengebiete, die eine rechtliche Sonderstellung einnehmen, die den dort bestehenden Logistikimmobilien einen gravierenden Wettbewerbsvorteil einräumen.

Einen weiteren wesentlichen Wettbewerbsvorteil kann der Käufer oder Errichter einer Logistikimmobilie vor allem derzeit in Türkei durch Information erreichen.

Information über die Ansiedlung eines Automobilkonzerns in der Türkei so früh zu erhalten, dass sich noch noch niemand anderer die großen Grundstücke rund um den Produktionsstandort sichern konnte, gibt einen großen Kostenvorteil und die Grundstrategie warum es Sinn macht, hier Land zu erwerben und eine moderne für den Automobilkonzern passende Logistikimmobilie zu entwickeln und anzubieten. Mit diesem Informationsvorteil wird es dann auch kaum Konkurrenz geben können. Da die Logistikimmobilie nun mal sehr stark vom kurzen Weg zur oder von der Produktionsstätte weg profitiert.

---

<sup>164</sup> Vgl. Wolfgang Koch und Jürgen Wegmann (Hrsg.), Praktiker Handbuch Due Diligence, 2002, S. 81

Um alle Gepflogenheiten des Landes entsprechend richtig anzuwenden und einzubinden, lohnt es sich Partner aus dem Land in Form von Joint Ventures zur Entwicklung der Logistikimmobilie hereinzunehmen. Dieser Schritt bringt mit Sicherheit auch eine entsprechende Zeitersparnis, da professionelle Partner die Experten des Marktes nicht erst ausfindig machen müssen, sondern meist schon langjährige Kooperationen bestehen.

Grundsätzlich sollten vor der Hereinnahme von Partnern alle möglichen Synergieeffekte entsprechend durchleuchtet werden, so dass den einzelnen Partnern auch die Richtigen Aufgaben in der Zusammenarbeit entsprechend zugeordnet werden.

Abschließend kann festgehalten werden, dass alles im Vorfeld eines Kaufs oder einer Entwicklung einer Logistikimmobilie im Rahmen einer Due Diligence geprüfte, unabhängig vom Standort, später Früchte trägt. Entweder hat man rechtzeitig den richtigen Standort mit den richtigen rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gewählt, oder man hat die Grenzen der Logistikimmobilie frühzeitig aufgezeigt und bereits Lösungsszenarien dafür skizziert.

## 4 FAZIT UND BEISPIELE IN DER TÜRKEI

Um eine Herangehensweise an den Standort Türkei konkreter in Auge fassen zu können, beschäftigt sich das folgende Kapitel mit den wesentlichen Grundbedingungen in der heutigen Türkei sowie mit entsprechenden Beispielen dazu.

### 4.1 Allgemeine Lage der Türkei in Bezug auf Logistikimmobilien

Um die Lage der Türkei näher beschreiben zu können, bzw. Beispiele zu Logistikimmobilien konkret anführen zu können, muß zunächst die allgemeine wirtschaftliche Situation und eine Prognose für die nächsten Jahre gegeben werden.

Auf der einen Seite ist zwar das politische Klima zwischen der EU und der Türkei nicht gerade friktionsfrei, doch dem rasanten wirtschaftlichen Aufschwung der Türkei tut dies keinen Abbruch.

Die türkische Wirtschaft entwickelt sich vergleichsweise zur EU überdurchschnittlich und lockt damit jede Menge ausländische Investoren an. Im Zeitraum von 2008 bis 2012 soll die türkische Wirtschaft nach Einschätzung der OECD Experten um durchschnittlich 7,2 Prozent jährlich wachsen.<sup>165</sup> Das ist ein Prozentsatz von dem hierzulande nur zu träumen ist.

Durch das Interesse und den Einsatz von ausländischem Kapital wird die Öffnung und Modernisierung der Türkei entsprechend verstärkt. Einerseits gewinnen neue Branchen an Bedeutung, vermehrt beteiligen sich internationale Unternehmen, vermehrt aus der EU, an türkischen Unternehmen, andererseits gehen türkische Top Unternehmen verstärkt ins Ausland.

Eine der wichtigsten Branchen, die ganz wesentlich für die Nachfrage nach Logistikimmobilien ist, ist die Automobilindustrie, die derzeit stark zunehmend in der Türkei investiert. In ihrem Schlepptau folgen jedenfalls sämtliche Zulieferfirmen und bereits im Vorfeld Personaldienstleister, die sehr gut ausgebildetes türkisches Personal lokal vor Ort zur Verfügung stellen.

---

<sup>165</sup> Vgl. [www.exporeal.net](http://www.exporeal.net)

Das Personal ist neben der zentralen Lage der Standorte in der Türkei ein wesentlicher Entscheidungsfaktor überhaupt einen Standort in der Türkei anzudenken.

Mittlerweile hat die Automobil- und Zulieferindustrie bereits der Textilindustrie in der Türkei den Rang abgelaufen. Diese hat stark mit chinesischer Konkurrenz zu kämpfen. Der dritt wichtigste Exportzweig ist der Maschinenbau, auch das ist eine Branche mit starker Nachfrage nach Logistikimmobilien.

Insgesamt hat sich die lokale Produktion trotz sehr starker internationaler Konkurrenz in den letzten beiden Jahren mit jeweils mehr als 10% Wachstum pro Jahr sehr stark entwickelt. Die Ausfuhren sind mehr als ein Viertel pro Jahr angestiegen und um dies bewerkstelligen zu können, müssen Logistikimmobilien am richtigen Standort eröffnet werden.

Bekannte türkische Unternehmen, die ins Ausland gegangen sind und hier wie dort Logistikimmobilien benötigen, sowohl zunächst zur Ausfuhr und im Importland dann wieder zur Verteilung in den Handel zum Endkonsumenten ist Beko, der türkische Elektronikriese der gemeinsam mit einem britischen Partner den insolventen Fernsehhersteller Grundig übernommen hat, genauso wie die Eczacıbasi-Holding, die Mehrheit am Fliesenbereich des Luxus Bad Ausstatters Villeroy & Boch übernommen hat. Wichtig ist dabei zu bemerken, dass die Türken ein besonderes faible für Top Markenprodukte haben, was diesen Produkten in der Türkei zu besonders guten Umsätzen verhilft.

Dabei ist es natürlich auch hilfreich, wenn viele neue Privatwohnungen entstehen. Die dann von jungen, konsumfreudigen Türken rasch mit Marken aller Art, von Einrichtungsgegenständen bis zu Elektronikgeräten, ausgestattet werden. Um das rasch und effizient leisten zu können, müssen die Markenhersteller in allen größeren Städten mit großen Märkten, mit dem entsprechenden Angebot und dahinter mit Logistikzentren ausgestattet sein, damit das Angebot niemals ausgeht.

Arnold Hornfeld, der mehrere Jahrzehnte für Siemens in der Türkei tätig war und jetzt den Energie-Ausschuß des türkischen Unternehmensverbandes TÜSIAD leitet sagt dazu: „Die Türkei ist wirtschaftlich gesehen schon in der EU“.<sup>166</sup>

Der große wirtschaftliche Aufschwung der letzten Jahre wird vielfach der islamisch-konservativen Partei AKP von Ministerpräsident Recep Tayyip Erdogan zugeschrieben. Seit

---

<sup>166</sup> Vgl. [www.exporeal.net](http://www.exporeal.net)

2002 gibt es jedenfalls unter Beteiligung von dieser Partei eine intensive Reformwelle für Politik und Wirtschaft. Der Ministerpräsident bezeichnet diese Entwicklung selbst als „stille Revolution“. In der Politik wurden die Rechte der Militärs beschränkt. Die Rechte der kurdischen Minderheit sowie die Rechte der Frauen gestärkt und das Verfassungsrecht sowie das Strafrecht an die europäischen Normen angepasst. Dass dabei die EU in manchen Punkten noch nicht restlos zufrieden ist, sei hier nur nebenbei erwähnt.

In der Wirtschaft wurde jedenfalls die Privatisierung und Liberalisierung beschleunigt und die Bürokratie zurückgedrängt. Zudem wird eine Reform des Bankensystems und der Sozialversicherung vorangetrieben. Das Haushaltsdefizit konnte schon beachtlich verkleinert werden und 2003 wurden die letzten rechtlichen Hürden beseitigt, somit sind jetzt in- und ausländische Investoren zumindest rechtlich gleichgestellt.

Im Hintergrund gab es dann auch noch ein mit dem IWF im Jahr 2001 vereinbartes Bestandsabkommen und natürlich den angestrebten Beitritt zur EU. Der ja schon sehr lange im Raum steht, auch wenn er niemals kommen sollte, sind in seinem Vorfeld jedenfalls jetzt schon sehr positive politische und wirtschaftliche Änderungen passiert.

Die Aufnahme konkreter Beitrittsverhandlungen zwischen der EU und der Türkei im Oktober 2005 waren auf alle Fälle ein wichtiger Meilenstein in dem bereits Jahrzehnte andauernden Annäherungsprozeß. Auch wenn es noch Jahre dauern sollte, bietet schon die Perspektive der EU und die im Vorfeld verbundene Angleichung an europäische Standards und Strukturhilfen der EU im Rahmen der Vor-Beitrittsprogramme einen gewaltigen Standortvorteil für die Türkei und ermuntert zu weiteren Reformen. Obwohl aus heutiger Sicht das Ergebnis für den Beitritt noch gänzlich offen ist.

Es ist auch noch einiges zu tun: weiterhin ist die Inflation und das Leistungsbilanzdefizit hoch und die Sozialversicherung noch defizitär, außerdem drohen Energieengpässe und generell gehen der EU die Reformen einfach noch nicht schnell genug. Auch für die in den türkischen Markt eintretenden Unternehmen aus der EU wäre die sofortige Standardangleichung an die EU in politischer, rechtlicher und wirtschaftlicher Hinsicht von großem Vorteil.

Abhalten lassen sich die ausländischen Investoren jedenfalls nicht. 2006 gab es Direktinvestitionen von mehr als 18 Milliarden US-Dollar und mehr als 80% dieser Investitionen stammten aus der EU.<sup>167</sup>

---

<sup>167</sup> Vgl. [www.exporeal.net](http://www.exporeal.net)

Der Wirtschaftsaufschwung in der Türkei ist ein Grund, weshalb ausländische Investoren geneigt sind in der Türkei zu investieren. Ein anderer, sehr wesentlicher Grund, ist die Beschaffenheit und Attraktivität des türkischen Marktes. Die derzeit ca. 72 Millionen Einwohner sind größtenteils jung, konsumfreudig, sehr gut ausgebildet, motiviert und lernbereit. Zudem gibt es am Standort Türkei sehr attraktive Lohnkosten. Also gänzlich andere Voraussetzungen, wie sie ein Investor hierzulande vorfindet.

Wesentliche Sektoren in denen ausländische Investoren zuletzt eingestiegen sind, sind der Bankensektor, der Immobilienmarkt, der Einzelhandel und der Energiesektor. Prominente Unternehmen aus Österreich, die in diesen Bereichen in der Türkei zuletzt investiert haben, sind die OMV, die immerhin mit 35% am türkischen Tankstellenbetreiber Petrol Ofisi beteiligt ist, der Verbund oder die Meindl Bank. Bekannte Deutsche Unternehmen mit türkischer Beteiligung sind Axel Springer, Remondis, Rewe, Eurohypo oder EnBW. Dabei soll nicht unerwähnt bleiben, dass es sich hier um Minderheitsbeteiligungen von Seiten Österreichs und Deutschlands handelt und der große Mehrheitseigentümer jeweils das Unternehmen auf türkischer Seite ist.

Zwischenzeitlich gibt es in Sachen Wirtschaftskernindikatoren zwar auch immer wieder kleine Rückschläge, z.B. gibt es immer wieder Liquiditätskrisen, bzw. ist Öl aufgrund der hohen Ölimportabhängigkeit extrem teuer. Diese halten die Investoren aber nicht von langfristigen strategischen Investments in der Türkei ab.

Insgesamt kann die türkische Wirtschaft derzeit in einer dynamischen Wachstumsphase gesehen werden. Sie ist ein moderner Industriestandort der Anschluß an die globale Wirtschaft sucht.

Ein spezielles Phänomen sind Marktführer in Nischen, die jedenfalls auch in der Türkei vertreten sein möchten. Eine solche Branche ist die Medizintechnik. Gerade dieser Bereich möchte dann durch eine entsprechend modern ausgestattete Logistikimmobilie nahe und effizient am Endkunden sein.

Insgesamt kann auch festgestellt werden, dass die Türkei kein Standort mehr für billige Massenproduktion ist, sondern eher für die Fertigung von komplexen Teilen. Diejenigen Unternehmen, die billige, ungelernete Arbeitskräfte für die Massenproduktion suchen, verlassen die modernen Ballungszentren. Istanbul, welches so ein Zentrum ist, wird zu einem Drehkreuz in der Logistik.

In Istanbul gibt es auch jene jungen und konsumhungrigen Konsumenten, die experimentierfreudig mit neuen Dingen umgehen. Damit diesen Produkte zu solch einer starken Nachfrage verhelfen, dass sich sowohl das Logistikzentrum vor Ort, als auch das Shoppingcenter danach in der Kette für die Unternehmen rechnet.

Ein wichtiger Punkt der Umfeldbedingungen in der Türkei von heute sei noch erwähnt. Es gibt sowohl ein neues Handelsgesetzbuch als auch neue internationale Rechnungslegungsvorschriften und seit Mitte 2006 ein neues Körperschaftssteuergesetz, dass die Körperschaftsteuer von 30 auf 20% gesenkt hat. Zudem sind in einiger Zeit auch online Steuererklärungen möglich.

#### **4.2 Konkrete Lage im Bereich Shoppingcenter in der Türkei**

In der Türkei gibt es insgesamt schon mehr als 80 Shoppingcenter mit einer Bruttomietfläche von mehr als 10.000m<sup>2</sup>, die in Summe mehr als 2 Millionen m<sup>2</sup> Fläche aufweisen.<sup>168</sup> All diese Center müssen von leistungsfähigen und modernen Logistikimmobilien bedient und versorgt werden. Die Standorte konzentrieren sich derzeit auf die Metropole Istanbul, Ankara und Izmir. Die Entwicklungen in Mersin, Antalya, Kayseri und Eskisehir werden entsprechend vorangetrieben.

Untereinander unterscheiden sich die Center derzeit vor allem durch die Konsumenten, von diesen ist es abhängig, ob sie mehr fachmarktkonzentriert oder nahversorgungskonzentriert sind.

Sehr große Bedeutung für die Nachfrage nach Logistikimmobilien hat die Entwicklungstendenz neu in der Türkei expandierender Handelsunternehmen wie C&A, Ikea oder Mediamarkt. Dadurch wird die Handelslandschaft Ankaras derzeit massiv verändert und natürlich steigt auch der Wettbewerbsdruck entsprechend.

Ältere Shoppingcenter prüfen, deshalb derzeit Umstrukturierungs- bzw. Vergrößerungsoptionen. Es wird jedenfalls ein exponentielles Wachstum der modernen Shoppingcenterflächen erwartet.

#### **4.3 Einfluß des internationalen Finanzmarktes auf die Türkei**

Von den Turbulenzen an den Finanzmärkten ist die Türkei weniger direkt betroffen. Aber durch eine verzögerte Kapitalzufuhr ausländischer Investoren ist der Markt sehr wohl

---

<sup>168</sup> Vgl. exporeal.net

betroffen. Für die türkische Wirtschaft, liegt eine Risiko darin, dass in Zukunft die Bedingungen für die Kreditvergaben für internationale Investoren mit Sicherheit weiter verschärft werden.

#### **4.4 Ausnahmesituation für den Bausektor in der Türkei**

In der Türkei selbst ist der Bausektor im Gegensatz zu internationalen Entwicklungen, ein sehr wesentlicher Wachstumsbereich, was nicht unbedingt heißen muß, dass die Nachfrage ebenso stark wachsend ist.

Nach der abgeschlossenen Erweiterung der EU und der noch andauernden Integration der beigetretenen Länder ist die Türkei jedenfalls ein Hoffungsland für Unternehmen und Investoren, die professionelle Logistikimmobilien in guter Infrastruktur und Lage suchen.

Die niedrigen Lohnkosten und das hohe Potential zur entsprechenden Erweiterung der meisten Standorte, sowie die gute geografische Lage, der angebotenen Logistikimmobilien machen sie interessant. Dort wo die Unternehmen dringend neben ihren Shopping Centern oder Fachmärkten Bedarf haben, werden die entsprechenden Logistikimmobilien benötigt.

Große globale Investoren und Fonds nehmen natürlich auch die Perspektive des EU Beitritts und die bereits stattgefundenen Privatisierungswellen zum Anlass, um auf den türkischen Markt zu gehen.

Istanbul ist dabei von seiner Lage häufig als der entwicklungsfähigste Standort genannt.<sup>169</sup>

Obwohl der türkische Logistikimmobilienmarkt noch relativ jung ist und einen relativ niedrigen Service- und Entwicklungsgrad aufweist, ist er dennoch einem sehr raschen Wachstum unterworfen. Gründe sind die Erholung der türkischen Wirtschaft in den letzten Jahren und die Professionalisierung, die durch die multinationalen Logistikanbieter ins Land gekommen ist. Weiters der allgemeine Vorteil, der immer häufiger werdenden Auslagerung sämtlicher Logistikaktivitäten durch die Produzenten und Retailer.

Die Nachfrage nach hochwertigen Logistikimmobilien wächst in ganz Europa. Durch die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur insbesondere in den Ländern Zentral- und Osteuropas steigt die Nachfrage.

---

<sup>169</sup> Vgl. Real Estate Report 2007, PricewaterhouseCoopers and the Urban Land Institute

Die Attraktivität der Logistikimmobilien liegt insbesondere in der Kombination aus verlässlichen Mieteinnahmen und Wertsteigerungspotential. Mit Fonds können besonders institutionelle Investoren davon profitieren.<sup>170</sup>

Aber auch allgemein befindet sich der europäische und der weltweite Logistikmarkt im Wandel. Die Globalisierung und der Wegfall von europäischen Grenzen rücken die Absatzmärkte in das Blickfeld der international tätigen Unternehmen. Das Beschaffungswesen ist dabei neu zu überdenken.

Durch die Konzentration von globalen Handelsunternehmen in Ballungszentren, die mit ihrer überdurchschnittlich guten Infrastruktur punkten, gibt es eine verstärkte Nachfrage nach größeren und moderneren Logistikimmobilien. Die dabei entstehenden Objekte müssen dabei die Bedürfnisse des Nutzers berücksichtigen. Die Anlagekriterien der Investoren, sowie die Nachvermietbarkeit und Teilbarkeit müssen aber ebenso beachtet werden.

Gerne rundet man bei Investmentfonds mit Objekten aus einer Region wie der Türkei das Portfolio ab und bietet damit den Investoren die Möglichkeit und Chance an, an der Dynamik dieses Marktes teilzuhaben. Dabei hat man dann eine Immobilienanlage in einem attraktiven Segment und erreicht damit ein ausgewogenes und diversifiziertes Portfolio.

In der Vorschau für die Jahre 2008 und 2009 zeigt die Entwicklung des türkischen Logistikimmobilienmarktes. Es wird von einer Steigerung der A-Klasse Lagerhäuser auf bis zu einer Million m<sup>2</sup> ausgegangen. Der Markt ist generell unterserviciert. Die Mieten werden steigen und der Leerstand wird signifikant abnehmen. Damit gibt es ausgezeichnete Aussichten für Unternehmen, die Logistikimmobilien in der Türkei entwickeln und anbieten möchten.

---

<sup>170</sup> Vgl. OWC-Special 04/2007

<b>Jahr</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006(p)</b>
<b>Bruttonationalprodukt real (%)</b>	<b>-7.5</b>	<b>7.9</b>	<b>5.8</b>	<b>8.9</b>	<b>7.4</b>	<b>4.6</b>
<b>Bruttonationalprodukt nominal (Mio USD)</b>	<b>147</b>	<b>183</b>	<b>241</b>	<b>301</b>	<b>361</b>	<b>372</b>
<b>CPI (%)</b>	<b>68.5</b>	<b>29.7</b>	<b>18.4</b>	<b>9.3</b>	<b>7.22</b>	<b>9.37</b>
<b>PPI (%)</b>	<b>94.5</b>	<b>27.7</b>	<b>12.6</b>	<b>10.6</b>	<b>2.66</b>	<b>14.59</b>
<b>Arbeitslosigkeit (%)</b>		<b>8.4</b>	<b>10.3</b>	<b>10.5</b>	<b>10.3</b>	<b>10.3</b>
<b>Jahreszinsrate (Im Bankendurchschnitt)</b>		<b>62.5</b>	<b>48.1</b>	<b>28.6</b>	<b>22.6</b>	<b>13.5</b>
<b>Zinsrate real (%)</b>		<b>35.6</b>	<b>27.1</b>	<b>23.6</b>	<b>14.6</b>	<b>9.6</b>
<b>Exporte (Mio USD)</b>	<b>34.4</b>	<b>39.1</b>	<b>46.8</b>	<b>2.7</b>	<b>73.1</b>	<b>38.3</b>
<b>Importe (Mio USD)</b>	<b>-38.9</b>	<b>-47.8</b>	<b>-68.7</b>	<b>-97.2</b>	<b>-116</b>	<b>-59.8</b>
<b>Handelsbilanz (Mio USD)</b>	<b>-4.5</b>	<b>-8.7</b>	<b>-21.9</b>	<b>-34.5</b>	<b>-42.9</b>	<b>-21.5</b>
<b>Auslandsverschuldung (Mio USD)</b>		<b>113.9</b>	<b>131.6</b>	<b>147.3</b>	<b>145.8</b>	<b>144.1</b>
<b>Inlandsverschuldung (Mio USD)</b>		<b>84.9</b>	<b>91.7</b>	<b>139.3</b>	<b>167.3</b>	<b>158.7</b>
<b>Auslandsverschuldung (% d. BNP)</b>		<b>77</b>	<b>72</b>	<b>61</b>	<b>48</b>	<b>43.4</b>
<b>Inlandsverschuldung (% des BNP)</b>		<b>58</b>	<b>50</b>	<b>58</b>	<b>56</b>	<b>47.8</b>

Tabelle 1 Wichtige Kennzahlen zur generellen wirtschaftlichen Entwicklung der Türkei<sup>171</sup>

Anhand der Zahlen, in der oben erwähnten Tabelle ist ersichtlich, dass die Türkei wirtschaftlich ein aufstrebendes Land ist, welches versucht die wesentlichen

<sup>171</sup> Vgl. www.securities.com, übersetzt ins Deutsche

Wirtschaftsparameter in ein gutes Verhältnis zueinander zu bringen. In der Bekämpfung der Inflation ist die Lage schon wesentlich entspannter als noch vor einigen Jahren.



Abbildung 1 Geografische Lage der Türkei<sup>172</sup>



Abbildung 2 Ballungszentren in der Türkei als Basis für mögliche Standorte von Logistikimmobilien<sup>173</sup>

<sup>172</sup> Vgl. [http://www.voyagesphotosmanu.com/landkarte\\_turkei.html](http://www.voyagesphotosmanu.com/landkarte_turkei.html)

<sup>173</sup> Vgl. [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e1/Karte\\_der\\_T%C3%BCrkei.png](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e1/Karte_der_T%C3%BCrkei.png)

#### **4.5 Die Logistikimmobilie als Spezialimmobilie**

Die Logistikimmobilie gehört berechtigterweise zum Bereich Spezialimmobilie. An die Logistikimmobilie werden nämlich zahlreiche Anforderungen gestellt, die so gut wie alle erfüllt sein müssen, damit der Erfolg der Immobilie gewährleistet ist. Daher muss sich ein Investor oder ein Projektentwickler genauestens mit dem Logistikmarkt und mit den damit verbundenen Anforderungen an die Immobilie auseinandersetzen, damit seine Tätigkeit erfolgreich sein kann.

Der Logistikmarkt befindet sich derzeit in einer großen Wende. Früher umfasste die Logistikbranche den Transport und die Lagerung von Waren. Heutzutage sind die genannten Bereiche nur noch ein kleiner Bestandteil des Komplettpaketes Logistik.

Durch das fortschreitende Outsourcing werden die Logistiker zu richtigen Dienstleistern und übernehmen immer mehr Produktionsprozesse und andere Aufgaben ihrer Kunden. Demzufolge ist die Logistik komplexer geworden.

Allerdings ist dieser Wandel auch eine Chance für die Logistikbranche, da sie sich auf diese Weise der preisgünstigeren Konkurrenz aus den osteuropäischen Ländern widersetzen kann.

Der Wandel im Logistikmarkt hat auch einen sehr großen Einfluss auf die Logistikimmobilie. Früher benötigte man reine Lagerhallen ohne viele Ausstattungsmerkmale. Heutzutage werden jedoch Logistikimmobilien gefordert, die über eine hohe technische Ausstattung verfügen. Wichtig sind komplexe Lagerhaltungen oder Grundstücke mit großen Freiflächen bzw. Erweiterungsflächen.

Dieser Trendwandel hat die Branche mehr oder weniger überrascht und daher stehen nicht genügend moderne Logistikimmobilien zur Verfügung. Zudem werden die meisten Logistikimmobilien von den Unternehmen in Eigenregie gebaut sowie genutzt, was diesen Findungsprozess zusätzlich noch stark verlangsamt hat. Allerdings wird für den Bau einer modernen Logistikimmobilie viel Know-how benötigt, da sie eine äußerst spezielle Immobilie ist. Dies stellt wiederum auch ein Problem für die weitere Entwicklung der Logistikimmobilie dar, da sie bisher nur ein Schattendasein führte und sich niemand ausreichend mit ihr auseinandergesetzt hat, fehlt nun den meisten Projektentwicklern und Investoren das nötige Wissen.

Bei der Entwicklung einer Logistikimmobilie ist vor allem der Standort ein ausschlaggebendes Entscheidungskriterium. Ein guter Standort für eine Logistikimmobilie zeichnet sich vor allem durch die Infrastrukturvoraussetzungen und das Umfeld aus. Daher

ist es immer vorteilhaft, wenn die Logistikimmobilie Anschlüsse zu mindestens zwei Verkehrsträgern besitzt. Von hoher Bedeutung ist darüber hinaus, dass die Anschlüsse zu den Verkehrsträgern schnell zu erreichen sind, d. h. liegt ein Standort für eine Logistikimmobilie direkt an einer Autobahnausfahrt bzw. -auffahrt, ist sie mit dem Verkehrsträger Straßengüterverkehr optimal erreichbar. Weitere wichtige Kriterien für eine Logistikimmobilie sind z. B. die Klärung aller rechtlichen Fragen, die Kosten und die Größe der möglichen Gewerbegrundstücke und, was man nicht vernachlässigen sollte, wenn die Logistikimmobilie als Investition gesehen wird, die Klärung der Vermietungssituation bzw. der Nachfragesituation.

Betrachtet man den europäischen Logistikimmobilienmarkt, so ist es sehr schwierig, aussagekräftige Analysen und Berichte zu finden. Vor der EU – Osterweiterung lag der europäische Fokus auf jeden Fall entlang der „goldenen Banane“, die sich von London über die Benelux – Länder bis nach Barcelona erstreckte. Dort befanden sich die größten Logistikimmobilienstandorte. Allerdings hat sich dieser Fokus nach der EU – Osterweiterung in Richtung Osten verschoben. Hiervon hat auch Österreich profitiert, da es durch seine Lage eine gute Ausgangsposition für logistische Netzwerke besitzt.

Grundsätzlich sind folgende Punkte zu beachten, wenn eine Logistikimmobilie zur Diskussion steht:

1. Bei der Standortplanung vor allem auf die Infrastrukturvoraussetzungen (mind. mit zwei Verkehrsträgern muss die Logistikimmobilie erreichbar sein), Umfeld und geographische – strategische Voraussetzungen achten.
2. Grundstück muss ausreichend groß sein für Freiflächen und möglichen Erweiterungen. Zudem muss es leicht und schnell für die verschiedenen Verkehrsträger erreichbar sein.
3. Drittverwendungsfähigkeit muss gegeben sein.
4. Beachtung der Trends des Logistikmarktes heute und in den nächsten paar Jahren.
5. Nachfragesituation nach Logistikimmobilien allgemein oder am ausgewählten Standort untersuchen und analysieren.

Dies sind die wichtigsten Punkte für den Erfolg einer Logistikimmobilie. Dazu kommen natürlich noch weitere Punkte, die aber weniger von Bedeutung sind. Am besten ist es natürlich wenn der Investor schon in der Planung einer Logistikimmobilie einen Mieter hat und genau dessen Wünsche bzw. Anforderungen kennt.

Bezüglich der Top– Standorte und der erweiterten Top – Standorte ist zu sagen, dass oft eine Ansiedlung etwas außerhalb des Stadtgebietes lohnenswerter ist wegen den doch erheblich geringeren Gewerbegrundstückspreisen.

#### 4.6 Beispiel Istanbul - Stadt auf zwei Kontinenten

Eine Momentaufnahme:

Das Immobilien-Beratungsunternehmen NAI apollo beleuchtet in Zusammenarbeit mit dem internationalen NAI-Netzwerk den Immobilienstandort Istanbul. Das Unternehmen informiert über die aktuellen Wirtschafts- und Immobilienmarktdaten sowie die erwarteten Trends und Entwicklungen der größten Stadt der Türkei. Istanbul befindet sich sowohl auf der europäischen als auch auf der asiatischen Seite des Bosphorus und ist damit die einzige Metropole, die sich über zwei Kontinente erstreckt. Aufgrund ihrer dreitausendjährigen Geschichte gilt sie als eine der ältesten noch bestehenden Städte der Welt und ist Kultur- und Wirtschaftszentrum der Türkei. <sup>174</sup>

Hier die wichtigsten Daten zu Istanbul im Überblick:

- Istanbul wird auch die Hauptstadt „Eurasiens“ genannt und fungiert als internationales Tor zu mehreren Regionen der Welt.
- Das rasante Wachstum der türkischen Wirtschaft hat sich positiv auf den Markt für Gewerbeimmobilien ausgewirkt. Die Kaufpreise für Büro-, Industrie-/Lager- und Einzelhandelsflächen haben Istanbul unter die ersten drei Plätze für alle drei Immobilienarten katapultiert. Istanbul ist darüber hinaus der am besten eingestufte Markt für Projektentwicklungen der Türkei.
- Die Mietpreise für hochwertige Büroflächen haben USD 30 pro Quadratmeter pro Monat erreicht, während die Erträge zwischen 11-12% liegen. Das Angebot an hochwertigen Büroimmobilien im Hauptgeschäftsbezirk beläuft sich auf nahezu 1,3 Mio. Quadratmeter, wovon sich 1,05 Mio. Quadratmeter im europäischen Geschäftsbezirk und 250.000 Quadratmeter im asiatischen Geschäftsbezirk befinden.

In 2006 lag die Wachstumsrate von Büroimmobilien bei 3,7%, was dem höchsten Niveau in den letzten drei Jahren entspricht. <sup>175</sup>

- Die Logistikbranche hat sich in den letzten fünf Jahren verstärkt und ist eine der am schnellsten wachsenden Unternehmensbereiche in der Türkei. Der gesamte Bestand an Logistikimmobilien beläuft sich in Istanbul auf ca. 1,1 Mio. Quadratmeter, wovon sich 60% auf der asiatischen und 40% auf der europäischen Seite befinden.

---

<sup>174</sup> Vgl. [www.openpr.de](http://www.openpr.de)

<sup>175</sup> Vgl. [www.nai-apollo.de](http://www.nai-apollo.de)

- Die Mietpreise für Industrieimmobilien variieren in Istanbul abhängig vom Ort, der Infrastruktur und der Gebäudequalität. Die Mieten für gut erhaltene Industrieflächen liegen auf der asiatischen Seite bei USD 3-5 pro Quadratmeter und auf der europäischen Seite bei USD 4-6 pro Quadratmeter. Die Nachfrage nach Lagerflächen ist hoch, während das Angebot in den türkischen Hauptumschlagsplätzen Istanbul, Izmit, Izmir, Mersin und Iskenderun sehr knapp ist.
- Der Einzelhandelsmarkt stellt 20% des türkischen Bruttosozialprodukts dar und erlebt eine hohe Nachfrage und steigende Investitionsmöglichkeiten. Es gibt 51 neue Einkaufszentren, die in Kürze eröffnet werden, und 81 weitere, die sich in der Projektphase befinden. Einkaufszentren, die momentan in Istanbul gebaut werden, verfügen über eine Bruttomietfläche von nahezu 400.000 Quadratmetern.
- Attraktive Renditen regen ausländische Investoren zu Investitionen in Stadterneuerungen, den Ausbau von Wohnraum, Einzelhandel und Hotels in Istanbul an.

#### **4.7 Beispiel Ankara**

Durch die sich rasch entwickelnde Industrielandschaft Ankaras und die steigende Zahl von Industriebetrieben in Ankara ergeben sich neue Anforderungen an den Frachtverkehr und die Logistikimmobilien vor Ort.

Auch die Standorte von wichtigen Shoppingcenteranlagen konzentrieren sich auch in der Metropole Ankara. Die Shoppingcenterlandschaft in Ankara mit den dazugehörigen Logistikimmobilien ist derzeit schon äußerst komplex und wird sich in Zukunft noch wesentlich erweitern, derzeit gibt es schon mehr als 300.000m<sup>2</sup> bestehender Shoppingcenteranlagen in Ankara, was gemessen an der Gesamttürkei ein überdurchschnittliches Niveau darstellt. Besonderheit dabei ist, dass in Ankara alle Center innerhalb eines sehr modern und weiträumig um die Stadt angelegten Autobahnringes liegen. Bewußt sind die Center nicht in den kaufkraftschwächeren Stadtteilen angelegt und sie sind zumeist verkehrsgünstig gelegen.

Zu den bekanntesten Shoppingcentern der Stadt zählen ANKAMall und das Shoppingcenter Armada. Die ANKAMall wurde bereits 1999 als Migros Center erreicht und ist im Jahr 2006 dann um einen zweiten Bauabschnitt erweitert worden. Mit einer Gesamtfläche von 107.000m<sup>2</sup> gehört die ANKAMall zu den leistungsstärksten Centeranlagen in der gesamten Türkei. Das Center wird von einem deutschen Unternehmen geleitet.

Ein weiteres interessantes Center ist das Center Armada, da mit seinem hochpreisigen Warenangebot noch stärker als ANKAMall auf besonders kaufkräftige Schichten abzielt. Im

Nordwesten der Stadt gibt es dann noch das sehr günstig gelegene OPTIMUM Outlet Center, das seine letzte Erweiterung um Einzelhandels und Freizeitflächen im Jahr 2006 hinter sich hat.

Im Süden der Stadt Ankara bietet das Bilkent Center, ein eher fachmarktorientiertes Center der Metro mit entsprechenden Möglichkeiten für die Kunden. Mit einer Gesamtfläche von mehr als 55.000m<sup>2</sup> ist es auch eines der größeren Center.

Weiters gibt es noch zahlreiche eher auf Nahversorgung ausgerichtete Center und der Markt ist insgesamt in Bewegung, denn es stehen in der türkischen Hauptstadt weitere Centerplanungen an, manche davon sind baulich bereits zu sehen. Großprojekte dabei sind das Cema Shopping Center, das Panora und das Forum Ankara, dabei kommt es zu verschiedensten Handelsformen vom Hypermarkt über den Baumarkt bis zum Einrichtungshaus. Insgesamt bleibt der Markt dynamisch, die modernen Shoppingcenterflächen und die dafür notwendigen zusätzlichen Logistikimmobilien steigen exponentiell.<sup>176</sup>

#### **4.8 Positivbeispiele von Logistikimmobilien in der Türkei**

Hier werden Unternehmen, die bereits erfolgreich in der Türkei tätig sind und im Logistikbereich tätig sind näher betrachtet.

##### **4.8.1 Firma Schenker in der Türkei**

Im wirtschaftlich enger zusammenrückenden Europa handelt Schenker konsequent nach der Devise „think global – act local“. Die rasche Anpassung an die Gegebenheiten und die Integration eigener lokaler Netze in das weltweite Netzwerk sorgen dabei für gleich hohe Leistungsstandards auf allen Standorten, wo Schenker vertreten ist.

Schon 2004 konnte die Schenker Deutschland AG bei den Türkei-Verkehren ein 20-prozentiges Wachstum im Vergleich zum Jahr 2003 verzeichnen. Diese positive Entwicklung hat für das Unternehmen bestätigt, dass die Wirtschaft der Türkei überdurchschnittlich wächst (jährlich plus sechs bis acht Prozent), dabei konnte aber auch die Inflationsrate gesenkt werden. Der türkische Warenaustausch bewegt sich insgesamt auf sehr hohem Niveau.

Dabei sind die erfolgreichsten Wachstumsbranchen im Export die Automobilindustrie und die Bekleidungsindustrie, gefolgt von Maschinen und Chemikalien. Im Import führen die landwirtschaftlichen Produkte. Das Schenker-Logistikangebot richtet sich nach den konkreten Kundenwünschen, derzeit gibt es eigene Standorte und vier

---

<sup>176</sup> Vgl. [www.exporeal.net](http://www.exporeal.net)

Verkaufsrepräsentanzen in Mersin, Eskisehir, Kayseri und Denizli. Damit erreicht Schenker die gesamte Türkei, deren Staatsgebiet ja sogar über zwei Kontinente reicht. Aufgrund der „natürlichen Zweiteilung“ der Türkei durch den Bosphorus braucht der türkische Logistikmarkt mehr Hub-Hub-Lösungen und weniger Haus-Haus-Verkehren – darauf hat sich Schenker entsprechend eingestellt.

In der Türkei bietet Schenker sowohl für national als auch für international tätige Kunden umfassende Speditions- und Logistikdienstleistungen an. Die Angebotspalette reicht von der Ausführung einzelner Transportaufträge bis zur Umsetzung eines weltweiten Supply Chain Managements. Der Geschäftsbereich Logistik beschäftigt mehr als 60 Mitarbeiter an vier Standorten. Er bietet sämtliche Value Added Services, schwerpunktmäßig für Unternehmen aus den Branchen Chemie, Pharma und Kosmetik. Sowohl für die Import- und Exportabwicklung als auch für das Warehousing, die Lagerhaltung oder für Konsolidierungsdienstleistungen setzt Schenker modernste Technologie ein und offeriert auch die erforderlichen Raumkapazitäten. Auf der europäischen Seite der Türkei betreibt der Logistikdienstleister ein 10.000 m<sup>2</sup> großes Lager, auf der asiatischen Seite wurde schon 2004 ein weiteres Logistikzentrum in Betrieb genommen (19.000 m<sup>2</sup> inkl. 3.000 m<sup>2</sup> Zolllager).<sup>177</sup>

In der Türkei nützen renommierte Kunden aus verschiedensten Branchen die getakteten Linienverkehre sowie weitere Speditions- und Logistikleistungen, die von Schenker angeboten werden. Zu den Kunden zählen unter anderem: Volvo, Ford, Siemens, Beko, Steilmann, Roche, Novartis, Henkel sowie Procter & Gamble. Es werden zertifiziertes Qualitätsmanagement genauso wie Warehousing und Value Added Services oder Spezialtransporte, Umzugsservice, Messe- und Ausstellungsservice angeboten. Eine ganz spezielles Produkt ist das Angebot für Sportevents.

Im Jahre 1995 wurde zwischen Schenker und der Arkas Gruppe ein Joint Venture gegründet, das unter dem Namen Schenker Arkas Transport and Trading A.S. firmiert. Das regionale Hauptbüro von Schenker in Wien besitzt 55 Prozent der Anteile an diesem Joint Venture. Schenker Arkas beschäftigt heute in der Türkei mehr als 300 Mitarbeitern mit Büros in den Städten Istanbul (Hauptbüro und Niederlassung), Izmir, Bursa und Denizli. Die angebotenen Dienstleistungen umfassen den gesamten Logistik - und Speditionsbereich.

„Schenker ist mit einem Umsatz von 8 Milliarden Euro, 39.000 Mitarbeitern und rund 1.100 Standorten einer der weltweit führenden integrierten Logistik-Dienstleister. Schenker bietet Landverkehr, Luft- und Seefracht sowie umfassende logistische Lösungen und globales

---

<sup>177</sup> Vgl. [www.schenkerarkas.com.tr/7003/de](http://www.schenkerarkas.com.tr/7003/de)

Supply Chain Management aus einer Hand. Schenker gehört zum Ressort Transport und Logistik der Deutschen Bahn AG.“<sup>178</sup>

Die Schenker-Kunden erhalten alle wesentlichen Dienstleistungen aus einer Hand. Dieses Geschäftsprinzip, hat sich seit der Gründung des Unternehmens vor mehr als 130 Jahren durch Gottfried Schenker in Wien bewährt.

Die Schenker Landesorganisation Türkei also „Schenker Arkas“ hat sein Netzwerk in der Türkei durch die Filiale Ankara erweitert. Schenker Arkas hat seine integrierten Logistikdienste mit einem in Ankara eröffneten Büro auch in der türkischen Hauptstadt etabliert. Dabei ist es Ziel, die Kundenbedürfnisse möglichst rasch direkt vor Ort lösen zu können. Das Büro in Ankara war das neunte Schenker Arkas Büro in der Türkei. Der Standort wird neben den Güterfrachtdiensten zu Land, zu Wasser und in der Luft, auch bei der Messebelieferung, Spezialtransporten und der Schienenbeförderung, mit ganz individuellen Lösungen für die Kundenbedürfnisse genützt. Die sich rasch entwickelnde Industrielandschaft Ankaras und die vielen neuen Industriebetriebe vor Ort stellen den Frachtverkehr vor neue Anforderungen. Die Kunden des Schenker Arkas-Büros haben auf der einen Seite Vorteile was die zeitlichen Erledigung ihrer Aufträge betrifft und auf der anderen Seite auch einen Kostenvorteil, zusätzlich können ihre Anfragen direkt vor Ort behandelt werden. Die produzierenden Unternehmen, deren Produktpalette von Lebensmitteln bis zu Textilien, von Metallen bis hin zu Zement geht, können dank des Schenker Arkas Büros die Zollformalitäten für ihre Produkte gleich innerhalb der Landesgrenzen erledigen.

#### **4.8.2 Firma Kühne und Nagel**

Die Firma Kühne + Nagel hat ihre Kapazitäten im Großraum Istanbul ausgebaut und hat im Gebze Industrial Park ein modernes Logistikcenter errichtet. Der Neubau wurde auf einem 50.000 m<sup>2</sup> großen Grundstück errichtet und ist 2005 in Betrieb gegangen. Der Standort der Anlage befindet sich - unmittelbar an der Autobahn Istanbul-Ankara und ganz in der Nähe des neuen Sabiha-Gökçen-Flughafens sowie der Hafenanlagen in Derince am Marmara-Meer – und unterstützt damit eine schnelle und effiziente Logistikabwicklung.

Das neue Logistikcenter ist für eine Lager- und Umschlagsfläche von 20.000 m<sup>2</sup> ausgelegt. Bereits nach Abschluss der ersten Bauphase verfügt es über 19 Ladetore und eine Bewirtschaftungsfläche von 8.000 m<sup>2</sup>. Das Investitionsvolumen liegt bei rund 6,5 Mio. Euro. Kühne + Nagel bietet an diesem Standort seinen nationalen und internationalen Kunden sämtliche Formen integrierter Logistikdienstleistungen aus einer Hand, von der Lagerung

---

<sup>178</sup> Vgl. [www.schenkerarkas.com.tr/7003/de](http://www.schenkerarkas.com.tr/7003/de)

und Distribution über umfassende Value Added Services bis hin zu internationalen Transporten.

Kühne + Nagel ist schon seit 1986 mit einer eigenen Landesgesellschaft in der Türkei vertreten und beschäftigt dort rund 140 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an fünf Standorten.<sup>179</sup>

---

<sup>179</sup> Vgl. [www.kn-portal.com](http://www.kn-portal.com)

## 5 ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSWORT

Nach all den Definitionen und Beispielen ist klar Logistikimmobilien in der Türkei sind gerade jetzt eine interessante Herausforderung für einen Immobilieninvestor, der den Markt Türkei für sich entdeckt hat und etwas besonderes sucht, das mit Sicherheit in den nächsten Jahren seine Nachfrage weiter steigern wird.

Dennoch dürfen gewisse Grundspielregeln vorab keinesfalls außer Acht gelassen werden, dazu ist in der Arbeit versucht worden, ein möglichst breites Spektrum an Fragen anzugeben, die in den Checklisten einer ordentlichen Due Diligence jedenfalls vorkommen sollten und damit das Risiko etwas wesentliches vorab zu übersehen auf ein Minimum reduzieren sollten. Mehr noch als die allgemeine Untersuchung und Durchleuchtung eines möglichen Standortes oder Projektes einer Logistikimmobilie spielt die genaue Untersuchung der Nachfrage eine Rolle. Welche Trends ergeben sich hier und wie flexibel kann der Investor der Logistikimmobilie auf diese Trends reagieren.

Der Ideale Investor hat dafür vorgesorgt, dass ein Trend durchaus eine begrenzte Lebensdauer hat und dann von einem neueren und aktuelleren Trend abgelöst wird. Die ideale Logistikimmobilie macht den Trendwechsel einfach mit, sie kann rasch und flexibel ohne größere rechtliche oder umweltrelevante Probleme umgerüstet werden und in Auslebung des neuen Trends auch wieder eine entsprechende Renditesteigerung erfahren. Natürlich kann nicht alles und jedes möglich sein, eine gewisse Kreativität, was im Kommen ist und nahe der ursprünglichen Ausstattung stattfindet, wäre aber sehr empfehlenswert.

Als wesentlicher Punkt am Rande, wurden in dieser Arbeit schließlich auch die Entwicklung und Modernisierung der allgemeinen rechtlichen Rahmenbedingungen und der finanziellen Rahmenbedingungen angesprochen. Hier zeigt sich die Türkei allemal als wirtschaftlich weit entwickeltes Land, dass für seine Investoren aus der EU einladende Bedingungen bieten möchte, die auch die nötigen Sicherheiten für langfristige Engagements liefern. Man kann dabei durchaus behaupten dass manche Länder innerhalb der EU solche Standards derzeit noch nicht in Umsetzung haben.

Abschließend soll zukünftigen Investoren in Logistikimmobilien in der Türkei versichert werden: „wer wagt, gewinnt.“ Wenn die notwendigen Hausaufgaben vor der Entscheidung zur Errichtung oder dem Erwerb einer Logistikimmobilie in der Türkei gemacht werden, gibt es wenig Risiko in nächster Zeit mit einem solchen Investment in der Türkei nicht erfolgreich zu sein. Dennoch gilt auch dort letztendlich „Lage,Lage,Lage“ aber das müsste jedem erfahrenen Immobilienexperten jedenfalls ein Begriff sein.

## KURZFASSUNG

Das Thema „Logistikimmobilien und ihre Bedeutung für Investoren- unter besonderer Berücksichtigung von Standorten in der Türkei“ soll auf der einen Seite eine gründliche und umfassende Abhandlung von Logistikdefinitionen und Standortanalysen im allgemeinen sowie eine nähere Erklärung der Bedeutung einer sorgfältigen und umfassenden Due Diligence liefern.

Dabei sollen möglichst alle relevanten Punkte besprochen werden, die für einen Investor im Allgemeinen und dann im besonderen in der Türkei von Wichtigkeit sind.

Allgemein für Investitionen in die Logistik und dann im Besonderen in Logistikimmobilien am Standort Türkei. Wobei die Besonderheiten des Standortes besonders hervorgehoben werden und auch ein wenig mit anderen Standorten in Europa in Vergleich gebracht werden. Von der Methodik wird in jedem Kapitel grundsätzlich vom Großen Ganzen zum Detail hin gearbeitet. Es beginnt mit einem historischen Abriss zur Logistik und geht über zur historischen Entwicklung der Märkte und schließlich auch einen näheren Schritt in Richtung Globalisierung, die quasi als eine Hauptursache für die Notwendigkeit von Logistik und in weiterer Folge von Logistikimmobilien darstellt.

Diese Globalisierung führt dann auch zur konkreten und vermehrten Nachfrage nach Logistikimmobilien im besonderen an von der Infrastruktur bevorzugten und präferierten Orten wie die Türkei allgemein eine solche Örtlichkeit darstellt.

Neben der allgemein vorhandenen Nachfrage wird auch das wirtschaftliche Interesse an einer Logistikimmobilie und das nachhaltige Wirtschaften mit einer Logistikimmobilie näher erläutert. Der konkrete Vorteil in der Flexibilität der Logistikimmobilien spielt dabei eine besondere Rolle. Zur Erklärung der Wirtschaftlichkeit ist auch den unterschiedlichen Finanzierungsarten ein Teil der Arbeit gewidmet. Nachdem Logistikimmobilien nicht zum Selbstzweck dienen, ist auch den Nachfragern und Trends in dieser Richtung ein Abschnitt gewidmet.

Dabei wird auch auf örtliche Unterschiede hingewiesen und konkrete Beispiele aus der Türkei mit Zahlen, Daten und Fakten belegt. Für Europa einzigartig in der Türkei vorkommende Arten von Logistikimmobilien werden im besonderen genannt.

Natürlich darf hierbei nicht unerwähnt bleiben, dass in der Türkei auch die Bevölkerungszusammensetzung, ihre Mentalität und ihre Kaufbedürfnisse ganz besondere sind und in der Türkei ausgezeichnet funktionierende Konzepte sich nicht so einfach auf andere Standorte übertragen lassen. Sinn der Arbeit soll damit letztendlich auch bleiben, eine einfache, aber fundierte Entscheidungsgrundlage zu liefern für einen Investor, der sich für eine Logistikimmobilie in der Türkei interessiert. Desweiteren wie aus Interesse eine

weitere Vorgehensweise entwickelt werden kann, wie eine konkrete Due Diligence aussehen könnte.

Hier finden sich in der Arbeit nehmen fundierter theoretischer Abhandlung des gesamten modernen Due Diligence Prozesses, umfassende praktische Checklisten, die Investoren mit Erfahrung vor Ort für die Praxis entwickelt haben und derzeit auch verwenden.

Schließlich gibt es Anregungen für Preisgestaltung zur Vermietung und den Umgang mit der Immobilie für die Zukunft, wo wieder das Spektrum aller Beteiligten, von der Veränderung in der Nachfrage, bis zur Veränderung von Umweltbedingungen und rechtlichen Grundlagen angedacht werden. Auf den Standort Türkei bezogen lässt sich daraus ablesen, welche Logistikimmobilien gibt es derzeit bereits, welche sind wie erfolgreich geworden, was ist in Planung. Schlüsse daraus lassen sich für Investoren eventuell auch dahingehend ziehen dass die Zeit für eine Arten von Logistikimmobilien bereits abgelaufen ist und welche Generation neuer interessanter Konzepte für die Zukunft am besten anzudenken wäre. Die Türkei betreffen gibt es auch einen kurzen Überblick darüber welche Branchen sind betroffen. Für den Investor vielleicht eine Entscheidungshilfe, ob mit diesen Branchen bereits Kontakt bestehen und eventuell interessante Synergieeffekte genutzt werden können.

Kurzum ein Investor, der sich für Logistikimmobilien interessiert sollte mit der vorliegenden Arbeit gut informiert sein, worum handelt es sich, was ist die historische Entwicklung der Logistik rundum und wie geht er grundsätzlich in der „Due Diligence vor, im besonderen wenn er sich für ein Objekt in der Türkei interessiert.

## ANHANG

### Glossar

Aus: Vorlesung Logistik und Immobilien Frank-Wolfgang Hirdes – CapTen AG9

**Ausgliederung:**

Vermögen als auch Funktionen werden auf eine oder mehrere Gesellschaften übertragen.

**Auslagerung:**

Übertrag von Aufgaben an ein externes Unternehmen, ausschließlich auf Basis von Verträgen.

**B2B** (Business to Business):

Bereich der Geschäfte zwischen zwei Unternehmen (Business).

**B2C** (Business to Consumer):

Bereich der Geschäfte zwischen Unternehmen (Business) und Endkunden (Consumer).

**Barcode:**

Code, der aus einer bestimmten Zahl paralleler Balken unterschiedlicher Stärke und mit unterschiedlichem Abstand zueinander besteht, und der optisch mit Hilfe eines Scanners abgelesen werden kann.

**Beiladespediteur:**

Vom Beiladespediteur gesammelte Güter werden dem Sammelgutverkehr eines anderen Spediteurs zugeführt.

**Beschaffungslogistik:**

Gesamtheit der logistischen Aufgaben und Maßnahmen zur Vorbereitung und Durchführung des Warenflusses vom Lieferanten zum Unternehmen.

**Cross Docking:**

Zeitlich, mengenmäßig synchronisierte Anlieferung und Weiterverteilung zur Distribution in der Fläche (**Endempfänger**).

**Direkttransport:**

Direkter Transport von einem oder mehreren Verloader(n) zum Empfänger ohne Umschlag der Güter beim Spediteur.

**Distribution:**

Bedarfsgerechte Verteilung von Gütern in einer Fläche.

**Distributionslogistik:**

Gesamtheit der logistischen Aufgaben und Maßnahmen zur Vorbereitung und Durchführung des Warenflusses von der Produktion bis hin zum Endabnehmer.

**E-Commerce:**

Handel von Waren und Dienstleistungen bei dem der Geschäftsprozess auf elektronischem Wege über das Internet erfolgt.

**Europalette:**

Europaweit verwendete Palette mit den Standardmaßen 80x120 cm.

**Feder:**

Zubringerschiff

**Forth Party Logistics (4PL):**

Ein 4PL ist ein Integrator, der Ressourcen, Fähigkeiten und Technologien aus seiner eigenen und anderen Organisationen bündelt, um umfassende Lösungen für die Supply Chain zu entwerfen, zu entwickeln und zu betreiben.

**Frachtcontainer:**

Gebräuchliche Container sind 20 Fuß (TEU) bzw. 40 Fuß (FEU) groß.

**Freihandelszone:**

Gebiet, in dem Güter gelagert werden können, ohne dass Zollabgaben anfallen.

**Freihafen:**

Ein definiertes Gebiet, in dem Handelsgüter gelagert werden, ohne dass Zölle oder Steuern erhoben werden, bis die Güter die Zone verlassen.

**Gebietsspediteur:**

Führt für seinen Auftraggeber alle Güterversendungen von Zulieferern aus bzw. in einem definierten Gebiet durch.

**Hochregallager:**

Grundfläche sparendes, mittels Stahlkonstruktion in die Höhe ausgedehntes Lager, wo durch elektronische Steuerung die Einlagerung und Ausgabe der Ware erfolgt.

**HUB (engl. Nabe):**

- Umschlagplätze an Hauptverkehrswegen zur Warenübergabe an regionale Verteiler.
- Flughafen, der gleichsam ein Brennpunkt für eingehende und ausgehende Langstreckenflüge (vor allem Interkontinentalflüge) ist. Flüge aus entfernt liegenden Gegenden stellen Zubringerflüge für Anschlussflüge dar.

**Just in sequence (JIS):**

Alle logistischen Prozesse müssen genau zur rechten Zeit und in der richtigen Reihenfolge beginnen und enden.

**Just in time (JIT):**

Alle logistischen Prozesse müssen genau zur rechten Zeit beginnen und enden.

Kombinierter Ladungsverkehr:

Transporte bei denen komplette Transporteinheiten (z.B. Wechselbrücke, Container) auf mindestens zwei unterschiedlichen Verkehrsmitteln befördert werden.

**Kommissionierung:**

Zusammenstellung von Lieferungen aus vorhandenen Beständen für einen Auftrag nach Anforderung des Kunden.

**Kontraktlogistik:**

Ganzheitliche logistische Leistung aus einer Hand (bei Vorhaltung von sog. value added services – wie beispielsweise Preisauszeichnung, Kundenspezifische Kommissionierung, Inkasso, etc.).

**Logistikkette:**

Aneinandergereihte physische und /oder informatorische Logistiktätigkeiten, in der Regel vom Hersteller/Händler zum Endverbraucher.

**Multimodaler Transport:**

Begriff, der ausdrückt, dass mindestens zwei verschiedene Verkehrsträger beim Transport von Gütern zum Einsatz kommen (Z.B. LKW, Eisenbahn, Schiff, Flugzeug).

**Nachlauf:**

Transport von Empfangshafen zum Empfänger.

**Outsourcing:**

Hinter Outsourcing verbirgt sich im Wesentlichen nichts anderes als das Ergebnis einer strategischen „Make-or-buy“-Entscheidung.

**Paarigkeit:**

Transportwesen: Bezeichnung für einen gleich großen Warenfluss (gemessen in Ladungsgewicht) zwischen zwei Orten. Idealerweise würde ein beladener LKW auf dem Hinweg von einem Ausgangs- zu einem Zielort die gleiche Menge Ware befördern wie auf dem Rückweg.

**Palette:**

stapelbare Lademittel (Mehrweg oder Einweg!) zur Zusammenfassung von Gütern zu einer Ladeeinheit. Sie kann beispielsweise mit Gabelstaplern unterfahren und bewegt werden. Es werden Paletten ohne und mit Seitenaufbauten (Flachpaletten oder Boxpaletten) eingesetzt.

**Sammelladung:**

Zusammenfassung von mehreren Ladeeinheiten zu einem Sammeltransport.

**Stückgut:**

Gut das auf dem Transport stückweise gehandhabt wird.

**Supply Chain Management (SCM):**

Supply Chain Management (wörtlich: Lieferkettenmanagement) ist die Koordinierung der Planungsprozesse entlang der Wertschöpfungskette. Sie umfasst alle Material- und

Informationsflüsse zwischen Rohstofflieferanten, Produktionsstätten, Distributionsstrukturen und Kunden.

**Tracking & Tracing:**

DV-technische Anbindung des gesamten Transportnetzes von der Bereitstellung an der Quelle bis zum Eintreffen am Bedarfspunkt und permanente Meldung des Fortschrittes durch moderne Kommunikationstechnologien.

**Transporteinheit:**

Sind für den Transport eingesetzte Einheiten (z.B. Container, Wechselbrücke, Waggon, Auflieger, etc.), die es erlauben den Transport ohne Umladung der Güter durchzuführen.

**Transportkette:**

Organisation sowie Durchführung von mehreren verknüpften Transportaktivitäten mit Hilfe von Informations- und Steuerungssystemen.

**TEU (twenty-foot-equivalent-unit):**

entweder einer vierzig Fuß entsprechenden Einheit (forty-foot-equivalent-unit, FEU) oder alternativ von zwei zwanzig Fuß entsprechenden Einheiten entworfen wurde (20ft: ca. 5,95m\*2,38m\*2,38m – 33cbm – 40ft.: ca. 11,90m\*2,38m\*2,38m – 67 cbm).

**Umschlag:**

Umladen von Gütern auf ein anderes Transportmittel

**Unternehmenslogistik:**

Die Logistik innerhalb eines bestimmten Geschäftssystems.

Steuerung und Kontrolle des Warenflusses, beginnend mit Entwicklung und Einkauf, über Produktion, Kontrolle und Distribution, bis zur Auslieferung des Produktes an den Endkunden. Sie umfasst Organisation und Planung. Ziel ist es, die Bedürfnisse des Marktes zu minimalen Kosten und unter minimalen Kapitaleinsatz zufrieden zu stellen.

**Value added services:**

Mehrwertdienstleistungen, die über die angebotene Kerndienstleistung hinausgehen.

**Vorlauf:**

Dieses ist der Transport vom Versender zum Versandhafen.

**Wechselaufbau:**

Ein Container, der auf Grund mangelnder Stabilität nicht stapelbar ist, es sei denn, er ist nicht beladen. Wechselaufbauten werden im kombinierten Verkehr von Straße und Schiene eingesetzt.

## **Legal due diligence – Anforderungen**

(Immobilien-gesellschaft)

Aus: CA Immo International AG, Praxisunterlagen Assetmanagement

- I. Kurzdarstellung der geschäftlichen Aktivitäten der Gesellschaft seit ihrer Gründung
- II. Gesellschaftsrechtliche Verhältnisse
  1. Aktueller Firmenbuchauszug der Gesellschaft
  2. Aktueller Gesellschaftsvertrag, bzw. Gründungsakten der Gesellschaft
  3. Gesellschafterstruktur
  4. Protokolle aller Gesellschafterversammlungen und – Beschlüsse der letzten drei Jahre
  5. Protokolle der Sitzungen des Vorstandes, des Aufsichtsrates, eines Beirates (jeweils einschließlich Ausschüssen) der letzten drei Jahre (falls die hier angeführten Organe vorhanden sind)
  6. Geschäftsordnungen der Organe der Gesellschaft
  7. Dokumentation für alle die Gesellschaft betreffenden Umgründungsmaßnahmen
  8. Aufstellung sämtlicher direkter und indirekter Beteiligungen der Gesellschaft einschließlich stiller Beteiligungen, treuhändig gehaltener Beteiligungen, etc.
  9. Besonderheiten der Gesellschafterstruktur, die sich nicht aus dem Gesellschaftsvertrag ergeben, wie etwa Syndikatsverträge, Verträge über Stimmrechtsbindungen, Treuhandschaften, Vereinbarungen über stille Gesellschaften, Genussrechte, etc.
  10. Vereinbarungen über jegliche Belastungen der Geschäftsanteile, insbesondere Verpfändungen, Übertragung von Rechten an den Geschäftsanteilen, Einräumung von Optionen, etc. auf die Geschäftsanteile.
  11. Vereinbarungen über die Bestellung von Sicherheiten durch Gesellschafter bzw. mit diesen verbundene Unternehmen für Verbindlichkeiten der Gesellschaft gegenüber Dritten.
  12. Auflistung sämtlicher Vereinbarungen zwischen der Gesellschaft einerseits und Gesellschaftern und diesen nahestehenden Unternehmen und Personen andererseits, insbesondere Geschäftsführungsverträge, Beratungsverträge, Finanzierungsvereinbarungen, Kauf- und Werkverträge.
  13. Anträge auf Eröffnung von Insolvenzverfahren über das Vermögen der Gesellschaft sowie Angaben zu deren Schicksal.
- III. Finanzielle Verhältnisse

1. Übersicht über alle kurz-, mittel- und langfristigen Verbindlichkeiten der Gesellschaft aus Krediten, Darlehen, sonstigen Finanzierungsmaßnahmen, etc. aufgeteilt nach Gläubiger, Betrag (Rahmen- bzw. ursprünglicher Einmalbetrag sowie aushaftender Betrag), aktueller Zinssatz (fix/variabel), Fälligkeitsdatum und Möglichkeiten einer vorzeitigen Rückzahlung samt Verträgen.
2. Aufstellung sämtlicher von der Gesellschaft und den Gesellschaftern eingeräumter Sicherheiten (Hypotheken, Verpfändungen, Zessionen) und übernommener Haftungen samt Verträgen.
3. Aufstellung aller von der Gesellschaft Dritten gewährter Finanzierungen aufgeteilt nach Schuldner, Betrag, Zinssatz und Fälligkeitsdatum samt Verträgen.
4. Aufstellung und Angabe über alle Förderungen, Subventionen oder sonstigen öffentlichen Unterstützungen, die die Gesellschaft seit ihrer Gründung erhalten hat oder die ihr zugesagt wurden.

#### IV. Liegenschaften

1. Aktuelle Grundbuchsauszüge, bzw. Auszüge aus dem Kataster der Liegenschaften.
2. Alle Verträge, die grundbücherliche Rechte oder Pflichten für diese Liegenschaften begründen.
3. Sämtliche die Liegenschaften betreffenden außerbücherlichen Rechte und Pflichten samt Dokumentation.
4. Superädifikate.
5. Sämtliche die Liegenschaften, die darauf bestehenden oder geplanten Baulichkeiten betreffenden öffentlich rechtlichen Einschränkungen sowie diese betreffende, das Eigentumsrecht der Gesellschaft daran einschränkende Vereinbarungen mit Dritten (Vorkaufsrechte, Kaufanbote, Kaufoptionen, Nutzungsverträge, etc.)
6. Kaufvertrag über den Erwerb der Liegenschaft durch die Gesellschaft.
7. Aktuelle Flächenwidmungs- und Bebauungspläne für die Liegenschaft samt allfälliger Änderungsvorschläge dazu; Feststellung der Bebauungsbestimmungen.
8. Die Liegenschaft betreffende Bausperre oder ähnliche Maßnahmen.
9. Auszug aus dem Lage- und Katasterplan für das Grundstück.
10. Geltend gemachte oder angedrohte Restitutionsansprüche.
11. Liste aller öffentlich-rechtlichen Belastungen der Liegenschaft.

#### V. Bauwerke/Projekte auf der Liegenschaft

1. Alle die bestehenden und geplanten Baulichkeiten auf der Liegenschaft betreffenden öffentlich rechtlichen Bewilligungen (Baugenehmigung, Betriebsanlagengenehmigung, Benützungsbewilligung,

Umweltverträglichkeitsprüfung etc.) jeweils samt Einreichplänen (auch für Um- und Zubauten), erstattete vollständig belegte Fertigstellungsanzeigen.

2. Sämtliche anhängigen Anträge soweit sie die in dem vorgenannten Punkt betreffenden Baulichkeiten betreffen.
3. Sämtliche dinglichen Bescheide (= Bescheide, die für den jeweiligen Eigentümer der Liegenschaft gelten).
4. Sämtliche im Zusammenhang mit den bestehenden und den geplanten Baulichkeiten abgeschlossenen Verträge, insbesondere Verträge mit Planern, Sonderfachleuten, Konsulenten, Baubeteuern, Architekten, Professionisten, etc.
5. Aufstellung offener Haftrücklässe/Bankgarantien.
6. Aufschließungsvereinbarungen oder ähnliche Vereinbarungen mit öffentlich rechtlichen Stellen.
7. Öffentliche Förderungen und Unterstützungen im Zusammenhang mit der Errichtung und/oder Nutzung der bestehenden und/oder der geplanten Baulichkeiten auf der Liegenschaft.
8. Verträge mit öffentlichen Versorgungsunternehmen, insbesondere Energieversorgungsunternehmen.
9. Verträge mit Telekom/Internet- etc. Dienst Anbietern.
10. Liste offener Mängel.
11. Bewertungsgutachten.
12. Wartungs- und Instandhaltungsverträge.

#### VI. Umwelt

1. Alle die Liegenschaft betreffenden Bodengutachten.
2. Aktueller Auszug aus dem Altlastenkataster, dem Verzeichnis der Verdachtsflächen sowie dem Verdachtsflächenmelderegister, soweit sie die Liegenschaft betreffen.
3. In der Vergangenheit bzw. derzeit auf der Liegenschaft gesetzte Maßnahmen, durch die die Gefahr einer Kontaminierung der Liegenschaft besteht.
4. Tanks, Lager, etc. auf der Liegenschaft, die dem Transport oder der Lagerung umweltgefährdender Substanzen dienen.

#### VII. Bestandverhältnisse (Miete, Pacht etc.)

1. Liste aller Bestandnehmer aufgliedert in Ebene (Top/Mieter/Netto-Nutzfläche gesondert je Nutzungsart/Add-on gesondert je Nutzungsart/Netto-Miete je Nutzungsart/Vertragsbeginn/Vertragsdauer bzw. Kündigungsverzicht).
2. Sämtliche Miet-, Pacht und sonstigen Nutzungsverträge samt allen schriftlichen und mündlichen Nebenvereinbarungen.

3. Aufstellung der im Besitz der Gesellschaft befindlichen von Mietern geleisteten Kautionen.
4. Wartungsverträge.
5. Verwaltungsvertrag, Facility Management Vertrag, Vertrag über technische Betriebsführung etc.
6. Wesentliche Korrespondenz mit Mietern, insbesondere betreffend Verlängerung, Änderung oder Auflösung von Mietverhältnissen sowie strittiger Punkte (Abrechnungsdifferenzen, etc.)
7. Betriebskostenabrechnungen der letzten 3 Kalenderjahre.
8. Aktuelle Liste von Mietzinsrückständen.

VIII. Versicherungsverhältnisse

1. Versicherungsverträge.
2. Liste der Versicherungsfälle der letzten 3 Jahre.

IX. Verfahren

1. Sämtliche anhängigen und drohenden Verfahren vor Gerichten, Schiedsgerichten, der Schlichtungsstelle oder Behörden.
2. Sämtliche abgeschlossenen derartigen Verfahren.
3. Sämtliche strittige Rechtsverhältnisse sowie von Dritten gegenüber der Gesellschaft behauptete Ansprüche oder bestrittene Ansprüche der Gesellschaft.

X. Dienstverhältnisse

1. Liste aller Dienstnehmer, freier Mitarbeiter oder dienstnehmerähnlicher Personen unter Angabe des Vor- und Zunamens, Geburtsdatums, Eintrittsdatum, laufendes Gehalt samt Prämien etc., über die zwingenden arbeitsrechtlichen Regeln hinaus gehenden Vergünstigungen.
2. Musterdienstvertrag.
3. Dienstverträge mit leitenden Angestellten

XI. Jahresabschlüsse

Die vollständigen Jahresabschlüsse der letzten drei Jahre sowie eine allfällige seit dem letzten Jahresabschluss erstellte Zwischenabschlüsse samt aktueller Saldenliste.

XII. Sonstige Umstände

Sämtliche Informationen und Unterlagen, die zur Beurteilung des Erwerbs der Gesellschaft wesentlich sind, auch wenn diese nicht Gegenstand der obigen Liste sind.

## **ANHANG**

### **Checkliste: Nutzungsanalyse für potentiellen Logistikstandort**

#### **1. Verkehrsinfrastruktur**

Strasse

Entfernung BAB

Entfernung nächster Ballungsraum

Kreuzungs- Ampelfrei

Verkehrsbelastung

Straßenbreite

Bahnanschluß

Entfernung Knotenpunkt

Netzeinfügung

Flughafen

HUB-Entfernung

Entfernung zu Regionalflughafen

Binnenwasserstrasse

Hafenanbindung

Seehafen

Hafenanbindung

ÖPNV

Anschluß

Frequenz

#### **2. Infrastruktur im Umfeld**

Entfernung zum nächsten Wohngebiet

Arbeitskräfte

Lohnniveau

Verfügbarkeit

Kommune

Politische Abhängigkeit

Umweltschutzaufgaben

Wettbewerb, Synergien

Vorhandene Ansiedlungen

KEP

Kontrakt-Logistiker

Sonstige Logistiker

### **3. Grundstück**

Größe

Potential

B-Plan

GI

GE/24h

Zuschnitt

Bodenverhältnisse (Altlasten)

Bodenbeschaffenheit (eben/hart)

Altbestand (Denkmal)

GRZ

### **4. Wirtschaftliche Betrachtung**

Grundstückskosten

Fördermittel

Mietniveau

### **5. Gesamtbeurteilung**

## **ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS**

Aufl	Auflage
AG	Aktiengesetz
Abs	Absatz
BauGB	Baugesetzbuch
bzw	beziehungsweise
bspw	beispielsweise
ca	circa
C & L	Coopers & Lybrand
DCF	Discounted Cash Flow
d. h	das heißt
DOC	Document of Understanding
EVS	Europäische Bewertungsstandards
etc	et cetera
EVS	European Valuation Standards (Europäischen Bewertungsstandards für Immobilien)
ff	fortfolgende (folgende Seiten)
GG	Grundgesetz
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GS	Grundstück
Hrsg	Herausgeber
i. d. R	in der Regel
KMF	künstliche Mineralfasern
KPMG	Klynveld, Peat, Marwick und Goerdeler
LOI	Letter of Intent
Mio	Millionen
Mrd	Milliarden
Nr	Nummer
o. ä	oder ähnliche
PCP	Pentachlorphenol
S	Seite
sog	so genannte
TEGoVA	The European Group of Valuers' Associations
u. a	unter anderem, und andere
u. ä und ähnliches	
USA	United States of America

US United States

usw und so weiter

uvm und vieles mehr

vgl vergleiche

v.a vor allem

WertV Wertermittlungsverordnung

WertR Wertermittlungsrichtlinien

z. B zum Beispiel

Zeichen

§ Paragraph

§§ Paragraphen

€ Euro

## LITERATURVERZEICHNIS

### Bücher

**Barthel**, Carl W. (Hrsg.), 2002: Handbuch der Unternehmensbewertung, Praxis und Theorie, Jüngling Verlag, 1. Auflage, 2002

C. H. **Beck** (Hrsg.), 2002: Beck'sche Textausgaben, Miet-, Wohn- und Wohnungsbaurecht, Textsammlung mit ausführlichen Verweisungen und Sachverzeichnis, 48. Ergänzungslieferung, Stand 2002

**Berens**, Wolfgang / Brauner, Hans U. (Hrsg.), 1999: Due Diligence bei Unternehmensakquisition, 2. Auflage, Schäffer – Poeschel Verlag, 1999 Behringer, Stefan (Hrsg.), 2002: Unternehmensbewertung der Mittel- und Kleinbetriebe, 2. neu bearbeitete und erweiterte Auflage, Erich Schmidt Verlag, 2002

**Berens**, Wolfgang/ Strauch, Joachim (Hrsg.), 2002: Due Diligence bei Unternehmensakquisitionen – eine empirische Untersuchung, unter Mitarbeit von Behrens, Thorsten und Lescher, Julia, Band 1, Peter Lang – Europäischer Verlag der Wissenschaften, 2002

**Börner-Kleindienst**, Michael, Logistikimmobilien-Kategorien, Determinanten und Marktteilnehmer in: Falk, Bernd/ Falk, Momme, Thorsten (Hrsg.): Handbuch Gewerbe- und Spezialimmobilien, 2006

**Binder**, Friedemann (Hrsg.), 1998: Unternehmenskauf, C. Harenberg Verlag, 1998

**Binder**, Peter / Lanz, Rudolf (Hrsg.) 1993: Due Diligence: Systematisches und professionelles Instrument für erfolgreichere Firmen, Akquisitionen, in: INDEXE, 4 – 5/1993, S. 15 – 20

Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.), 2001 :Grundgesetz für Bundesrepublik Deutschland, Medienhaus Frontzheim AG, Bonn, Berlin Druck: Clausen & Bosse, 2001

**Dieterich**, Hartmut/Kleiber, Wolfgang (Hrsg.), 1998: Die Ermittlung von Grundstückswerten, Verlag Deutsches Volksheimstättenwerk GmbH, 8. überarbeitete Auflage, 1998

**Engel**, G., Klimm G., Nolden R. G., Bizer E. (Hrsg.) 1994: Die Betriebswirtschaftslehre, Stam Verlag, 1994

**Falk**, Bernd (Hrsg.) 1996: Fachlexikon Immobilienwirtschaft, mit 271 Abbildungen, Rudolf Müller Verlag, 1996

**Gondring**, Hanspeter (Hrsg.) 2004: Immobilienwirtschaft, Handbuch für Studium und Praxis, Verlag Vahlen, 2004

**Hamer**, Eberhard / Gebhardt, Rainer (Hrsg.), 1996: Grund- und Immobilieneigentum in der Marktwirtschaft, Ullstein Verlag, 1996

**Harrer**, Herbert (Hrsg.) 1993: Die Bedeutung der Due Diligence bei der Vorbereitung eines Unternehmenskaufs, in Deutsches Steuerrecht (DStR), 45/1993, S. 1673 – 1675

**Hirdes**, F.-W.: Internationales Handbuch der Logistikimmobilie, CapTen AG, 1. Auflage, München 2005

- Jungblut**, Eric (Hrsg.) 2003: Due Diligence, Die wichtigsten Instrumente und Werkzeuge für die Analyse mittelständischer Unternehmen, Haufe Verlag, 2003
- Keunecke**, K. P. (Hrsg.) 1994: Immobilienbewertung, Entscheidungsorientierte Ansätze bei der Grundstücks und Gebäudebewertung, Springer-Verlag, 1994
- Kielkopf**, J.: Marktanalyse Logistikimmobilien, (unveröffentlichte) Diplomarbeit an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen, 2007
- Kippes**, Stephan (Hrsg.) 2001: Professionelles Immobilienmarketing, 1. Auflage, Vahlen Verlag, 2001
- Koch** Wolfgang / Wegmann, Jürgen (Hrsg.) 2002: Praktiker Handbuch Due Diligence, 2. Auflage, Schäffer – Poeschel Verlag, 2002
- Kranebitter**, Gottwald (Hrsg.) 2002: Due Diligence, Risikoanalyse im Zuge von Unternehmenstransaktionen, bei Verlag Moderne Industrie, 2002
- Leopoldsberger**, Gerrit (Hrsg.) 1998: Kontinuierliche Wertermittlung von Immobilien, Schriften zur Immobilienökonomie, Rudolf Müller Verlag, 1998
- Lawrenz**, O.; **Hildebrand**, K.; **Nenninger**, M.: Supply Chain Management, Verlag Vieweg, 1. Auflage, Braunschweig/Wiedbaden 2000
- Menz**, Bernd (Hrsg.) 1996: Ratgeber Recht, 10. Auflage, Verlage Das Beste, 1996
- Murfeld**, Egon (Hrsg.) 2000: Spezielle Betriebswirtschaftslehre der Grundstücks- und Wohnungswirtschaft, 3. Aufl., Hammonia – Verlag, 2000
- Merkt**, Hanno (Hrsg.) 1994: Internationaler Unternehmenskauf und Einheitskaufrecht, in: Zeitschrift für Vergleichende Rechtswissenschaft (ZVglRWiss), 1994
- Pachowsky**, Reinhold (Hrsg.) 1995: Immobilienhandbuch für Profis, Immobilien-Investment, Vermietungsmanagement-Ertrag und Rendite, Walhalla Verlag, 1995
- Rosenbaum**, Oliver (Hrsg.) 2000: Fachwörterbuch für Grundstückswertermittler, 2. Auflage, Luchterhand Verlag, 2000
- Sailer**, Erwin (Hrsg.) 2000: Immobilienfachwissen von A-Z, 4. komplett überarbeitete und umfassend erweiterte Auflage, Grabener Verlag, 2000 Schulte, Karl-Werner und Bone-Winkel, Stephan (Hrsg.) 2002: Immobilien – Projektentwicklung, 2. Auflage, Rudolf Müller Verlag, 2002
- Scott**, Cornelia (Hrsg.) 2001: Due Diligence in der Praxis, Gabler Verlag, 2001 Theisen, R. Manuel (Hrsg.) 2000: Wissenschaftliches Arbeiten, 10. Auflage, Verlag Franz Vahlen, 2000
- Tuller**, Lawrence (Hrsg.) 1994: The Small Business of Valuation Book, publishing house is Adams Media Corporation, 1994
- Wahl**, Stefan, **Patjens**, Dietmar (Hrsg.) 1998: Notwendigkeit von Due Diligence – Untersuchungen beim Immobilienerwerb, Arthur Andersen Verlag, 1998
- Werner**, H.: Supply Chain Management – Grundlagen, Strategien, Instrumente und Controlling, 2007

## Marktberichte

- IRR Deutschland GmbH (Hrsg.) 2004: Unterlagen-Immobilien Due Diligence, 2004
- Market Report XI: Westdeutsche ImmobilienBank, Real Estate Investment Banking, Typeset and Layout: Saleaway Werbung und Kommunikation AG, 2001

## Zeitschriften

- Immobilien Zeitung (Hrsg.) 2003: Verkäufer-Due-Diligence: So geht's, Nr. 14, vom 03.07.2003, S. 11  
Immobilien Zeitung (Hrsg.) 2003: Käufer-Due-Diligence: So geht's, Nr. 15, vom 17.07.2003, S. 15  
Immobilien Zeitung (Hrsg.) 2003: Was ist eigentlich eine „Due Diligence“? Nr. 14, vom 03.07.2003, S. 10  
Immobilien Zeitung (Hrsg.) 2003: ...drum bindet sich, wer ewig prüft, Nr. 14, vom 03.07.2003, S. 10  
Immobilien Zeitung (Hrsg.) 2003: Volkswirtschaftliche Bedeutung der Immobilienwirtschaft – Eine Milliarden – Branche bleibt unbeachtet, Nr. 3, vom 30.01.2003, S. 4  
Immobilien Zeitung (Hrsg.) 2003: Immobilienbewertung, Break-Even-Rendite schlägt Liegenschaftszins, Nr. 16, vom 31.07.2003, S. 14  
Immobilien Zeitung (Hrsg.) 2003: Immobilienbewertung, Blue Book, Nr. 10, vom 08.05.2003, S. 2  
Immobilien Zeitung (Hrsg.) 2003: European Valuation Standards Red Book versus Blue Book versus Ertragswertverfahren, Nr. 20, vom 02.10.2003, S. 17  
Immobilien Zeitung (Hrsg.) 2002: Die Due Diligence Real Estate ist nur so gut wie das Datenmaterial, Nr. 6, vom 14.03.2002, S. 14  
Immobilien Zeitung (Hrsg.) 2001: Discounted-Cash-Flow Verfahren, Nr. 12, vom 08.06.2001, S. 11  
Immobilien Zeitung (Hrsg.) 1997: Due Diligence hilft Fehler beim Immobilienerwerb zu vermeiden, Nr. 22, vom 16.10.1997, S. 6  
Immobilien Zeitung (Hrsg.) 1997: Die Praxis der Due Diligence bei Immobilieninvestitionen, Nr. 21, vom 02.10.1997, S. 4  
Vorlesung, Projektentwicklung, Hochschule Nürtingen, Standort Geislingen, 4. Semester, Studiengang Immobilienwirtschaft, SS 2002 und WS 2003/2004

## Internetquellen

- Aareal Bank, Wiesbaden <http://www.aarealbank.com/>, Oktober 2007  
Eurohypo AG, Eschborn <http://www.eurohypo.com/media/pdf/tabellen/030504.pdf>, Dezember 2006  
Exporeal <http://www.exporeal.net/>, Oktober 2007  
Flughafen Dortmund GmbH, Dortmund <http://www.flughafen-dortmund.de/50.0.html>, Oktober 2007  
Fraport AG, Frankfurt <http://www.fraport.com/>, Oktober 2007  
Kn-portal <http://www.kn-portal.com/>, Oktober 2007  
Logistikinside <http://www.logistikinside.de/>, Jänner 2008  
Logistik-inside [http://www.logistikinside.de/sixcms/detail.php?template=de\\_lexikon\\_ergebnis\\_li&title=L\\*](http://www.logistikinside.de/sixcms/detail.php?template=de_lexikon_ergebnis_li&title=L*), April 2008  
Logistik-lexikon <http://www.logistik-lexikon.de/>, Dezember 2006  
IIR <http://www.iir.de/app/?navi=162&pid=1163>, April 2008  
Nai-apollo <http://www.nai-apollo.de/>, Jänner 2008  
Nord/LB <https://www.nordlb.de/>, Oktober 2007  
Openpr <http://www.openpr.de/>, Jänner 2008

pwcglobal [http://www.pwcglobal.com/ch/ger/ins-sol/publ/cfr/download/pwc\\_vs\\_werte-kennen](http://www.pwcglobal.com/ch/ger/ins-sol/publ/cfr/download/pwc_vs_werte-kennen), April 2008

Schenkerarkas <http://www.schenkerarkas.com.tr/7003/de/> Oktober 2007

Securities <http://www.securities.com/>, Dezember 2007

Voyagesphotosmanu [http://www.voyagesphotosmanu.com/landkarte\\_turkei.html](http://www.voyagesphotosmanu.com/landkarte_turkei.html), Februar 2008

Wikipedia <http://de.wikipedia.org/wiki/Projektentwicklung>, April 2008