

DIC *magazin*

12

Güter in der
Luft und auf
der Schiene

4

Logistik als
Wachstums-
markt

8

Was lernt die
Architektur von
der Natur?



Unser Titelbild zeigt das Hochregallager der Hermes Fulfillment GmbH in Haldensleben (Sachsen-Anhalt) – aus Sicht des Fotografen und Künstlers Christoph Morlinghaus.

In einem der größten und modernsten Versandzentren Europas lagern 1,2 Mio. verschiedene Artikel von Hunderten Onlinehändlern. Verschickt werden 300.000 Sendungen täglich: von Kleidung und Schmuck über Smartphones und Flachbildfernseher bis hin zu Möbeln und Waschmaschinen. Würde man alle Kartons aneinanderreihen, ergäbe sich eine Kette von 600 Kilometern Länge, also etwa die Autobahnstrecke von Berlin nach München.



03 EDITORIAL

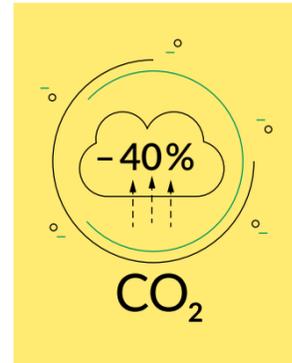
04 TREND Logistik als Wachstumsmarkt

07 OUT OF MY BOX Ansichten unserer Mitarbeiter



08 INNOVATION So lernt die Architektur von der Natur

12 IM GESPRÄCH Über Güter in der Luft und auf der Schiene Dr. Sigrid Nikutta, DB Cargo, und Dorothea von Boxberg, Lufthansa Cargo



16 BILLBOARD Aktuelles aus dem Unternehmen

17 HOMESTORY Microvast Holdings, Inc. in Ludwigsfelde



18 TOP VIEW Prof. Dr. Gerhard Schmidt Wachsen mit Strategie

19 HINTER DER FASSADE Logistikzentrum in Langenau



Sonja Wärtges
Vorstandsvorsitzende
DIC Asset AG

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

in einer vernetzten Welt wird eines immer funktionieren: der Herzschlag der Logistik. Auch wenn Lieferketten und Lieferwege sich verändern – dort, wo Menschen leben und arbeiten, wird es immer auch ein Transportieren, Lagern und Austauschen von Waren geben. Aus diesem Grund engagieren wir uns bei DIC seit einiger Zeit auch sehr stark im Bereich der Logistik. Und wir sehen, dass wir hier bereits einen entscheidenden Vorsprung auf dem Markt definieren konnten.

Denn es geht den Kunden nicht mehr allein um die Lage der Logistikimmobilie. Selbstverständlich investieren wir hier nur an den ausgewiesenen europäischen Verkehrs- und Handelsachsen. Es geht unseren Mietern auch darum, wie schnell und flexibel sie die Immobilie nutzen können, wie sie mit ihr wachsen können und dass sich das Investment positiv auf die Nachhaltigkeitsbilanz des Unternehmens auswirkt. Das sind höchste Ansprüche, die wir mit den uns eige-

nen Werten Schnelligkeit, Kreativität und Zuverlässigkeit immer wieder zur Zufriedenheit unserer Mieter erfüllen.

Zu Beginn des Jahres haben wir die Mehrheit an dem Unternehmen VIB Vermögen AG übernommen, einem großen Player in der Immobilienbranche in Süddeutschland. Damit haben wir unsere Expertise in der Logistik noch mal deutlich ausgebaut. Weil dieses Engagement in den vergangenen Monaten ein wichtiges Thema in unserem Unternehmen war, beschäftigen wir uns in dieser Ausgabe des *DIC-magazins* einmal ausführlich mit der Logistik.

Besonders freue ich mich, dass mit Sigrid Nikutta (DB Cargo) und Dorothea von Boxberg (Lufthansa Cargo) zwei der bedeutendsten Managerinnen der internationalen Logistik Interviews mit uns geführt haben.

Lesen Sie in unserem neuesten *DIC-magazin*, wie vielfältig und spannend die Logistik ist. Viel Spaß dabei!

Ihre
Sonja Wärtges

Lebensadern der Volkswirtschaft

Noch nie war die Nachfrage nach Logistikimmobilien so groß wie heute. Der Markt boomt, die Preise steigen. Doch überall fehlen geeignete Grundstücke. Die Branche schlägt deshalb neue, ungewöhnliche Wege ein.



Von Thomas Öchsner

Hamburg im Jahr 2030, ein x-beliebiger Werktag. Auf den Straßen der Hafencity sind wie immer viele Autos unterwegs. Von den großen Lastern aber, die noch vor zehn Jahren Tausende Waren in die City gebracht haben, sind nur noch wenige zu sehen, und die fahren längst mit Elektromotor oder Wasserstoff, nicht mehr mit Diesel.

Transportiert wird unter der Erde, voll automatisiert mit Paletten durch kilometerlange unterirdische Röhren, vom Hafen zu den Verteilzentren an den Messehallen und in Hamburg-Altona. Der erste Smart City Loop ist in Betrieb gegangen. Eine Utopie? Die Idee gibt es tatsächlich, die erste Machbarkeitsstudie auch, Hamburg hätte Interesse, doch noch sind die Röhren nicht gebaut, noch hat die Revolution in der Logistik und beim Warentransport in den Städten nicht stattgefunden.

Waren zu lagern und durchoptimiert von einem Ort zum anderen zu bringen, bis hin

zu den Endabnehmer, gehört inzwischen zum Rückgrat einer modernen, arbeitsteiligen Volkswirtschaft. Immer mehr Güter werden nicht dort hergestellt, wo sie gebraucht werden. Zugleich boomt der Onlinehandel, weil viele Menschen lieber am Computer oder per Handy einkaufen, als in einen Laden zu gehen. So hat es das Thema Logistik inzwischen zu einer gewissen Bekanntheit gebracht – spätestens seit auch Menschen, die nicht vom Fach sind, gespürt haben, wie wichtig funktionierende Lieferketten sind, weil im Supermarkt Regale leer stehen, auf dem Bau sogar schon einfache Schrauben fehlen oder bestellte

Waren nicht so schnell ankommen, wie das die Endabnehmer gerne hätten. Auf einmal ist Logistik kein Nischenthema mehr – und damit einher geht das steigende Interesse an Logistikimmobilien: Noch nie waren sie so begehrt wie heute.

Die Logistik ist mit einem Umsatz von 280 Milliarden Euro mittlerweile der drittgrößte Wirtschaftsbereich in Deutschland. Weit mehr als drei Millionen Menschen arbeiten in mehr als 70.000 Unternehmen der Branche. Schon 2021 war, was den Neubau von Logistikimmobilien angeht, ein Rekordjahr. Und 2022 dürften trotz Corona-Krise und Putins Überfall auf die Ukraine noch mehr fertig werden. Das können riesige Verteilzentren in der Nähe von Häfen, Flughäfen oder anderen Umschlagplätzen sein, spezielle Lagerräume in der Nähe von Fabriken und Werksgeländen oder kleine Stützpunkte, von denen aus die Produkte auf der sogenannten letzten Meile ausgeliefert werden. Die Immobilienweisen sprechen in ihrem Frühjahrgutachten von einer Fläche von 6,6 Millionen Quadratmetern – bei einem Bedarf von allerdings 7 bis 8 Millionen Quadratmetern. Befeuert wird die Nachfrage vor allem durch den E-Commerce, besonders im sogenannten E-Food-Segment. Egal, ob die neuen Essenslieferanten Gorillas oder Picnic heißen – mit der Corona-Pandemie sei die Nachfrage nach Mikrodepots und Distributionszentren für den Online-Einkauf „zuletzt enorm gestiegen“, sagt Bertrand Ehm, Direktor für Industrial Investment, von der Savills-Immobilienberatungsgesellschaft. Für die



* Quelle: ZIA, Frühjahrgutachten 2022 der Immobilienweisen

zum Endabnehmer, gehört inzwischen zum Rückgrat einer modernen, arbeitsteiligen Volkswirtschaft. Immer mehr Güter werden nicht dort hergestellt, wo sie gebraucht werden. Zugleich boomt der Onlinehandel, weil viele Menschen lieber am Computer oder per Handy einkaufen, als in einen Laden zu gehen. So hat es das Thema Logistik inzwischen zu einer gewissen Bekanntheit gebracht – spätestens seit auch Menschen, die nicht vom Fach sind, gespürt haben, wie wichtig funktionierende Lieferketten sind, weil im Supermarkt Regale leer stehen, auf dem Bau sogar schon einfache Schrauben fehlen oder bestellte

Projektentwickler oder die Betreiber der Gebäude bedeutet das: Sie müssen für geeignete Grundstücke viel mehr als früher zahlen. So verlangen Verkäufer für Logistikimmobilien mitunter das 26-fache der Jahresmiete als Einstandspreis. Das ist etwa doppelt so viel, wie noch vor zwölf oder zehn Jahren kassiert wurde.

Das Hauptproblem der Branche: Die Nachfrage ist größer als das Angebot, es fehlt an allen Ecken und Enden an bebaubarem Grund, den ja auch Wohnungsbaufirmen, Bauträger und Häuslebauer gerne möglichst günstig hätten. „Grundstücke auf der grünen Wiese sind insbesondere in den Ballungsräumen kaum verfügbar“, heißt es im Gutachten der Immobilienweisen. Daher gewinnen periphere Lagen „zunehmend an Bedeutung“.

Vor allem fehlen Standorte für Immobilien, von denen aus die Waren auf der letzten Meile hin zu den Kunden gelangen, im Fach-

Mietpreise für
Logistik-Immobilien
in A-Lagen pro qm

2022

6,94€*

2020

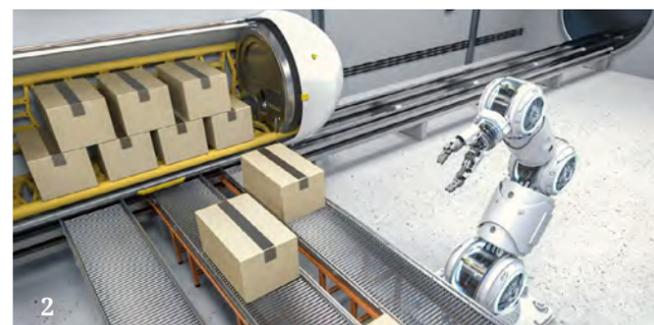
6,50€*

jargon City-Hubs genannt. Hinzu kommt ein weiteres Problem: Jeder Bürgermeister und jede Ortsvorsteherin freut sich natürlich über neue große gewerbliche Steuerzahler. Aber sie haben wegen des Klimaschutzes Bedenken, wenn Unternehmen Flächen in großem Stil versiegeln, weil eigentlich unterm Strich der Flächenverbrauch nicht weiter zunehmen soll. Und der zunehmende Verkehr samt dem Lärm und den Abgasen wird von den Bürgern und Wählern auch nicht gern gesehen. Claus-Peter Amberger, Mitglied des Vorstands des Logistikdienstleisters Loxxess AG, sagt: „Alle brauchen Logistik, niemand möchte sie.“

Was also tun? Projektentwickler lassen zum Beispiel zweistöckig bauen, sie entdecken stillgelegte Fabriken und andere nicht mehr genutzte Areale als Standorte für neue Distributionszentren. Man redet mehr miteinander, Nutzer und Investoren

marktregale, die bestellte Hose am nächsten Tag an der Wohnungstür oder die Pizza innerhalb von 30 Minuten auf dem Tisch: All dies ist ohne Lieferverkehre und ein dichtes Netz an Logistikflächen nicht zu haben“, sagt er.

Weil es aber für Onlinehändler wie Logistiker so schwierig ist, geeignete Flächen zu finden, wird auch nach ungewöhnlichen, kreativen Lösungen gesucht, gerade für die letzte Meile: Warum nicht ehemalige Kaufhäuser nutzen, um dort Waren für den schnellen Zugriff zu lagern? Oder wie der Immobilienkonzern Segro in Paris ein 75.000 Quadratmeter großes unterirdisches Logistikzentrum speziell für die letzte Meile entwickeln? Oder wie wäre es, Parkhäuser besser zu nutzen? Der Parkhausbetreiber Apcoa hat in mehreren europäischen Städten bereits sogenannte Urban Hubs gestartet. Dort können Logistikunternehmen Stellplätze als Umschlagplatz für ihre Produkte und Paketboxen mieten und kleine Lager unterbringen. Doch noch sind solche Lösungen für das Liefern der Ware von A nach B auf der letzten Meile Randerscheinungen, genauso wie unabhängige Paketshops, bei denen Nutzer Pakete sämtlicher Anbieter abholen können, oder die Zustellung per Drohne oder Roboter. Vielleicht wird es aber auch was mit den großen Plänen der Smart City Loop GmbH,



auf der einen Seite, die Kommunen auf der anderen Seite, die sich eine stärkere Beteiligung beim Prozess der Ansiedlung wünschen, aber inzwischen aufgeschlossener für Logistikprojekte sind, weil sie erkannt haben, wie gut diese der lokalen Wirtschaft tun. Experte Ehm von der Savills-Immobilienberatungsgesellschaft hält es deshalb für wichtig, die Bürgerinnen und Bürger besser aufzuklären. „Ob volle Super-

und ihr unterirdisches Röhrensystem kommt, und das nicht nur in Hamburg. 100.000 Tonnen CO₂ und etwa 1.500 Transportfahrten ließen sich damit täglich allein in der Hansestadt einsparen.

Wer von dieser Vision nichts hält, kann es mit dem verstorbenen Altkanzler und früheren Hamburger Bürgermeister Helmut Schmidt halten, der einst sagte: „Wer Visionen hat, sollte zum Arzt gehen.“ Aber manchmal sind Visionen auch nötig, damit aus einer Utopie Wirklichkeit wird.

31.300 qm*

beträgt die durchschnittliche Gesamtnutzfläche einer modernen Logistikimmobilie

1_2

Mögliche Zukunft der letzten Meile: ein unterirdisches Transportsystem bringt Güter in die Stadtzentren

* Quelle: Bulwiengesa, „Logistik und Immobilien 2021“

Drei Fragen an...

Martin Birkert
Head of Logistics, DIC Asset AG



Wann sind Sie zur DIC gekommen und was haben Sie davor gemacht?

Seit 16 Jahren begleitet mich die Logistikimmobilie bei all meinen Stationen, beginnend als Makler über Investor bis zum Projektentwickler. Seit Beginn 2021 bin ich bei der DIC für den Auf- und Ausbau des Logistikimmobilienbereichs verantwortlich.

Was sind momentan die größten Herausforderungen im Bereich Logistik?

Geeignete Logistikgrundstücke zu identifizieren und genügend Lagerkapazitäten zur Verfügung zu stellen, um z. B. Lieferengpässe durch die Bevorratung von Gütern aufzufangen. Auch die gestiegenen Grundstücks- und Baukosten stellen Projektentwickler sowie Mieter und Vermieter vor neue Herausforderungen. Dynamisches Wachstum bedeutet Veränderungen erkennen, verstehen und handeln! Mit unserem erfahrenen Logistikimmobilien-Team können wir auf solche Marktveränderungen gezielt reagieren.

Ein Fachthema des Magazins ist „Logistik als Wachstumsmarkt“. Wo sehen Sie da die Chancen?

Logistik als einer der wichtigsten Wirtschaftszweige steht nie still, verändert sich stetig. Durch die Pandemie gewinnt die Logistik weiter an Bedeutung und bietet dadurch immer neue Chancen und Wachstumsmöglichkeiten.

Roswitha Angermair
Leitung Bereich Immobilien, VIB Vermögen AG



Seit wann sind Sie bei der VIB?

Nach einer Ausbildung zur Bankkauffrau habe ich die Immobilienwelt ab 1991 kennengelernt und bin seit Februar 2007 bei der VIB. Mein Herz schlägt für die Immobilie, vor allem für die Logistikimmobilie.

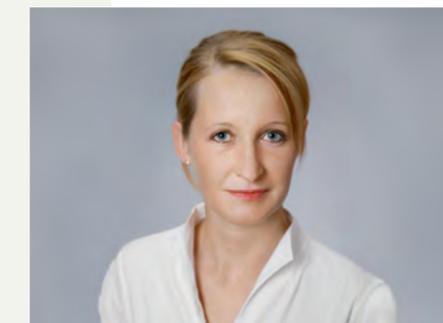
Was sind momentan die größten Herausforderungen?

Die aktuelle wirtschaftliche Situation: Pandemie, Krieg und dazu noch die Inflation, die Wachstum bremst. Hier die Balance zwischen den verschiedensten Interessengruppen zu finden, allen voran zwischen Mieter und Vermieter, bedeutet, mit viel Feingefühl zu agieren.

Wo sehen Sie die Chancen im Bereich Logistik?

Logistik ist der drittgrößte Wirtschaftsbereich in Deutschland – und damit auch ein wichtiger Jobmotor. Globalisierung, Digitalisierung – Logistik 4.0, aber auch der florierende Onlinehandel lassen die Nachfrage nach Logistikflächen steigen. Das eröffnet uns neue Chancen, mit Kreativität und Weitblick am Markt zu agieren.

Sophie Schweimer
Director Fund Management,
GEG German Estate Group GmbH



Seit wann sind Sie bei der GEG und wo waren Sie davor?

2015 habe ich bei RLI Investors als Fondsmangerin angefangen. Im Zuge der Übernahme von RLI Investors durch DIC bin ich 2021 ins Unternehmen gekommen und fühle mich sehr wohl.

Was beschäftigt Sie momentan am meisten?

Die Nachfrage nach Logistikimmobilien ist so hoch wie nie, sowohl von deutschen als auch internationalen Investoren. Das zugesagte Eigenkapital der Investoren zeitnah in hochwertige Objekte und zur prognostizierten Rendite zu investieren ist daher sehr herausfordernd und klappt nur durch den sehr guten Marktzugang meiner Kolleginnen und Kollegen. Im Management der Bestandsfonds fordern uns immer wieder neue Themen heraus, aktuell z. B. die Frage nach der Aufbringung von Fotovoltaikanlagen auf den Dächern unserer Logistikimmobilien.

Stichwort „Logistik als Wachstumsmarkt“.

Wo sehen Sie da die Chancen?

Die Rückverlagerung von Produktionsschritten als Folge der Pandemie sorgt für zusätzliche Nachfrage nach ohnehin knappen Logistikflächen. Daneben führt der steigende Onlinehandel in Verbindung mit der demografischen Entwicklung und der Urbanisierung dazu, dass innerstädtische oder stadtnahe Logistikflächen immer gefragter werden.

Seeigel als Vorbild

Bei der Entwicklung neuer Bauteile lernen Wissenschaftler von den Prinzipien der Natur. Das hilft schon jetzt, Gebäude sparsamer und energieeffizienter zu errichten.



1

Forschungspavillon, Uni Stuttgart

Den Forschungspavillon (Bild oben) haben das Institut für Computerbasiertes Entwerfen und das Institut für Tragkonstruktionen und Konstruktives Entwerfen der Uni Stuttgart 2016 fertiggestellt. Das Besondere daran: Der Entwurf beruht auf der Analyse der Konstruktionsmorphologie des Sanddollars, einer Unterart der Seeigel (links). Darauf aufbauend entstand ein Gebilde aus 151 unterschiedlichen Segmenten aus Buchenholz. Die Konstruktion wiegt 780 Kilogramm und überdacht eine Fläche von 85 Quadratmetern.

1 Clypeasteroidea, Sanddollar, aus der Klasse der Echinoidea (Seeigel)



The Gherkin, Sir Norman Foster, London, 2001–2004

Norman Fosters Gherkin Tower gilt als Wahrzeichen des Londoner Finanzdistrikts. Der Büroturm (Bild oben) ist 180 Meter hoch. Das Besondere daran: Das Gebäude ist inspiriert vom Venus' Flower Basket Sponge (rechts), der Art Gießkannenschwamm im Meer. Dessen runde Form und die miteinander verbundenen Skelettnadeln helfen, die Belastungen durch starke Wasserströmungen auf den Organismus zu verteilen. Dabei legten die Konstrukteure großen Wert auf Energieeffizienz.

2 Euplectella aspergillum, Gießkannenschwamm



2



Termitenhaus, Da Nang, Vietnam, 2014

Das als „Termitenbau“ bekannte Gebäude in Vietnam (Bild oben) ist ein Einfamilienhaus, das durch den neuartigen Umgang mit Backstein auffällt. Das Besondere daran: Es ist so ähnlich wie ein Termitenhügel (ganz links) gebaut und gilt als Vorzeigemodell für ein Wohnhaus, das in einem tropischen Land den extremen Wetterunterschieden zwischen der Trocken- und der Regenzeit sicher standhält. So dienen Löcher zum Beispiel als Öffnungen für die Belüftung.

3 Termitenbau, oberirdischer Teil **4 Innenraum** des Hauses

Von Thomas Öchsner

Das Renaissance-Genie Leonardo da Vinci (1452–1519) studierte, wie Vögel flügelschlagend in der Luft vorwärtskommen. Davon inspiriert entwarf der Künstler und Naturwissenschaftler Flugmaschinen mit Schlagflügeln. Der Ingenieur Gustave Eiffel (1832–1923) konstruierte den nach ihm benannten Turm nach dem Vorbild eines menschlichen Oberschenkelknochens, der großen Belastungen standhält.

Der Gärtner und Architekt Joseph Paxton (1803–1865) beobachtete, wie bei der Riesenseerose „Victoria amazonica“ strahlenförmig und konzentrisch verlaufende Rippen das große Blatt so stabilisieren, dass es trotz seines Gewichtes nicht untergehen konnte. Diese Struktur diente ihm später bei der Weltausstellung 1851 in London als Vorbild für den Bau des legendären Crystal Palace, eines gewächshausartigen, riesigen Gebäudes aus Holz, Glas und Eisen.

Fliegen wie die Vögel, schwimmen wie Seerosenblätter, bauen nach dem Vorbild des Skeletts – schon lange dient die Natur Erfindern, Tüftlern und Architekten als Inspirationsquelle für neue Ideen in ihren Fachgebieten. Die Bionik, eine Zusammensetzung aus Biologie und Technik, gibt es schon seit Jahrhunderten. Der Begriff selbst ist aber erst in den 1950er-Jahren entstanden. Daran angedockt ist die Baubionik, bei der Wissenschaftler Konstruktionsprinzipien aus der Pflanzen- und Tierwelt auf die Bautechnik übertragen. Schließlich gilt die Natur als grazile, sparsame und nach 3,8 Milliarden Jahren Evolution erfahrene Konstrukteurin: So könnte, was Flora und Fauna vormachen, den Menschen helfen, ihre Bauweise zumindest nachhaltiger zu machen.

Derzeit sind die Zeiten für die Baubionik gut. Tobias Schwinn vom Institut für Computerbasiertes Entwerfen (ICD) der Uni Stuttgart sieht „ein verstärktes Interesse“ an dem Thema. Der promovierte Diplom-Ingenieur und Architekt führt dies nicht zuletzt darauf zurück, „dass das Bewusstsein für die begrenzten Ressourcen der Erde gewachsen ist“. Deshalb seien Modelle aus der Natur interessant, „bei denen Material wirklich nur da eingesetzt wird, wo es gebraucht wird“. Von der Natur, sagt er, gebe es viel zu lernen. Der Wissenschaftler denkt dabei nicht nur an die Materialeffizienz und den Leichtbau, sondern zum Beispiel auch an die Resilienz, hier die Fähigkeit von Systemen, bei Störungen beziehungsweise Teilausfällen nicht vollständig zu versagen. Von der Natur lernen heißt für Schwinn und andere Forscher und Forscherinnen aber nicht: einfach die Form oder Bauweise abkupfern. „Wir wollen die Wirkungsprinzipien verstehen, also zum Beispiel lernen, wie die Deckflügelschalen flugfähiger Käfer auf der mikroskopischen Ebene aufgebaut sind, sodass sie gleichzeitig stabil und leicht sind. Dann kann man die Wirkprinzipien auch auf neue Bauweisen übertragen“, sagt Schwinn.

Für diese Zukunft des Bauens, für die Konstruktionsprinzipien aus der Natur Pate standen, gab und gibt es weltweit schon einige Beispiele. Der bekannte britische Architekt Norman Foster ließ

sich beim Bau des Gherkin-Towers in der Londoner City vom Gießkannenschwamm auf dem Meeresboden inspirieren, dessen runde Form und die miteinander verbundenen Skelettnadeln helfen, die Belastungen durch starke Wasserströmungen auf den Organismus zu verteilen. Der Architekt Mick Pearce (Simbabwe) baute das Eastgate Centre in Harare nach dem Prinzip von Termitenhügeln mit winzigen Löchern, die beim Energiesparen helfen und für ein gutes Raumklima sorgen. Auf der Expo in Südkorea 2012 konnten Besucher einen Pavillon mit beweglicher Fassade bewundern. Dabei beschatteten bewegliche Lamellen die Glasfassade des Expo-Pavillons nach dem Vorbild der Paradiesvogelblume.

Die Ingenieure und Studenten vom ICD, an dem auch Experte Schwinn arbeitet, und vom Institut für Tragkonstruktion und Konstruktives Entwerfen (ITKE) errichteten bereits diverse Bauwerke, die sich an Mustern aus der Natur orientieren. Nachdem sie sich den Hummerpanzer näher angeschaut hatten, wussten die Wissenschaftler, wie leicht und trotzdem fest und robust eine Außenhülle aus Fasern sein kann. So entstand ein Gebilde auf fünf Beinen, umspannt von einem Faserkleid, das nur vier Millimeter dick, lediglich 320 Kilo schwer und selbsttragend ist und dabei die Fläche eines Einzimmerappartements abdeckt. Bei einem anderen Forschungspavillon der Uni Stuttgart ließen sich die Erbauer vom Skelett eines Seeigels inspirieren. Bei der Konstruktion wurden mehr als 800 Sperrholzplatten zu vier- bis siebeneckigen Holzelementen zusammengesetzt.

Von Modellen, Forschungspavillons oder einzelnen Vorzeigebauwerken ist es jedoch ein weiter Weg in den Alltag der Architektur – nicht nur, weil die Systeme in der Natur oft zu fein oder zu zart sind, um sie einfach nachbauen zu können. Laut Schwinn sind die dafür nötigen Methoden, das computerbasierte Planen und Fertigen im Bauwesen, noch nicht so weit etabliert, dass auch eine kosteneffiziente Umsetzung ohne Weiteres möglich wäre. „Die Wirkprinzipien der natürlichen Vorbilder so zu transferieren, dass sie sich konstruktiv anwenden lassen, gehört zu den größten Herausforderungen“, sagt der Architekt. Was im Kleinen in der Biologie zum Beispiel auf Zellebene passiert, müsse nicht unbedingt im Großen funktionieren. „Den Sprung beim Maßstab muss man daher erst einmal hinbekommen.“ Auch das richtige Material zu finden sei nicht einfach, wenn es zum Beispiel darum gehe, Kollagene, Chitin oder Zellulose in der Natur durch etablierte Baumaterialien zu ersetzen.

Schon jetzt gibt es aber viele Beispiele, die zeigen, wie bionische Prinzipien zu festen Bestandteilen der Architektur werden, etwa bei Lüftungssystemen, der Auswahl von Baumaterialien oder für Verschattungen und Fassadenelemente. Experte Schwinn ist sich sicher: „Das Interesse an der Baubionik wird sich weiter verstärken.“ Dazu dürfte nicht zuletzt das Thema beitragen, das im Moment die Baubranche besonders plagt: der rasante Anstieg der Preise für Baustoffe, Holz und andere Materialien.



Güter gehören auf die Schiene, Frau Nikutta?

Das Interview führte Claudia Pörings

Claudia Pörings: Frau Dr. Nikutta, Sie haben vor zwei Jahren, zu Beginn der Pandemie, den Vorstandsvorsitz der DB Cargo übernommen. Bis dahin waren Zeit, Verlässlichkeit und Preis schon große Aufgaben. Jetzt kommt noch die Forderung einer umweltfreundlichen, nachhaltigen Logistik hinzu. Haben Sie die Krise als Chance begriffen?

Sigrid Nikutta: Ja, Frau Pörings – mittlerweile bin ich schon zwei Jahre und fünf Monate an Bord und die Krise ist auch eine große Chance gewesen, denn auf einmal wurde Logistik in den Fokus vieler Überlegungen gestellt. Ich glaube, gerade die jüngere Generation hat zum ersten Mal in ihrem Leben erlebt, dass man vor einem Regal steht und dort fehlen elementare Dinge. Auf einmal kam ins Bewusstsein: Wo kommen diese Dinge denn eigentlich her und wie werden sie transportiert? Und genau in dieser Situation hat sich der Schienengüterverkehr als absolut resilient erwiesen – wir sind während der gesamten Corona-Pandemie grenzüberschreitend durch ganz Europa gefahren.

Früher wurden ca. 50 % Güter auf der Schiene befördert, 2020 waren es nur noch 18 %. Fühlen Sie sich von der Politik, von den Rahmenbedingungen unterstützt, so dass Sie Ihre Wachstumsstrategie umsetzen können? Ist Wachstum der Weg aus der Krise?

Ja – und darauf habe ich eine dreigeteilte Antwort: Die erste Antwort ist: Die Industrie hat verstanden, dass CO₂-freie Lieferketten für sie von enormer Wichtigkeit sind, und deshalb ist die Nachfrage nach Güterverkehr gewachsen, weil das Umdenken in der Industrie stattgefunden hat. Die zweite Antwort ist, dass wir ein jahrzehntelanges Primat des Straßenverkehrs hatten, und das hat natürlich Auswirkungen auf die heutige Situation der Infrastruktur – sprich der Gleise, der Terminals – all dieser Dinge, die wir brauchen. Da ist zu wenig getan worden, und das merken wir heute. Wir müssen die Kapazität auf der Schiene erhöhen. Daran führt kein Weg vorbei, wenn wir mehr Güterverkehr und gleichzeitig mehr Personenverkehr auf der Schiene haben wollen. Und drittens: Es ist auch im politischen Raum angekommen, dass die Klimawende nur möglich sein wird,

Weiter auf S. 14

Ist die Logistik Krisengewinner, Frau von Boxberg?

Das Interview führte Claudia Pörings



Claudia Pörings: Frau von Boxberg, die Lufthansa hat gerade zehn neue Flugzeuge für das Cargo-Geschäft gekauft. Sie setzen offenbar weiter auf weltweite Lieferketten und das Fortbestehen der Globalisierung, wie sie heute existiert?

Dorothea von Boxberg: Ja, wir sind überzeugt, dass die Welt weiterhin global vernetzt sein wird und die Arbeitsteilung weiterhin global sein wird. Das mag sich in manchen Branchen vielleicht etwas verschieben. Aber in der Summe wird sich die globale Arbeitsteilung nicht mehr zurückdrehen lassen. Und mit zehn neuen Frachtern, die wir nach und nach bis 2030 erhalten werden, können wir unser Netzwerk weiter ausbauen und werden auch dem Bedarf unserer Kunden nach mehr Transportkapazität gerecht. Das ist ein tolles Bekenntnis der Lufthansa für unser Cargo-Geschäft und für die Leistung unseres Teams.

Sie hatten ja vor allem in den beiden Jahren der Pandemie ein immenses Geschäft, Sie haben als einziger Geschäftsbereich der Lufthansa nicht nur Geld verdient, sondern Sie haben Ihren Umsatz gesteigert. Ist die Nachfrage so groß?

Es macht uns natürlich sehr stolz, dass wir als Cargonauten in diesen für die Lufthansa nicht einfachen Zeiten den Konzern mit unserem Gewinn etwas stützen konnten. Und in der Tat: Die Nachfrage an weltweiter Logistik hat in der Pandemie enorm zugenommen. Das war nicht nur der Impfstoff, der in alle Welt geliefert werden musste. Wir haben seit Jahren in die Qualität temperaturgeführter Transporte investiert – in Qualifikation der Menschen, in Prozesse und Infrastruktur. Insgesamt wurde während der Pandemie sehr viel online eingekauft. Und es waren eben auch andere Lieferwege, zum Beispiel über das Meer, nicht so zuverlässig. Wir erinnern uns an das feststeckende Schiff im Suezkanal. Das alles hat die Nachfrage nach unseren Logistikleistungen erhöht.

Aber bricht das jetzt nicht weg? Ist diese Sonderkonjunktur für Ihr Unternehmen dann nicht am Ende?

Die Lieferketten bleiben schwierig, das sehen wir. Da kommt es vermehrt darauf an,

Weiter auf S. 15

wenn wir es wirklich gemeinsam schaffen, Güter viel, viel stärker auf der Schiene zu transportieren, denn das ist der größte Einzelhebel für die CO₂-Reduktion. Und deshalb bin ich sehr froh, dass diese Priorität auch im Koalitionsvertrag steht. Daran knüpft sich meine Hoffnung, dass die entsprechende Unterstützung für den Schienengüterverkehr stattfinden wird.

Seit Ende Februar haben wir den Krieg in der Ukraine, und seit April stemmt die Bahn die größte Hilfsaktion in ihrer Geschichte. Jeden Abend verlässt ein Güterzug Potsdam in Richtung Polen mit 250 Tonnen Hilfsgütern. Wie kam es zu dieser einmaligen Schienenbrücke?

Wir alle waren tief betroffen, als Russland den Krieg begonnen hat. Und es wurde sehr schnell klar, dass viele Güter in der Ukraine fehlen, und genau das war der Moment zu überlegen, wie wir Hilfe organisieren und wie wir das immer in enger Abstimmung mit dem Verkehrsministerium machen können. Als Tatjana Klitschko mich anrief und sagte, sie habe ganz viele Spenden, die transportiert werden müssen – können wir etwas zusammen organisieren? Selbstverständlich haben wir da Ja gesagt. Wir haben sofort eine Hotline eingerichtet. Sie hat auch Unternehmen beraten. Was soll geschickt werden? Und wie? Wir holen es ab, palettieren es, wenn es erforderlich ist, dann geht es in Containern auf unsere Schienenbrücke in die Ukraine. Ich bin völlig überwältigt von der Spendenbereitschaft der Industrie. Und bedenken Sie – ein Zug kann bis zu 52 Lkw ersetzen. Die Schienenbrücke funktioniert in Kooperation mit der polnischen und der ukrainischen Bahn. Wir schaffen es gemeinsam, die Züge dann auch wirklich in alle Ecken der Ukraine zu bringen.

Da helfen das große europäische Schienennetz und natürlich die Solidarität – das Netzwerk der europäischen Bahnen – das scheint doch krisenfest zu sein und somit die Voraussetzung der Schienenbrücke?

Ja – das ist auch eine europäische, grenzüberschreitende Erfolgsgeschichte.

Stichwort Europa: Das Schienennetz der Bahn ist das dichteste in Europa, und Sie sagten es ja gerade auch – die Waggonen machen nicht an der Grenze halt, sondern können sogar bis nach China fahren. Diese Infrastruktur zu erhalten, zu erneuern und auszubauen, das ist teuer. Wie hoch sind da die Investitionen?

Allein in Deutschland haben wir ein Schienennetz von ungefähr 35.000 km. Das ist gut und wichtig, aber wir haben drei große Herausforderungen. Die erste ist: Die Kapazität auf diesem Schienennetz zu erhöhen, damit wir einfach schnell mehr fahren können. Die zweite ist natürlich, dass auch Neubaustrecken dazukommen sollten, und die Dritte ist, das ganze Schienennetz zu digitalisieren. Auch hier kann ich viel mehr Kapazität haben, wenn ich es schaffe, auf die digitale Schiene umzusteigen. Da arbeiten wir sehr eng abgestimmt mit der Bundesregierung an entsprechenden Projekten.

Sie haben vor zwei Jahren mit einer Kampagne das Image der Bahn aufbessern wollen. „Andere sind gut. Wir sind Güter.“ Ein schönes Wortspiel. Wie weit sind Sie mit der Modernisierung? Wohin möchten Sie das Unternehmen führen und weiter verändern?

Am Anfang waren alle etwas überrascht, als wir angefangen haben, DB Cargo auch öffentlicher zu machen, den Schienengüterverkehr in den Fokus der Öffentlichkeit zu rücken. Ich glaube, dass es sehr wichtig ist, denn jeder von uns muss verstehen, was sein Anteil sein kann an der neuen CO₂-freien Welt, und jedes Unternehmen sollte das auch verstehen, und natürlich richtet sich die Kampagne auch an Entscheiderinnen und Entscheider im Unternehmen. Da sind wir ein ganzes Stück vorangekommen. Wir sind noch längst nicht am Ende, aber der größte Erfolg ist tatsächlich der, dass wir sehen, dass die Industrie wieder viel mehr Schiene nachfragt.

Man kann Ihren Managementstil als sehr persönlich – mit viel Mitarbeiterkontakt und viel Kundennähe – beschreiben. Hilft Ihnen Ihr Studium der Psychologie dabei, den Mitarbeitern ein Wirgefühl zu vermitteln, sie zu begeistern?

Also mit Sicherheit ist ein Psychologiestudium ein gutes Fundament für das Management in einem Unternehmen. Meine Motivation ist immer, mir zu überlegen, was bringt Menschen dazu, Dinge zu tun oder nicht zu tun? Was könnten Anreize sein, um Veränderungen mitzumachen? Ich bin der Überzeugung, dass Sie Unternehmen nur gut führen können, Veränderungen in Unternehmen bewirken, wenn Sie es schaffen, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wirklich mitzunehmen, zu beteiligen und dass man auch als Managerin weiß, was die Kolleginnen und Kollegen machen. Und ich habe einen Höllenrespekt davor, was sie machen.

Sie sind in einem Ehrenamt im Senat des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt. Ist das nicht eine gute Verbindung zum Fliegen?

Ja, da haben Sie recht (lacht). Im Senat reden wir über Luft- und Raumfahrt, aber auch über Verkehr im Allgemeinen, über Logistikkonzepte. Die Tätigkeit dort öffnet die Augen, hilft, wirklich in breiteren, größeren Zusammenhängen zu denken. Aus den verschiedenen Bereichen Erkenntnisse fachübergreifend anzuwenden, das ist wirklich spannend. Sozusagen immer den Blick über dem Tellerrand und eben interdisziplinär denken.



Dr. Sigrid Nikutta

Vorstandsmitglied der DB/Ressort Güterverkehr, Vorstandsvorsitzende DB Cargo, Promotion in Psychologie, LMU München

dass die Produkte, sofern sie verfügbar sind, schnell und zuverlässig geliefert werden. Da wählen viele Kunden dann den Weg durch die Luft. Weil wir Schnelligkeit und Sicherheit garantieren können. Zudem arbeiten wir auch weiterhin an uns. Wir ruhen uns nicht auf dem Erfolg der vergangenen beiden Jahre aus. Wir werden uns im Bereich der Digitalisierung weiterentwickeln. Wenn wir den Kunden hier schnellere Prozesse, weniger Papier und kurzfristigere Verfügbarkeiten anbieten, dann werden wir unsere Position auf dem Markt ausbauen können. Und daran arbeiten wir.

Eine Krise folgt auf die nächste – nun erleben wir den Krieg in der Ukraine. Wie trifft das Ihr Geschäft?

Es ist natürlich schrecklich, was dort passiert. Und der gesamte Konzern kümmert sich um alle betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Für uns bedeutet das, dass wir Umwege fliegen müssen. Unsere Piloten brauchen mehr Zeit, wir brauchen mehr Treibstoff. Aber das managen wir gut im Team – in der Hoffnung, dass in diesen schlimmen Situationen am Boden sehr bald wieder die Menschlichkeit Oberhand gewinnt.

In der Mobilität geht es mehr denn je um die Frage der Nachhaltigkeit. Kann die Logistik per Flugzeug jemals nachhaltig sein?

Auf jeden Fall. Und da sind wir bei Lufthansa Cargo auf einem sehr guten Weg. Mit jeder Flugzeuggeneration werden wir nachhaltiger. Wir haben jetzt die nächste Frachtergeneration von Boeing bestellt. Die setzen hier schon wieder ganz neue Standards. Das sind die modernsten Maschinen mit der nachhaltigsten Technologie und dem geringsten Verbrauch. Dieses Thema steht bei uns absolut im Fokus, und wir werden hier immer besser.

Aber Ihre Flugzeuge werden niemals emissionsfrei wie ein E-Auto oder wie die Bahn sein ...

Ich werde hier nicht über andere Verkehrsträger sprechen. Es ist gut, wenn jede Branche sich für ihren Verantwortungsbereich um Sparsamkeit, Nachhaltigkeit und um vermeidbare Emissionen kümmert. Das tun wir auch. Wir setzen sehr stark auf Sustainable Aviation Fuels (SAF). So nennen wir Flugkraftstoffe, die ohne die Verwendung von fossilen Energiequellen hergestellt werden. Das von der Lufthansa Group derzeit eingesetzte SAF wird aus biogenen Reststoffen, beispielsweise aus gebrauchten Speiseölen, hergestellt. Und mit SAF ist es schon heute möglich, CO₂-neutral zu fliegen.

Und damit kann man weite Strecken fliegen? Es funktioniert?

Ja, damit fliegen wir für einen Kunden einmal die Woche einen Frachter nach Shanghai und wieder zurück. Es funktioniert. Klar ist aber auch: Die derzeit auf dem Markt verfügbare Menge an SAF reicht noch nicht aus, um große Mengen im Flugbetrieb einzusetzen, und der Preis für SAF ist deutlich höher als jener für fossiles Kerosin. Die Lufthansa Group ist daher in zahlreichen Projekten aktiv, um die Verfügbarkeit von SAF voranzutreiben.

Dennoch wird am Ende immer die Forderung sein: Alles, was nicht in der Luft ist, ist nachhaltiger. Was sagen Sie dazu?

So wie die Welt vernetzt ist und vernetzt bleiben wird, wird auch die Logistik immer vielfältig bleiben. Es gibt Kundenanforderun-

gen, die zuverlässig und schnell nur über die Luft bedient werden können. Und es wird immer die letzte Meile geben, auf der dann andere Transportmittel sinnvoll sind. Wichtig ist, dass die Logistikunternehmen hier Hand in Hand arbeiten und genau erkennen, wie sie für den gemeinsamen Kunden sinnvolle Lösungen umsetzen.

Cargo – das sind ja immer auch Geschichten von ganz besonderen Gütern, die eben nicht einfach nur in Kisten transportiert werden. Was steht da bisweilen bei Ihnen in den Hallen?

Ja, die Wünsche unserer Kunden sind sehr unterschiedlich und sehr anspruchsvoll. Und wir beweisen jeden Tag, dass wir ihnen gerecht werden können. Der Transport der Impfstoffe unter besonderen Temperaturbedingungen war sicher ein spannendes Thema, das wir sehr schnell realisiert haben. Dann transportieren wir immer wieder Tiere, zum Beispiel Reitpferde, die zu internationalen Turnieren gebracht werden. Wir transportieren auch besondere Wertsachen oder Kunstgegenstände. Alles, was die Kunden an uns heranzutragen, sofern sich die Wünsche im gesetzlichen Rahmen bewegen.

Frau von Boxberg, Sie führen Lufthansa Cargo jetzt seit mehr als einem Jahr an der Spitze. Wie möchten Sie das Unternehmen verändern, in die Zukunft bringen?

Im Mittelpunkt meiner Arbeit stehen vier Zielgruppen. Das eine sind unserer Kunden. Die sollen uns als besten Partner für ihre Cargo-Vorhaben erleben. Dann sind da die Menschen, für die wir fliegen. Sie profitieren von den Produkten, die wir ins Land bringen. Hier wollen wir nachhaltiger werden. Und es gibt unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie sollen „ihre“ Lufthansa Cargo als besonderen und attraktiven Arbeitgeber erleben. Und dann gibt es noch den Lufthansa-Konzern, unseren Anteilseigner. Uns verbindet die tiefe Überzeugung, dass wir wie kein anderes Unternehmen Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften miteinander verbinden. Das ist ein tolles Gefühl, und das motiviert mich und unsere über 4.000 Cargonauten jeden Tag aufs Neue.

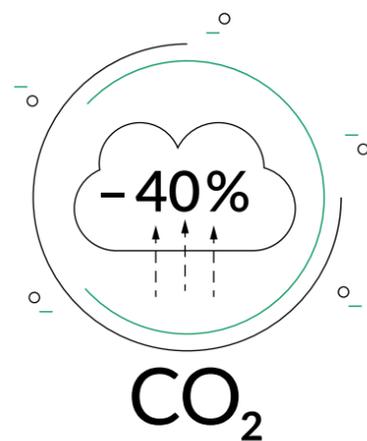


Dorothea von Boxberg

Vorstandsvorsitzende von LH Cargo, Wirtschaftsingenieurin, TU Berlin – BWL-Diplom der ESCP Paris

Weniger CO₂

Bis zum Jahr 2030 möchte die DIC den CO₂-Ausstoß ihrer Bestandsimmobilien um 40% reduzieren. Dieses Ziel veröffentlichte das Unternehmen neben weiteren Zielen in den Bereichen Environment (E), Social (S) und Governance (G) im Nachhaltigkeitsbericht für das Jahr 2021. Als Gestalter von Arbeits- und Lebensräumen ist das Immobilienunternehmen sich seiner besonderen Verantwortung bewusst.

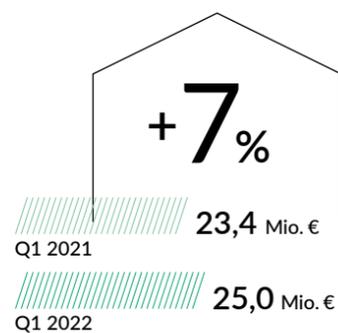


Mehrheit an der VIB – Immobilienportfolio auf 13,8 Milliarden gesteigert

Mit knapp 60% der verfügbaren Aktien hat sich die DIC Asset AG die Mehrheit an der VIB Vermögen AG gesichert. Mit dem Erwerb des Immobilienunternehmens baut die DIC ihren Vorsprung in der zukunftsträchtigen Asset-Klasse Logistik weiter aus und ist damit deutschlandweit führend.



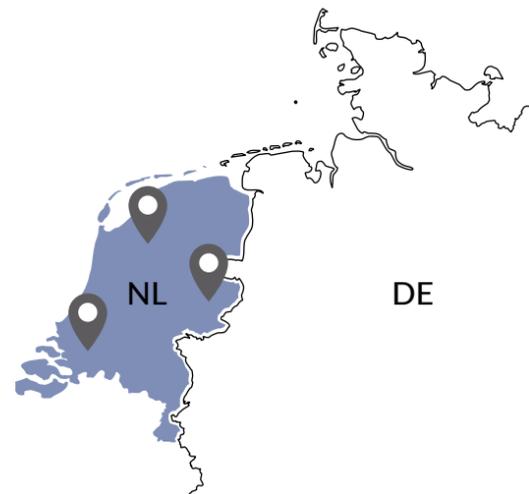
Best in class – herausragende Ergebnisse im ersten Quartal 2022



Im Vergleich zum ersten Quartal des vergangenen Jahres konnten die Mieteinnahmen um 7% von 23,4 Mio. € auf 25 Mio. € gesteigert werden. Der Zuwachs kann vor allem auf die Ankäufe der letzten zwölf Monate zurückgeführt werden. Das Engagement die DIC für die Erreichung der ESG-Ziele spiegelt sich in herausragenden ESG-Ratings wider und macht die DIC zu einem führenden nachhaltigen Unternehmen in der internationalen Immobilienbranche.

DIC International – Startschuss für weitere Expansion

Mit einer Summe von 169 Mio. € investiert die DIC zum ersten Mal im europäischen Ausland. Die drei zugekauften Logistikimmobilien in den Niederlanden sind der Startschuss für eine Expansion außerhalb Deutschlands. Ein Objekt liegt in direkter Nähe zur deutschen Grenze in der Region Twente bei Enschede, in der Nähe eines Umschlagterminals zur Binnenschifffahrt und sehr gut angebunden an die Autobahnen. Der Bau wird unter neuesten Green-Building-Kriterien errichtet. Die Objekte sind für den Logistik-Spezialfonds RLI-GEG Logistics Light & Industrial III gedacht.



Microvast Holdings, Inc.

Microvast produziert Lithium-Ionen-Batterien für elektrisch betriebene Busse und Nutzfahrzeuge. Die Europa-Zentrale des US-Unternehmens sitzt in Ludwigsfelde/Brandenburg, in einer Immobilie aus dem Bestand der DIC. Neben Produktion und Vertrieb ist die Logistik hier ein Thema.

„Die logistische Herausforderung ist die Just-in-Time-Lieferung. Wir müssen diese Immobilie also als Zwischenlager mitnutzen, um der Just-in-Time-Lieferung unseres Kunden, der Automobilindustrie, nachzukommen. Das können wir durch die logistische Fläche und durch die Kombination Logistik und Produktion. Wir wollen hier weiter investieren, und dafür brauchen wir einen langfristigen Partner, der diesen Weg gemeinsam mit uns beschreitet. Und dafür steht die DIC.“



Prof. Dr. Gerhard Schmidt
Vorsitzender des
Aufsichtsrats der DIC Asset AG

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die DIC Asset AG hat im ersten Quartal des Jahres die Mehrheit an der VIB Vermögen AG erworben. Das war ein bedeutender Wachstumsschritt für das Unternehmen und eine konsequente Umsetzung der kommunizierten Strategie.

Die DIC Asset AG hatte Anfang 2020 die strategische Entscheidung getroffen, neben dem Engagement im Bereich Büro auch in der Logistik zu wachsen. Als erster Schritt wurde zum Jahreswechsel 2020/2021 mit RLI Investors ein im Logistikbereich etablierter Asset-Manager übernommen und mit dieser Expertise im Rücken im Frühjahr 2021 erfolgreich ein neuer Logistikfonds platziert. Aktuell arbeitet das Management bereits erneut an der Auflegung eines weiteren Logistikfonds.

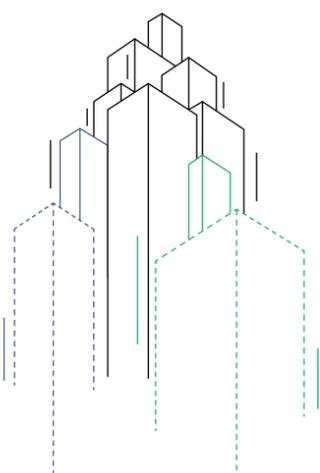
Nun haben wir mit der VIB Vermögen AG die Mehrheit an einem starken und etablierten regionalen Player im Logistiksektor erworben. Das Unternehmen hat in den vergangenen 25 Jahren vor allem in Bayern und Baden-Württemberg ein starkes und hochattraktives Portfolio aufgebaut. Der Wert des Immobilienbestandes der VIB Vermögen AG beträgt rund 2,3 Mrd. Euro. Der Wert der Immobilien auf der konsolidierten Bilanz der DIC Asset AG hat sich mit dem Mehrheitserwerb auf rund 4,5 Mrd. Euro verdoppelt. Das ist ein bedeutender Schritt in der Entwicklung der DIC Asset AG.

Wir haben neben den Liegenschaften aber auch weitere Werte und Kompetenzen dazu gewonnen, nämlich die Erfahrungen und das Netzwerk der herausragenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der VIB Vermögen AG. Dieses Team hat in den vergangenen Jahren viele neue Logistik-Standorte geschaffen und im engen Austausch mit den Kommunen entwickelt. Und dieses Team hat Kontakte und einen guten Ruf bei herausragenden Kunden wie beispielsweise Volkswagen und Audi. Ich heiße diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sehr herzlich bei der DIC-Asset-AG-Gruppe willkommen. Wir freuen uns darauf, mit Ihnen gemeinsam erfolgreich zu sein.

Sehr herzlich danken möchte ich Herrn Ludwig Schlosser, der die VIB Vermögen AG gegründet und zu diesem hervorragenden Unternehmen gemacht hat. Er setzt seine Tätigkeit als Vorsitzender des Aufsichtsrates der VIB Vermögen AG fort. Er hat die Unterzeichnung einer Grundsatzvereinbarung konstruktiv begleitet und so beiden Unternehmen die Chance auf eine erfolgreiche Weiterentwicklung eröffnet. Ebenso freue ich mich auf die Fortsetzung der Zusammenarbeit mit Herrn Jürgen Wittmann, der als stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates der VIB Vermögen AG das Unternehmen weiterhin begleitet.

Die Logistik und Logistikimmobilien werden eine herausragende Bedeutung behalten, und wir werden auf diesem Markt mit dem Portfolio/seinen Liegenschaften, den erweiterten Kompetenzen und dem hervorragenden Team die bisherige so eindrucksvolle Erfolgsgeschichte fortschreiben.

Herzliche Grüße
Ihr
Gerhard Schmidt



Zukunftsfähige Logistikimmobilie in Langenau

Eine Vorzeigeimmobilie im Bereich der Logistik steht in Langenau, nordöstlich von Ulm. Ein Neubau, 2015 fertiggestellt, mit 49.000 qm Gesamt- und rund 25.000 qm Logistikfläche. Alleiniger Nutzer ist die Schäflein Logistics GmbH, ein hochmodernes, inhabergeführtes Logistikunternehmen.

Die qualitativ hochwertige Immobilie zeichnet sich durch ein rundum durchdachtes Logistikkonzept und eine sehr gute Drittverwendungsfähigkeit aus. Zudem ist das Objekt DGNB-Silber-zertifiziert, beim Bau wurden also auch Nachhaltigkeitsaspekte berücksichtigt.

Im Frühjahr 2022 wurde die komplette Immobilie inklusive Außenbereich auf LED-Beleuchtung umgestellt. Das LED-System zeichnet sich durch eine intelligente Steuerung mit einer automatischen Dimmung aus, was den Stromverbrauch um rund 60% reduziert.



2022

Umstellung auf
LED-Beleuchtung

- 60%

Stromverbrauch

DIC.

DIC Asset AG
Neue Mainzer Straße 20 · MainTor
60311 Frankfurt am Main

www.dic-asset.de