Überblick

Die Logistikbranche in Deutschland

Dank der strategischen Lage im Herzen Europas und der sehr guten Infrastruktur ist die Logistik mit einem Jahresumsatz von 235 Mrd. EUR (2014) einer der stillen Stars der deutschen Volkswirtschaft. Trotz der immensen Bedeutung führt das Lager- und Transportwesen in der amtlichen Statistik ein Schattendasein und wird nicht als eigenständige Branche erfasst. Die Logistik hat eine Querschnittsfunktion durch alle Wirtschaftsbereiche. Während Bereiche wie Frachtumschlag oder Güterbeförderung direkt der Logistik zugeordnet werden können, gibt es viele Teilbereiche, wo dies weniger offensichtlich ist.

Ein Schlüsselfaktor der deutschen Volkswirtschaft ist die hohe Exportorientierung. In den vergangenen fünfzig Jahren hat der deutsche Außenhandel kräftig zugenommen. Import und Export verzeichneten eine Steigerung um mehr als das 30fache. Mit über 70% ist die deutsche Außenhandelsquote (Exporte und Importe im Verhältnis zum BIP) im europaweiten Vergleich sehr hoch. Deutschland hat in den vergangenen Jahren in hohem Maße von der Globalisierung profitiert.

Beim weltweiten Logistics Performance Index (2014) der Weltbank brilliert Deutschland auf Platz 1. Berücksichtigt werden die Faktoren Zoll, Infrastruktur, Pünktlichkeit, Nachverfolgungsfähigkeit, Transportkosten und Logistikkompetenz. Von Deutschland aus kann ein Großteil der EU-Bevölkerung in kurzer Zeit erreicht werden. Der Schnittpunkt der wichtigsten Verkehrsachsen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung ermöglicht sehr wettbewerbsfähige Annahmefristen („Cut-off-Zeiten"), um Waren innerhalb eines definierten Zeitraums ausliefern zu können. Durch die EU-Erweiterung konnte Deutschland seine Bedeutung als Drehscheibe insbesondere im Ost-West-Verkehr weiter erhöhen. Der Gesamtbestand an modernen Logistikflächen beläuft sich auf rd. 50 Mio. m². Berlin, Hamburg, das Rhein-Main-Gebiet sowie Düsseldorf und das Ruhrgebiet verfügen über die größten Bestände. Die Flächenknappheit an vielen Top-Standorten erweist sich aufgrund des Mangels an verfügbaren Grundstücken sowie Interessensgegensätzen zwischen Verwaltung, Bevölkerung und Wirtschaft zunehmend als Herausforderung.

Zwischen 2008 und 2014 hat die gesamte Logistikbeschäftigung in Deutschland um 8,6% zugenommen. Regionen wie Erfurt, Leipzig-Halle oder die Donauregion von Regensburg über Straubing bis Dingolfing konnten um jeweils über 20% zulegen. Diese Wachstumsraten sind auch im Vergleich zur sonstigen regionalen Wirtschaftsentwicklung stark überproportional, sodass der Stellenwert der Logistikwirtschaft im Vergleich zu den anderen lokalen Branchen deutlich gestiegen ist. Insbesondere die kleineren und jüngeren Logistikregionen verzeichneten eine dynamische Entwicklung. Im Gegensatz dazu sind in den großen etablierten Logistikstandorten insgesamt zwar deutlich mehr Personen in der Logistik tätig. Das Beschäftigungswachstum ist im Vergleich zu anderen Wirtschaftsbereichen aber eher durchschnittlich.

Immobilien Research Spezial

Die Logistikbranche in Deutschland

DekaBank

Ausgabe 4/2015 – 16. November 2015 Makro Research

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 3
2. Exportorientierung der deutschen Volkswirtschaft 3
3. Logistik als Wirtschaftszweig 4
4. Infrastruktur für Logistik 5
   4.1. Verkehr 5
   4.2. Verfügbarkeit von Flächen 8
5. Regionale Beschäftigungseffekte 9
6. Fazit und Ausblick 10

Autoren

Daniela Fischer, Tel. (069) 71 47 – 75 49, daniela.fischer@deka.de

Andreas Wellstein, Tel. (069) 71 47 – 38 50, andreas.wellstein@deka.de

Impressum: https://deka.de/deka-gruppe/impressum

Disclaimer: Diese Informationen inklusive Einschätzungen wurden von der DekaBank nur zum Zwecke der Information des jeweiligen Empfängers erstellt. Die Informationen stellen weder ein Angebot, eine Einladung zur Zeichnung oder zum Erwerb von Finanzinstrumenten noch eine Empfehlung zum Erwerb dar. Die Informationen oder Dokumente sind nicht als Grundlage für eine vertragliche oder anderweitige Verpflichtung gedacht, Auch eine Übersendung dieser Information stellt kein Angebot, Einladung oder Empfehlung dar. Diese Information ersetzt nicht eine (Rechts-,

Steuer- und/oder Finanz-) Beratung. Jeder Empfänger sollte eine eigene unabhängige Beurteilung, eine eigene Einschätzung und Entscheidung vornehmen. Insbesondere wird jeder Empfänger aufgefordert, eine unabhängige Prüfung vorzunehmen und/oder sich unabhängig fachlich beraten zu lassen und seine eigenen Schlussfolgerungen im Hinblick auf wirtschaftliche Vorteile und Risiken unter Berücksichtigung der rechtlichen, regulatorischen, finanziellen, steuerlichen und bilanziellen Aspekte zu ziehen.

Es handelt sich bei dieser Information um unsere im Zeitpunkt der Veröffentlichung aktuellen Einschätzungen. Die Einschätzungen können sich jederzeit ohne Ankündigung ändern. Die hier abgegebenen Einschätzungen wurden nach bestem Wissen und Gewissen getroffen und stammen oder beruhen (teilweise) aus von uns nicht überprüfbaren, allgemein zugänglichen Quellen. Eine Haftung für die Vollständigkeit, Aktualität und Richtigkeit der gemachten Angaben und Einschätzungen, einschließlich etwaiger rechtlichen Ausführungen, ist ausgeschlossen.

Diese Information inklusive Einschätzungen dürfen weder in Auszügen noch als Ganzes ohne schriftliche Genehmigung durch die DekaBank vervielfältigt oder an andere Personen weitergegeben werden.

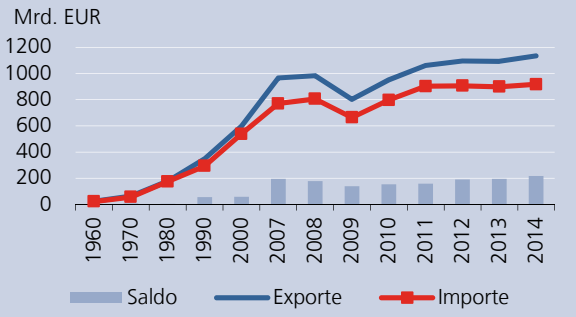
1. Einleitung

Dank der strategischen Lage im Herzen Europas und der sehr guten Infrastruktur ist die Logistik mit einem Jahresumsatz von 235 Mrd. EUR einer der stillen Stars der deutschen Volkswirtschaft. Trotz der immensen Bedeutung führt die Branche in der amtlichen Statistik ein Schattendasein. Da die Logistik eine wichtige Querschnittsfunktion durch alle Wirtschaftsbereiche wahrnimmt, lohnt ein näherer Blick auf die Branche, ihre Rahmenbedingungen aber auch ihre Effekte auf die regionale Beschäftigung. Ein wichtiger Aspekt ist die Infrastruktur, zu der nicht nur der Bereich Verkehrsanbindung, sondern auch die Verfügbarkeit von Flächen gehört. Die langwierige und restriktive Genehmigungspraxis bei der Flächenausweisung für Logistikzwecke steht im Widerspruch zur hohen Dynamik der Branche, die vom strukturellen Wandel in der Einzelhandelslandschaft und der rasanten Zunahme von e-commerce profitiert. Durch die Abkehr weg vom reinen Business-to-Business-Handel (B2B) hin zum vermehrten Business-to-Consumer-Kontakt (B2C) verschiebt sich der Lagerflächenbedarf vom Einzelhandel in die Logistikzentren und näher an den Kunden. Ein Zwiespalt besteht zwischen dem Wunsch des Kunden nach immer schnellerer Belieferung und dem steigenden Verkehrsaufkommen und der Ansiedlung neuer Paketzentren.

2. Exportorientierung der deutschen Volkswirtschaft

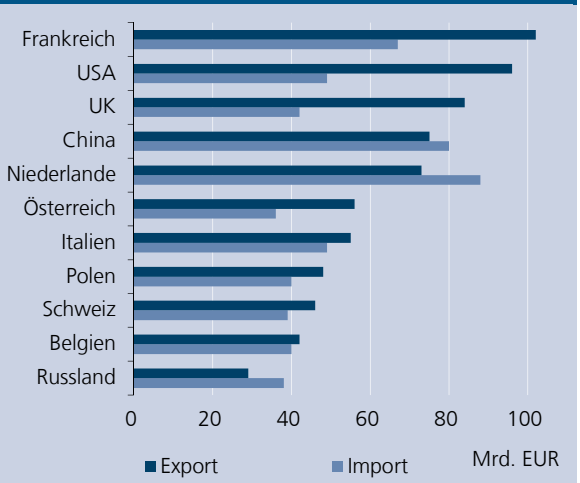
Ein Schlüsselfaktor der deutschen Volkswirtschaft ist die hohe Exportorientierung. In den vergangenen fünfzig Jahren hat der deutsche Außenhandel kräftig zugenommen (Abb. 1). Import und Export verzeichneten eine Steigerung um mehr als das 30fache. Der Handelsbilanzüberschuss betrug 2014 knapp 217 Mrd. EUR und übertraf damit den letzten Höchstwert von 2007 (195,3 Mrd. EUR) deutlich. Mit über 70% ist die deutsche Außenhandelsquote (Exporte und Importe im Verhältnis zum BIP), d.h. der Offenheitsgrad der Volkswirtschaft im europaweiten Vergleich sehr hoch. Deutschland hat in den vergangenen Jahren in hohem Maße von der Globalisierung profitiert. Die Globalisierung hat sowohl zur starken Expansion des internationalen Handels als auch zu einer Internationalisierung der Produktionsprozesse geführt. Der grenzüberschreitende Warenverkehr hat kontinuierlich zugenommen beispielsweise durch die Produktionsverlagerung deutscher Unternehmen ins Ausland.

Abb. 1 Deutscher Außenhandel



Quelle: Destatis, DekaBank

Abb. 2 Wichtigste Handelspartner 2014

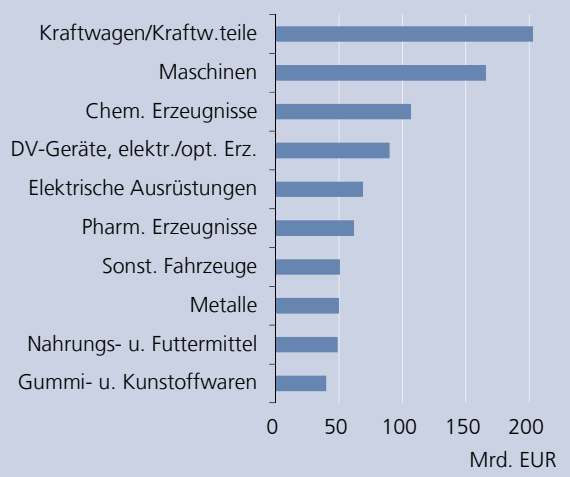


Quelle: Destatis, DekaBank

Zu den wichtigsten Handelspartnern Deutschlands gehören in Europa vorzugsweise die angrenzenden Nachbarstaaten und das Vereinigte Königreich sowie außerhalb davon die USA und die Volksrepublik China (Abb. 2). Auf der Einfuhrseite spielt außerdem Russland eine größere Rolle durch die großvolumigen Energieimporte. Die höchsten Außenhandelsüberschüsse ergeben sich zwischen Deutschland und den USA, Frankreich und UK, die größten Negativsalden mit den Niederlanden und Norwegen. Außerhalb Europas erreicht der Handel mit Asien inzwischen einen höheren Anteil als der Warenaustausch mit Amerika. Deutschlands Anteil am Welthandel betrug laut Vereinten Nationen im vergan-

genen Jahr knapp 8% bei den weltweiten Exporten und 6,4% bei den Importen.

Abb. 3 Wichtigste Handelswaren, Export 2014



Quelle: Destatis, DekaBank

Der deutsche Außenhandel wird durch Investitions- und Vorleistungsgüter bestimmt. Ein knappes Drittel der deutschen Exporte entfällt auf die beiden Warengruppen Kraftwagen/Kraftwagenteile und Maschinen (Abb. 3). Auf der Importseite ist die Konzentration weniger stark ausgeprägt, hier liegen Erdöl und Erdgas an erster Stelle, gefolgt von Datenverarbeitungsgeräten.

Exkurs: Konjunktur und Welthandel

Die Konjunktur in Deutschland profitiert dank der niedrigen Arbeitslosigkeit, der geringen Inflation und der Lohnzuwächse derzeit vor allem vom robusten Konsum. Trotz des verlangsamten Welthandels aufgrund der Konjunkturschwäche in China, Russland und Brasilien befinden sich auch die Warenausfuhren auf hohem Niveau. In den Hauptabnehmerregionen deutscher Produkte – Europa und USA – ist die Nachfrage sehr solide. Die deutsche Wirtschaft profitiert zudem vom niedrigen Außenwert des Euro, der die Exporte nicht nur außerhalb Europas konkurrenzfähiger macht. Auch innerhalb der Währungsunion bringt der niedrige Wechselkurs Vorteile gegenüber den Konkurrenten aus Drittstaaten.

3. Logistik als Wirtschaftszweig

Trotz der immensen Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft führt die Logistik in der amtlichen Statistik ein Schattendasein und wird nicht als eigenständige Branche erfasst. Während Bereiche wie Frachtumschlag oder Güterbeförderung direkt der Logistik zugeordnet werden können, gibt es viele Teilbereiche, wo dies weniger offensichtlich ist. Die Ermittlung der Gesamtbeschäftigung basiert auf den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sowie der 2010 erneuerten Klassifikation der Berufe. Einige Berufe können vollständig dem Logistiksektor zugerechnet werden, andere werden anteilig berücksichtigt. Mit einem Faktor werden außerdem administrative Tätigkeiten hinzugezählt, die in direktem Zusammenhang mit den operativen Tätigkeiten stehen. Fraunhofer SCS kommt nach dieser Methode auf rund 2,5 Mio. Beschäftigte bzw. 2,85 Mio. Erwerbstätige in operativen logistikrelevanten Tätigkeiten. Damit entfallen 8,3% aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Deutschland auf den Logistik-Sektor. Im vergangenen Jahrzehnt betrug der Beschäftigungsanstieg 17%. Eine stagnierende bzw. rückläufige Entwicklung in Handel und Industrie stand dabei einem starken Anstieg in Dienstleistungsbranchen und speziell bei Logistikdienstleistern gegenüber, was die anhaltende Tendenz zum Outsourcing unterstreicht.

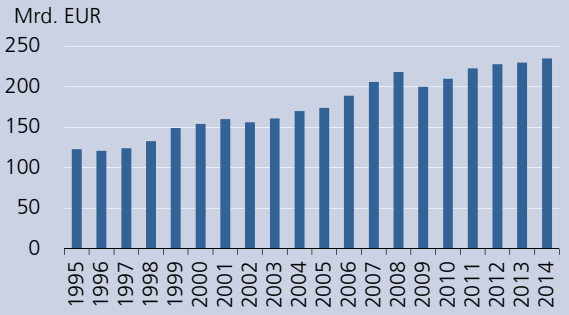
Die zehn größten Logistikunternehmen in Deutschland vereinen 13% des Branchenumsatzes auf sich, was für ein breit gefächertes Unternehmensspektrum spricht. Mit Abstand an der Spitze stehen sowohl beim Umsatz als auch bei der Beschäftigung die Logistiktöchter von Deutscher Post und Deutscher Bahn (Tab. 1).

Tab. 1 Top 5 Logistikunternehmen in Deutschland

Unternehmen	Umsatz 2014 in Mrd. EUR	Mitarbeiter 2014
Deutsche Post DHL (D)	7,3	170.596
DB Mobility Logistics (D)	7,1	122.970
Dachser (D)	2,9	13.058
Kühne + Nagel (CH)	2,6	11.745
Rhenus (D)	2,3	4.135

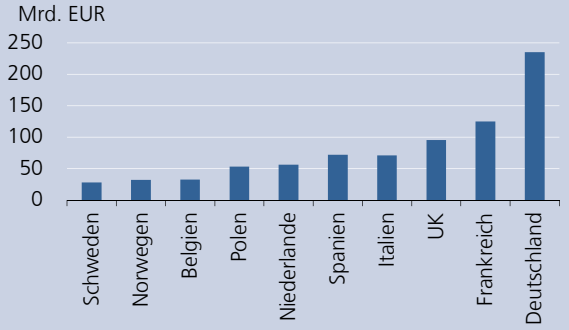
Quelle: Fraunhofer SCS, DekaBank

Abb. 4 Logistikumsätze Deutschland



Quelle: Fraunhofer SCS, DekaBank

Abb. 5 Logistikmarktvolumen Europa, 2014*



Quelle: Fraunhofer SCS, DekaBank;
*Gesamtvolumen 30 Länder: 960 Mrd. EUR

Der Umsatz der Logistikbranche betrug 2014 rd. 235 Mrd. EUR (Abb. 4) und erhöhte sich damit gegenüber dem Vorjahr um gut 2%. Das durchschnittliche Umsatzwachstum von 2004 bis 2013 belief sich auf 3,7% pro Jahr und lag damit deutlich über dem durchschnittlichen nominalen BIP-Wachstum von 2,5% im gleichen Zeitraum. Deutschland erreicht beim Logistikumsatz weltweit Platz vier nach den USA, China und Japan. In Europa nimmt Deutschland mit deutlichem Vorsprung vor Frankreich und UK den ersten Rang ein und vereint fast ein Viertel des europäischen Marktvolumens auf sich (Abb. 5). 44% des Branchenumsatzes entfallen auf den Bereich Transport, d.h. Speditionen, Paketdienste, Schifffahrts-, Bahn- oder Luftfrachtunternehmen. Die Outsourcing-Quote am Logistikumsatz lag bei 48%.

Exkurs: Logistik und deren Prozesse

Die Logistik hat eine Querschnittsfunktion durch alle Wirtschaftsbereiche. Laut Deutscher Akademie der Technikwissenschaften (acatech) umfasst Logistik „[…] die Planung, Steuerung, Optimierung sowie die Ausführung von Material-, Energie- und Informationsflüssen in Systemen, Netzen und Prozessen. Zu den logistischen Dienstleistungen werden neben dem Transport, dem Umschlag und der Lagerung von Waren und Informationen zunehmend logistische Mehrwertdienste (Value-added Services) wie kundenspezifische Verpackung, Montage oder Datenhaltung und Informationsmanagement gezählt. Die Logistik stellt die notwendigen Funktionen für Wertschöpfungsprozesse und Handelsbeziehungen bereit: Die Beschaffungs-, Produktions- und Distributionslogistik planen, koordinieren und steuern – als Unternehmensfunktion oder ganzheitlicher Dienstleister auftretend – die Versorgungs- und Entsorgungsprozesse von Produktionsanlagen ebenso wie die Prozesse der Warenverteilung in Handel und Dienstleistung. Durch ihre Dienstleistungen realisiert die Logistik die erforderlichen Waren- und Wirtschaftsverkehre und lenkt die damit verbundenen Informationen.“

4. Infrastruktur für Logistik

4.1. Verkehr

Die Weltbank gibt seit 2007 den Logistics Performance Index heraus, der die Faktoren Zoll, Infrastruktur, Pünktlichkeit, Nachverfolgungsfähigkeit, Transportkosten und Logistikkompetenz berücksichtigt. In der jüngsten Ausgabe von 2014, die 160 Länder vergleicht, erreicht Deutschland nach 2010 erneut die Führungsposition, nachdem es 2012 auf Platz vier abgerutscht war. Bei der Infrastruktur steht Deutschland seit 2010 durchgehend auf Platz eins. Dank seiner Lage in der Mitte Europas und der sehr guten Infrastruktur kann von Deutschland aus ein Großteil der EU-Bevölkerung in kurzer Zeit erreicht werden. Der Schnittpunkt der wichtigsten Verkehrsachsen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung ermöglicht sehr wettbewerbsfähige Annahmefristen („Cut-off-Zeiten“), um Waren innerhalb eines definierten Zeitraums ausliefern zu können. Durch die EU-Erweiterung konnte Deutschland seine Bedeutung als Drehscheibe insbesondere im Ost-West-Verkehr weiter erhöhen. Die Autobahndichte liegt deutlich über dem europäischen Durchschnitt (Tab. 2). Nur die Benelux-

Staaten und die Schweiz weisen zum Teil eine noch höhere Dichte auf. 2014 hat sich das Gütertransportaufkommen gegenüber dem Vorjahr um knapp 3% erhöht. Der Straßengüterverkehr hat mit Abstand den höchsten Anteil. Dahinter steht der hohe Bedarf an „just-in-time" und „door-to-door"-Transporten. Der Anteil der Schiene sank 2014 auf den niedrigsten Wert seit 2001, was vor allem auf die Streiks im Schienengüterverkehr zurückzuführen ist. Allerdings repräsentiert der Anteil von 8% am Modalsplit[1] nicht die tatsächliche Bedeutung dieses Verkehrsträgers, da hier nur die Menge betrachtet wird (Abb. 6). Wichtiger ist jedoch die Entfernung: Eine Tonne Fracht reist mit der Bahn durchschnittlich 303 Kilometer, mit dem Lkw (in Deutschland zugelassen) jedoch nur 96 Kilometer. Bei der Beförderungsleistung (Mio. Tonnen-Kilometer) erreicht die Bahn im Modalsplit daher 17% und der Lkw 71%. Die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene ließe sich mit einer Erhöhung des Elektrifizierungsgrades weiter steigern. Aktuell sind knapp 60% des DB-Netzes elektrifiziert, deutlich weniger als in den Benelux-Staaten oder Österreich und der Schweiz.

Exkurs: Investitionsprogramm Straßenbau

Im Juli 2015 hat das Bundesverkehrsministerium ein Investitionspaket von 2,7 Mrd. EUR für den Straßenbau angekündigt. Davon sollen 1,5 Mrd. EUR auf Lückenschlüsse bei Autobahnen und Bundestraßen entfallen, 700 Mio. EUR auf Neubauprojekte und 500 Mio. EUR auf Modernisierungen. Die Bundesregierung wird außerdem die Mittel für Bundesstraßen, Schienen und Wasserwege bis 2018 schrittweise von jährlich 10,5 auf 14 Mrd. EUR aufstocken. Das deutsche Autobahnnetz soll durch elf privat finanzierte Projekte im Umfang von 15 Mrd. EUR ergänzt werden.

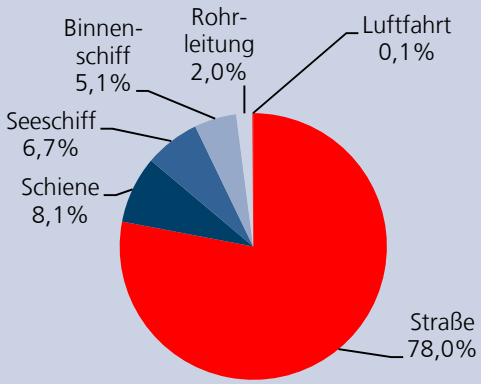
[1] Aufteilung der Transportleistung auf die verschiedenen Verkehrsträger

Tab. 2 Verkehrsnetz-Dichte Europa

Land	Autobahn-dichte	Eisenbahn-dichte
	2013 in km/1.000 km²	
Belgien	58	118
Deutschland	**36**	**106**
Frankreich	18	47
Italien	23	57
Niederlande	79	89
Österreich	21	67
Polen	5	62
Schweden	5	27
Schweiz	35	128
UK	15	67
Europa (ø)	21	56

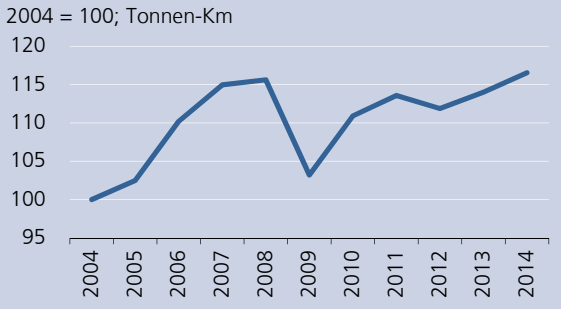
Quelle: Eurostat, DekaBank

Abb. 6 Modalsplit Güterverkehr Deutschland*



Quelle: Destatis, DekaBank; *2014, Basis: Tonnen

Abb. 7 Beförderungsleistung Güterverkehr



Quelle: Destatis, DekaBank

Tab. 3 Größte europäische Flughäfen (Fracht)

Flughafen	Luftfracht 1.000 t 2014	% ggü. Vj.
Frankfurt (DE)	**2.132**	**1,8**
Paris Ch. de Gaulle (FR)	1.891	-8,6
Amsterdam (NL)	1.633	4,3
London Heathrow (UK)	1.499	-1,1
Leipzig/Halle (DE)	**906**	**3,2**
Köln-Bonn (DE)	**739**	**3,1**
Luxemburg (LU)	708	5,0
Istanbul (TK)	704	k.A.
Lüttich (BE)	591	5,3
Mailand Malpensa (IT)	460	11,9

Quelle: Airports Council International, ADV, DekaBank

Die Beförderungsleistung im Güterverkehr hat in den vergangenen zehn Jahren um knapp 17% zugenommen (Abb. 7). Dabei stellte die Wirtschafts- und Finanzkrise eine deutliche Zäsur dar. Es dauerte fünf Jahre, bis das Vorkrisenniveau wieder erreicht war. Berücksichtigt man beim Straßengüterverkehr nur deutsche Lkws, ergibt sich sogar noch ein deutlicher Rückstand zum Vorkrisenniveau. Hier führte die starke Zunahme von Lkws mit ausländischer Zulassung zu einem Anstieg der Beförderungsleistung.

Obwohl vom Anteil unbedeutend und trotz der vergleichsweise hohen Kosten ist der Luftfrachtverkehr insbesondere für zeitkritische und kapitalintensive Güter unverzichtbar. Der Frankfurter Flughafen ist das größte Frachtdrehkreuz in Europa (Tab. 3). Neben den großen Flughäfen finden sich auch für den Passagierverkehr eher unbedeutende Standorte wie Leipzig/Halle unter den zehn größten Frachtflughäfen, denen Vorteile wie z.B. ein 24-Stunden-Betrieb zu überdurchschnittlichen Steigerungen des Frachtvolumens verhalfen. In den vergangenen zehn Jahren hat das Luftfrachtaufkommen in Deutschland durchschnittlich um 5% pro Jahr zugenommen. Künftig dürfte vor allem der Anteil des KEP-Verkehrs (Kurier-, Express- und Paketdienste) stark wachsen.

Bremen, PCC Daimler I+II

Die Bedeutung des internationalen maritimen Frachtverkehrs ist ebenfalls kontinuierlich gestiegen. Angesichts der weiter zunehmenden Überlastung des Straßennetzes in den kommenden Jahrzehnten ist die effektive Ausnutzung der maritimen Transportressourcen von entscheidender Bedeutung. Die deutschen Seehäfen an Nord- und Ostsee schlagen jährlich rund 300 Mio. Tonnen Güter um. Hamburg ist gemessen an der Tonnage der drittgrößte europäische Seehafen, Bremen inklusive Bremerhaven rangiert auf Platz acht. Beim Container-Umschlag belegen die beiden Hansestädte die Plätze zwei und vier (Tab. 4). Bremerhaven ist mit Abstand der weltweit größte Umschlagplatz für Kraftfahrzeuge (2014: 2,3 Mio. Stück).

Von großer Bedeutung für die deutschen Seehäfen sind gute Hinterland-Anbindungen. Vom Container-Umschlag des Hamburger Hafens entfallen 60% auf den Hinterlandverkehr, in Bremen liegt der Anteil bei 40%. Der Weitertransport erfolgt ab Hamburg zu knapp 60% über Lkw, in Bremen zu 50%. Dort hat die Schiene in den vergangenen zehn Jahren ihren Anteil deutlich auf inzwischen 47% ausbauen können. Der Container-Hinterlandverkehr dürfte in den kommenden Jahren weiter deutlich zunehmen. In Bremen betrug der Zuwachs seit 2005 rund 78%.

Tab. 4 Größte europäische Containerhäfen

Hafen	Umschlag in 1.000 TEU* 2014	% ggü. Vj.
Rotterdam (NL)	12.298	5,8
Hamburg (DE)	**9.729**	**5,1**
Antwerpen (BE)	8.978	4,7
Bremen/Bremerhaven (DE)	**5.796**	**-0,6**
Algeciras (ES)	4.555	4,9
Valencia (ES)	4.442	2,6
Felixstowe (UK)	3.700	7,7
Piraeus (GR)	3.585	13,3
Ambarli/Istanbul (TK)	3.600	6,6
Gioa Tauro (IT)	2.970	-3,8

Quelle: Port of Rotterdam, DekaBank
*TEU = Twenty-feet Equivalent Units

Für den kombinierten bzw. multimodalen Verkehr gibt es in Deutschland insgesamt 35 Güterverkehrszentren (GVZ). Dort werden Güter zwischen den Verkehrsträgern Straße, Schiene und teilweise Schiff umgeladen. Das Zusammenspiel von Verkehrsunternehmen, Dienstleistern und logistikintensiven Industrie- und Handelsunternehmen generiert zahlreiche Synergieeffekte. Gefördert wird insbesondere die Verlagerung von Fracht auf die Schiene, um den Lkw-Verkehr zu reduzieren. GVZ befinden sich in der Regel in Ballungsräumen und verfügen über eine sehr gute Verkehrsanbindung.

In und zwischen den Wachstums- und Ballungsregionen in Deutschland wird der Verkehr in den kommenden Jahren weiter stark zunehmen. Auch wenn der demografische Trend nach unten weist, ist in attraktiven Groß- und Mittelstädten mit einer steigenden Haushaltszahl zu rechnen. Innerhalb der Ballungsräume steigt der Stellenwert innerstädtischer Versorgungskonzepte. Ein wichtiges Thema ist die Bündelung der innerstädtischen Warenverteilung („Last Mile Delivery").

4.2. Verfügbarkeit von Flächen

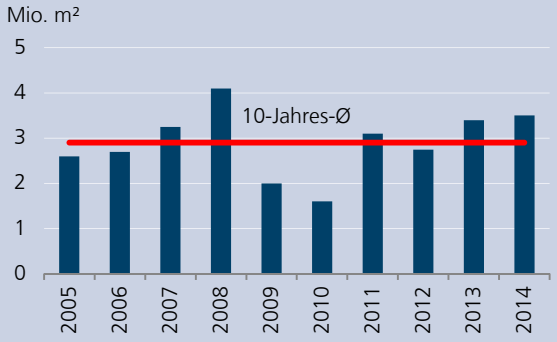
Der Gesamtbestand an Logistikflächen beläuft sich auf rund 330 Mio. m². Davon gehören allerdings nur rund 50 Mio. m² zum investitionsrelevanten Bestand (>8.000 m², jünger als 25 Jahre). Berlin, Hamburg, das Rhein-Main-Gebiet sowie Düsseldorf und das Ruhrgebiet verfügen über die größten Bestände. In Hamburg und Bremen/Bremerhaven spielen die Seehäfen als Container-Umschlagplätze eine herausragende Rolle. Gleiches gilt für die Flughäfen in Frankfurt, Köln und Leipzig. Das Ruhrgebiet verfügt über eine sehr hohe Bevölkerungsdichte und Industriekonzentration. Im Großraum Stuttgart kann sich die Logistikbranche nur eingeschränkt entfalten. Die Gründe dafür liegen in den hohen Lohn- und Grundstückskosten und der mangelnden Flächenverfügbarkeit. Insbesondere die große Bevölkerungs- und Industriedichte sorgen dennoch für eine hohe Nachfrage.

Große Flächengesuche sind aus dem Bestandsangebot kaum zu bedienen. 2014 entfielen 60% des Flächenumsatzes auf Hallen ab 20.000 m². Der Bedarf an Objekten dieser Größe und auch an Megahallen mit mehr als 50.000 m² wird weiter zunehmen. Der Anteil von Projektentwicklern am Neubaugeschäft hat in den vergangenen fünf Jahren tendenziell abgenommen auf knapp 40%. Die Bautätigkeit von Eigennutzern ist dagegen angestiegen, seien es Logistikdienstleister, Einzelhandels- oder Industrieunternehmen. Lediglich Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) bauen überwiegend nicht selbst, sondern mieten Flächen an. Online-Händler konzentrieren sich bei der Suche nach geeigneten Standorten vor allem auf den „Mittelgürtel", der im Norden von der A 2 Ruhrgebiet-Berlin und im Süden vom Main begrenzt wird. Dieser bietet den Vorteil später Cut-Off-Zeiten, d.h. möglichst später Versand bei Gewährleistung der Lieferung innerhalb Deutschlands am folgenden Werktag.

Das landesweite Neubauvolumen betrug in den vergangenen beiden Jahren jeweils über 3 Mio. m² und dürfte auch 2015 diese Größenordnung erreichen. Über einen Zeitraum von zehn Jahren zeigt sich, dass der Logistikmarkt nach krisenbedingten Rückgängen wieder eine konstant hohe Neubautätigkeit erreicht hat (Abb. 8).

Diese verteilte sich regional gesehen allerdings ungleich. Das höchste Neubauvolumen verzeichneten die Regionen Niederrhein, Rhein-Main und Rhein-Neckar. In Köln und Münster-Osnabrück war jeweils eine große Einzelentwicklung für das gute Abschneiden verantwortlich. Als Aufsteiger gilt die Region Hannover, die sich sowohl als Hinterland-Standort für die Seehäfen anbietet, als auch günstig zum Ruhrgebiet und Richtung Osteuropa gelegen ist. In süddeutschen Standorten wie München, Stuttgart oder Nürnberg dagegen fiel der Flächenzuwachs aufgrund der eingeschränkten Grundstücksverfügbarkeit deutlich geringer aus.

Abb. 8 Neubau Logistikimmobilien*



Quelle: Fraunhofer SCS, DekaBank
* Baubeginne

Die Flächenknappheit an vielen Top-Standorten erweist sich aufgrund des Mangels an verfügbaren Grundstücken sowie Interessensgegensätzen zwischen Verwaltung, Bevölkerung und Wirtschaft zunehmend als Herausforderung. Pauschal kann nicht für ganz Deutschland von Knappheit gesprochen werden. Im Norden und im Osten ist die Situation entspannter als im Westen und im Süden. Es gibt durchaus in Ballungsräumen Städte, die Logistikansiedlungen anstreben und Flächen aktiv ausweisen, z.B. Hamm oder Mönchengladbach in Nordrhein-Westfalen. Bekannte Marken, die sich hinter Logistikansiedlungen verbergen, dürften die Zugänglichkeit lokal Verantwortlicher erhöhen. Ein weiterer Hebel für eine höhere Akzeptanz könnte eine ansprechendere architektonische Gestaltung von Logistikimmobilien sein, wofür es beispielsweise in den Niederlanden prägnante Vorbilder gibt.

Schließlich spielen auch gesamtplanerische Vorgaben eine Rolle. So steht die Ausweisung neuer Flächen im Konflikt mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung. Diese hat zum Ziel, die Ausbreitung neuer Siedlungs- und Verkehrsflächen bis 2020 auf 30 Hektar pro Tag zu reduzieren. Zwischen 2010 und 2013 lag der Wert noch bei 73 Hektar pro Tag. In Regionen mit Flächenknappheit tritt die Entwicklung von „Brown fields" in den Vordergrund, d.h. der Umbau von Bestandsobjekten oder die Neunutzung altindustrialisierter Flächen oder ehemaliger Militärgelände, die im Regelfall bereits über eine gute Verkehrsanbindung verfügen. Insgesamt dürfte die Verknappung an Logistikflächen zu einem weiteren Anstieg der Grundstückspreise führen.

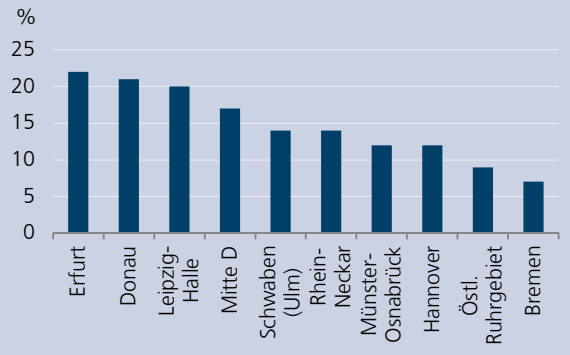
Unter Kostengesichtspunkten generell (Grundstückskosten, Lohnkosten, Mieten) bewegt sich der deutsche Logistikmarkt europaweit im oberen Mittelfeld. Dabei gibt es große regionale Unterschiede. Ostdeutsche Standorte sind deutlich günstiger als süddeutsche, der Norden und Westen liegen preislich dazwischen. Die erheblich niedrigeren Kosten in Osteuropa haben dazu geführt, dass einige Onlinehändler den deutschen Markt von Polen aus beliefern.

5. Regionale Beschäftigungseffekte

Das bisherige Image der Logistikbranche, wenig zum regionalen Beschäftigungs- und Wirtschaftswachstum beizutragen, wird durch eine aktuelle Auswertung der Beschäftigungszahlen widerlegt. Im Zeitraum von 2008 bis 2014 hat die gesamte Logistikbeschäftigung in Deutschland um 8,6% zugenommen. Regionen wie Erfurt, Leipzig-Halle oder die Donauregion von Regensburg über Straubing bis Dingolfing konnten jedoch um jeweils über 20% zulegen (Abb. 9). Diese Wachstumsra-

ten sind auch im Vergleich zur sonstigen regionalen Wirtschaftsentwicklung stark überproportional, sodass der Stellenwert der Logistikwirtschaft im Vergleich zu den anderen lokalen Branchen deutlich gestiegen ist. Insbesondere die kleineren und jüngeren Logistikregionen verzeichneten eine dynamische Entwicklung. Im Gegensatz dazu sind in den großen etablierten Logistikstandorten insgesamt zwar deutlich mehr Personen in der Logistik tätig. Das Beschäftigungswachstum ist im Vergleich zu anderen Wirtschaftsbereichen aber eher durchschnittlich. In absoluten Zahlen konnten das östliche Ruhrgebiet, Leipzig-Halle, Münster/Osnabrück und die Rhein-Neckar-Region am stärksten von der Logistikwirtschaft profitieren, hier sind jeweils über 10.000 neue sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse entstanden.

Abb. 9 Veränderung Logistikbeschäftigung 2008-2014, Top-10



Quelle: Fraunhofer SCS, DekaBank

6. Fazit und Ausblick

Die Logistik spielt in der exportorientierten deutschen Wirtschaft eine tragende Rolle und gehört als Assetklasse am gewerblichen Immobilienmarkt zu den Aufsteigern mit kontinuierlich steigenden Investmentumsätzen. Die zentrale Lage in Europa und vor allem die hervorragende Infrastruktur bilden das Fundament für weiteres Wachstum, getrieben durch die anhaltende Globalisierung. Das Investitionsprogramm der Bundesregierung ist ein Schritt, um diesen Standortvorteil zu sichern. Unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit wäre zudem der Ausbau der vorhandenen Schieneninfrastruktur wichtig. Wirtschaftliche und gesellschaftliche Trends verlangen Anpassungen an die bisherigen Gegebenheiten. Die von Kunden gewünschten hohen Anforderungen an Schnelligkeit und Taktraten im Online-Handel führen zu Veränderungen bei Größe, Gestalt und Lage der Logistikzentren. Die zunehmende Kleinteiligkeit der Sendungen aufgrund des Paradigmenwechsels von B2B hin zu B2C-Kontaken und der dadurch steigende Flächenbedarf muss mit Umwelt- und Nachhaltigkeitserfordernissen in Einklang gebracht werden. Mit neuen Technologien können die Versandprozesse optimiert werden. Die Professionalisierung der Branche schreitet voran, dies zeigt sich im zunehmenden Outsourcing von Prozessen. Gleichzeitig gilt es aufgrund des demografischen Wandels den Mangel an Fachkräften zu bewältigen. Dank ihrer Querschnittsfunktion und der engen Verflechtung mit anderen Wirtschaftszweigen leistet Logistik gerade auch auf regionaler Ebene einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der Beschäftigung. Hiervon profitieren vor allem auch strukturschwache Regionen.