

**Global Markets Real Estate**  
**LOGISTIK UND E-COMMERCE**

Redaktionsschluss: 15.03.2016

Verantwortlich für den Inhalt: Deutsche Hypothekenbank

Ansprechpartner

Andreas Pohl · phone + 49 511 3045-310 · email: andreas.pohl@deutsche-hypo.de  
– Sprecher des Vorstands –

Prof. Dr. Günter Vornholz · phone + 49 511 3045-640 · email: guenter.vornholz@deutsche-hypo.de  
(V.i.S.d.P.; Markt-Analyse)

[www.Deutsche-Hypo.de](http://www.Deutsche-Hypo.de)

## Gliederung

Management Summary	4
1 Einführung	5
2 Logistikimmobilien in Deutschland	6
2.1 Die Entwicklung der Logistikbranche	6
2.2 Die Marktentwicklung bei Logistikimmobilien in Deutschland	10
3 Der Investmentmarkt bei Logistikimmobilien	12
4 Megatrends und ihre Einflüsse auf Logistikimmobilien	15
5 E-Commerce und seine Bedeutung für Logistikimmobilien	19

## Management Summary

Die Logistikbranche hat ein erfolgreiches Jahr 2015 hinter sich. Auch die Aussichten für die kommenden Monate sind trotz eingetrübter gesamtwirtschaftlicher Rahmenbedingungen weiter positiv. Verringerte Wachstumsaussichten in China und weltweite Krisen belasten die Wachstumsaussichten der deutschen Wirtschaft. Das wird sowohl im Außenhandel als auch im Binnenhandel die Wachstumsaussichten und somit die Perspektiven für die Logistikbranche in Deutschland leicht abschwächen. Dies wird sich entsprechend auf die Aussichten der Logistikimmobilien auswirken.

Der Vermietungsmarkt für Logistikimmobilien hat sich in den vergangenen Jahren dynamisch entwickelt. Steigende Anforderungen an die Logistiker sowohl von den Unternehmen („Produktionsverlagerung auf die Straße“) als auch von den Konsumenten (E-Commerce) schlagen sich in einer verstärkten Nachfrage nach Logistikimmobilien nieder. Bei neuen, modernen Logistikimmobilien ist daher auch fast kein Leerstand zu verzeichnen; an schwächeren Standorten und nicht mehr nutzergerechten Immobilien sind hingegen höhere Leerstände gegeben. Die Mieten wachsen verhalten auf einem im Vergleich zu anderen Gewerbeimmobilien geringeren Niveau. Bei den Lagerhallen ist bundesweit die durchschnittliche Miete in den vergangenen Jahren um nicht einmal 2 Prozent im Jahresdurchschnitt angestiegen.

Der Investmentmarkt für Logistikimmobilien boomt weiterhin. Das Transaktionsvolumen war gegen Ende des letzten Jahrzehnts eingebrochen und befindet sich seit 2010 auf dem Wachstumskurs: der Umsatz hat sich seitdem mehr als vervierfacht. Die Ursache hierfür ist, dass sich Investoren wie gewöhnlich im Verlauf eines Zyklus vermehrt in Nicht-Core-Immobilien und damit auch in dieser Objektart engagieren. Der Anteil der Logistikimmobilien an den gesamten Gewerbeimmobilieninvestments hat sich in den letzten 5 Jahren ungefähr verdoppelt. Bei einer potenziellen Investmentrezession wird es entsprechend zu einem überproportionalen Rückgang des Transaktionsvolumens kom-

men. Einhergehend mit dem bisherigen Boom für Logistikimmobilien sind auch die Preise für eine durchschnittliche Lagerhalle in den letzten 5 Jahren um ca. 20 v.H. angestiegen. Im Vergleich zu anderen Gewerbeimmobilien bedeutet dies aber einen niedrigen Zuwachs. Die Kapitalwerte/Preise haben damit erstmalig wieder das Niveau von Mitte der 1990er Jahre (Folge der Wiedervereinigung) erreicht. Entsprechend haben sich auch die Nettoanfangsrenditen für Lagerhallen in Deutschland entwickelt. Sie nahmen seit Mitte des vergangenen Jahrzehnts um mehr als 90 Basispunkte ab; hier zeigt sich die ebenfalls auf den anderen Investmentmärkten festzustellende Yield Compression (Druck auf die Renditen). Jedoch ist das Niveau angesichts des anderen Risikoprofils bei den Logistikimmobilien fühlbar höher.

Bei den Logistikimmobilien zeigen sich die Auswirkungen der Megatrends. Durch den technischen Fortschritt und die Internetrevolution wächst seit Jahren der E-Commerce drastisch. Die Händler versprechen den Konsumenten u. a. eine schnelle Zulieferung. Dies stellt sowohl für die Logistik selber als auch für die entsprechende Infrastruktur in Form von Immobilien starke Herausforderungen dar. Vielfach wird die Logistik als ein potenzieller Engpassfaktor für das zukünftige Wachstum des E-Commerce angesehen.

# 1 Einführung

Die deutsche Logistikbranche erreichte 2014 mit 235 Mrd. Euro knapp ein Viertel des Umsatzvolumens der 30 wichtigsten europäischen Logistikmärkte. Frankreich als zweitwichtigster Standort kommt zum Vergleich dazu mit deutlichem Abstand auf 124,7 Mrd. Euro und einen Anteil von 13 v.H. (vgl. Schaubild 1). Damit ist Deutschland der bedeutendste Logistikstandort in Europa und die Branche der unbestrittene Marktführer.

Zum Aufgabengebiet der Logistik zählen grundsätzlich alle Tätigkeiten hinsichtlich der Planung und Koordination sowie der tatsächlichen Umsetzung und Kontrolle von Güterströmen in verteilten Wertschöpfungsketten. Dabei ist die moderne Informationstechnologie ein wesentliches Instrument, um die Effizienz des gesamten Wertschöpfungsprozesses sicherzustellen. Dies bedeutet zusammengenommen, die Verfügbarkeit des richtigen Gutes in der richtigen Menge im richtigen Zustand am richtigen Ort zur richtigen Zeit für den richtigen Kunden zu den richtigen Kosten zu ermöglichen. Damit be-

steht das Leistungsspektrum heutiger Logistikdienstleister aus wesentlich mehr Tätigkeiten als den Transport von Waren oder deren Lagerung.

Die vorliegende Studie untersucht zunächst die Entwicklung des direkt von der Logistikbranche abhängenden Marktes für Logistikimmobilien sowie den Markt für Investments in diesen Immobilientyp. Für die langfristige Entwicklung des Marktes für Logistikdienstleistungen im Allgemeinen und den für Logistikimmobilien im Besonderen sind Megatrends der gesellschaftlichen Entwicklung eine wichtige Bestimmungsgröße. Aus diesem Grunde wird im weiteren Verlauf auf die für die Entwicklung der Branche relevanten Megatrends und deren Wirkung eingegangen. Eng verknüpft mit den Megatrends ist auch die rasante Entwicklung des E-Commerce im deutschen Einzelhandel. Durch den Bedeutungsgewinn dieses Vertriebskanals verändern sich auch die Anforderungen der nachfragenden Logistikunternehmen an die genutzten Immobilien. Dieser Einfluss ist bereits beobachtbar und wird ebenfalls näher untersucht.

## Logistikumsätze in Europa

(2014)

Umsatz in Mrd. Euro

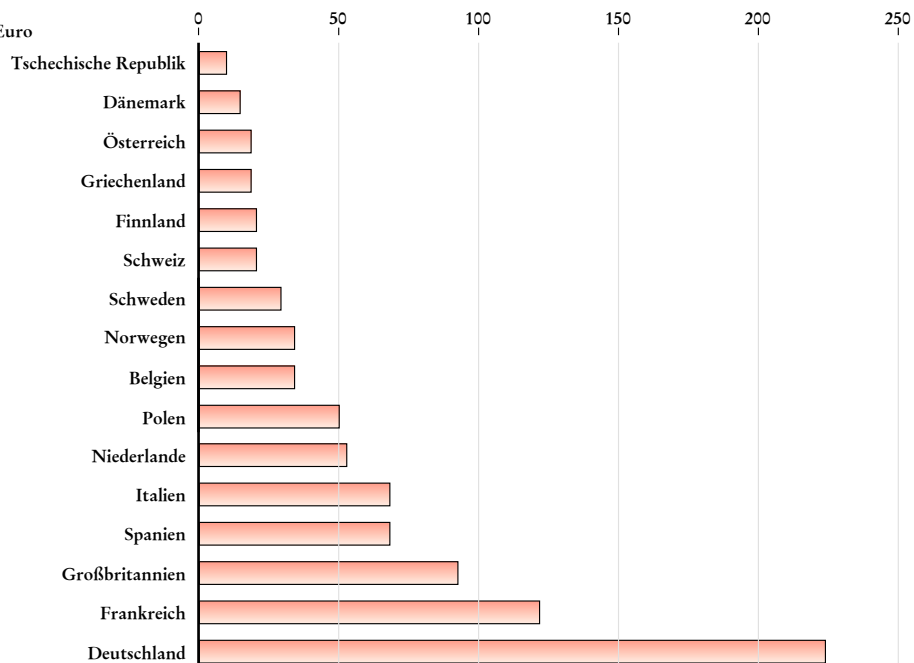


Schaubild 1  
Quelle: „Die Top 100 der Logistik“

## 2 Logistikimmobilien in Deutschland

Der wesentliche Treiber des Marktes für Logistikimmobilien ist die Nachfrage der Unternehmen nach entsprechenden Flächen und Objekten. Da diese vor allem von der Entwicklung der Branche bestimmt wird, soll zunächst auf die Entwicklung des Logistiksektors eingegangen werden, bevor der Markt für Logistikimmobilien in den Fokus gerückt wird.

### 2.1 Die Entwicklung der Logistikbranche

Ein wichtiger Einflussfaktor der Entwicklung der Logistikbranche ist die Globalisierung. Durch den Wegfall von Handelsbeschränkungen und die damit verbundene Öffnung neuer Märkte für Absatz und Beschaffung ergeben sich für international tätige Unternehmen neue Möglichkeiten, ihre Produktion kostenminimal zu gestalten. Gleichzeitig können die Fertigprodukte den Nachfragern in Ländern angeboten werden, wo dies zuvor nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich war. Für die Konsumenten steht damit weltweit eine höhere Produktvielfalt zur Verfügung.

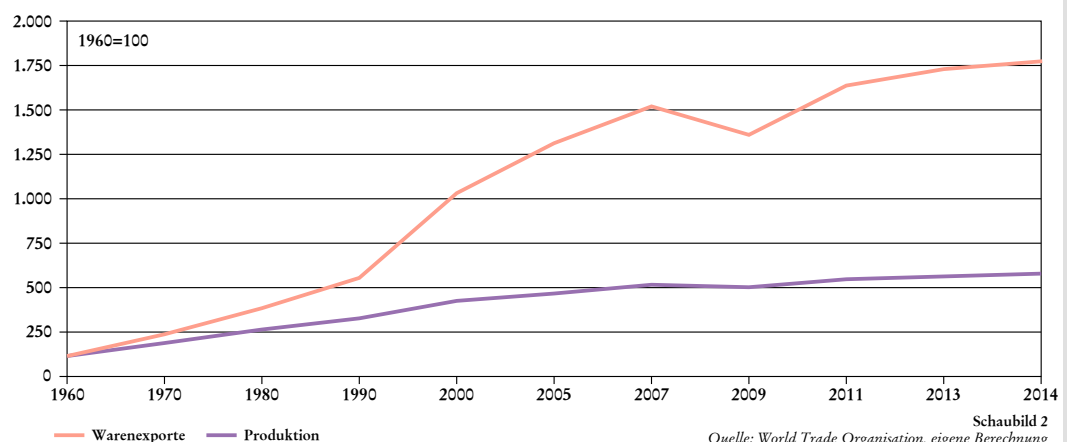
Das Bindeglied zwischen den verschiedenen Regionen dieser Entwicklung ist die Logistik. Sie ist dabei längst der Rolle des reinen Trans-

porteurs von Gütern entwachsen. Vielmehr organisieren Logistikdienstleister global verteilte Wertschöpfungsketten.

Schaubild 2 stellt die Entwicklung der globalen Warenexporte der Entwicklung der weltweiten Warenproduktion gegenüber. Im Vergleich zum Jahr 1960 ist die Warenproduktion global um knapp das Sechsfache gestiegen. Im selben Zeitraum verzeichnen die Warenexporte einen Zuwachs um das knapp 18-fache. Entsprechend stieg auch die globale Außenhandelsquote (der Anteil des Wertes der exportierten und importierten Waren am Bruttoinlandsprodukt) von 19,1 v.H. im Jahr 1970 auf 49,1 v.H. im Jahr 2014. Die deutsche Außenhandelsquote liegt aufgrund der Exportorientierung der Gesamtwirtschaft zum Vergleich bei beachtlichen 70,7 v.H.

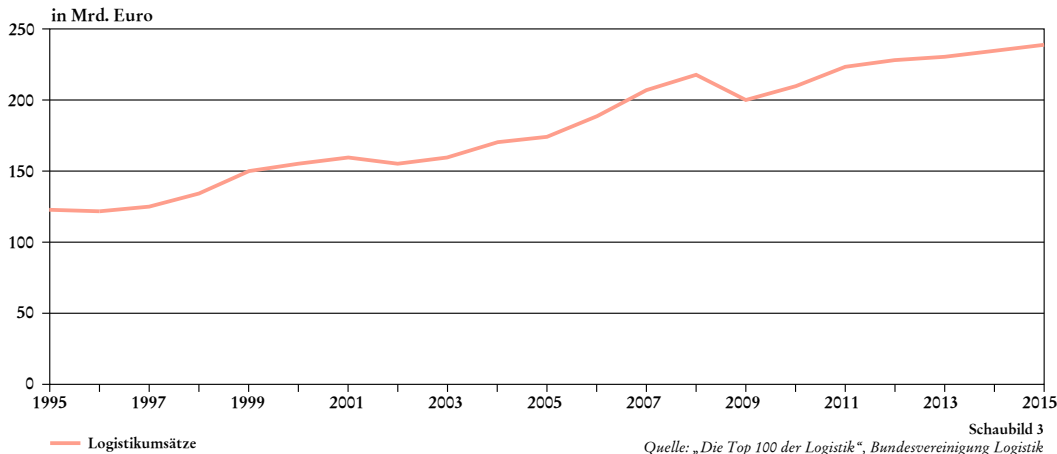
Die deutliche Zunahme des Warenverkehrs im Vergleich zur Güterproduktion findet ihre Begründung in den global organisierten Wertschöpfungsketten. Der grenzüberschreitende Transport von Waren als Vorleistungen für Endprodukte erhöht zwar das Handelsvolumen, hat aber keinen Effekt auf die eigentliche Wertschöpfung. Damit ist die dynamische Entwicklung der globalen Warenexporte ein Indikator für die entsprechend wachsende Nachfrage der produzierenden Unternehmen nach Logistikdienstleistungen weltweit.

### Die Entwicklung von Welthandel und Weltproduktion (1960–2014)



### Die Entwicklung der Logistikumsätze in Deutschland

(1995-2014)



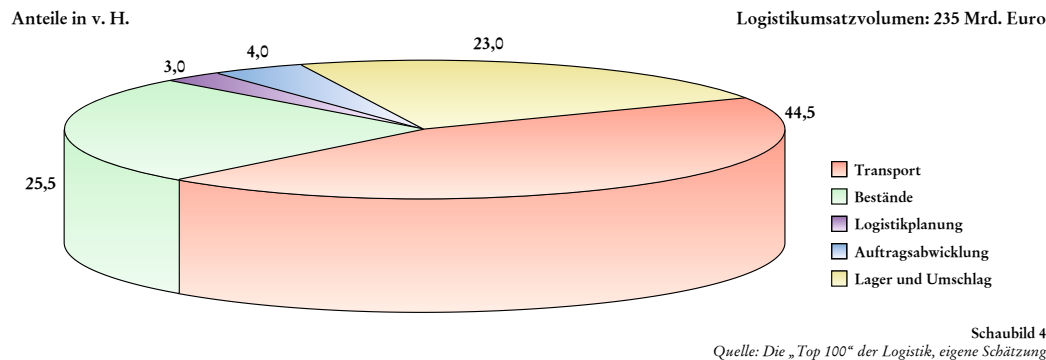
Die globale Vorreiterrolle der deutschen Logistikbranche zeigt auch der von der Weltbank ermittelte „Logistik Performance Index“, ein Performanceindex, welcher Werte zwischen 1 und 5 annehmen kann und auf Basis von sechs Teilindikatoren ermittelt wird. 2014 lag Deutschland hier mit einem Wert von 4,1 an der Spitze (zum Vergleich: USA 3,9; China 3,5; Welt 2,9), was auch für nahezu jeden Teilbereich des Index gilt.

Diese Spitzenposition zeigt sich auch in der Bedeutung der Logistikbranche für die deutsche Wirtschaft. Im Jahr 2015 konnten die Umsätze im Vergleich zum Vorjahr um gut 2 v.H. auf knapp 235 Mrd. Euro gesteigert werden (vgl. Schaubild 3). Dies entspricht einem Anteil von knapp 8 v.H. am gesamten Bruttoinlandsprodukt der deutschen Wirtschaft.

Damit erreichte die Branche in den vergangenen fünf Jahren eine Umsatzsteigerung von beachtlichen gut 14 v.H. Im gesamten Beobachtungszeitraum betrug der Anstieg der Logistikumsätze seit 1995 durchschnittlich 3,3 v.H. pro Jahr. Die Logistik ist damit nach der Automobilwirtschaft und dem Handel, gemessen am Umsatz, der drittgrößte Wirtschaftszweig der deutschen Volkswirtschaft und liegt noch vor der Elektronikbranche und dem Maschinenbau. Von den Umsätzen entfallen 43,3 v.H. auf Logistikdienstleister, gut 30 v.H. werden von Industrieunternehmen und knapp 23 v.H. vom Handel erwirtschaftet.

Der größte Anteil der Logistikumsätze entfiel dabei mit 44,5 v.H. im Jahr 2014 auf den Bereich der Transportdienstleistungen, gefolgt von Kosten für Bestände und dem Bereich Lager und Umschlag (vgl. Schaubild 4).

### Verteilung der Logistikaufwendungen 2014



Planung und Auftragsabwicklung kommen demgegenüber auf zusammen 7 v.H. In der vergangenen Dekade ist diese Verteilung der Anteile vergleichsweise stabil. Nur die Bestände konnten mit fünf Prozentpunkten deutlich zulegen, die Bedeutung von Lager und Umschlag, Logistikplanung sowie der Auftragsabwicklung ist dagegen leicht zurückgegangen. Die Transporte wiederum konnten leicht um 1,2 Prozentpunkte zulegen.

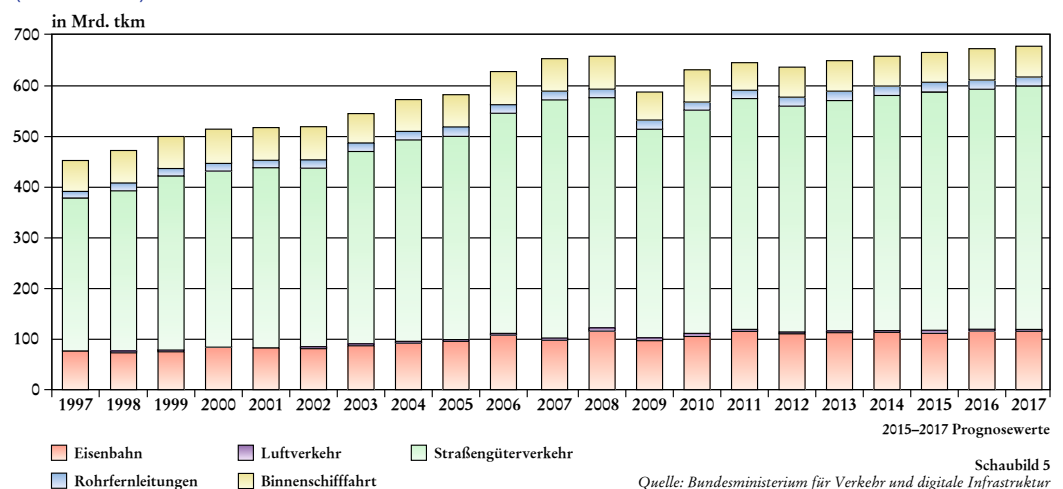
Der Großteil der Transportleistung im Güterverkehr wird in Deutschland mit Hilfe des Verkehrsträgers Straße erbracht (vgl. Schaubild 5). Im Jahr 2015 entfielen knapp 71 v.H. der geleisteten Tonnenkilometer (Gütergewicht multipliziert mit der Entfernung) auf die Straße. Die Schiene ist mit 17 v.H. mit deutlichem Abstand der zweitwichtigste Verkehrsträger, gefolgt von Binnenschifffahrt (9 v.H.) und Rohrfernleitungen (3 v.H.). Der Luftverkehr fällt im Güterbereich mit einem Anteil von lediglich 0,2 v.H. an den geleisteten Tonnenkilometern dagegen kaum ins Gewicht.

Die Straße als bedeutendster Verkehrsträger in Deutschland konnte zudem auch die höchsten Zuwächse verzeichnen. Seit 2010 stieg die Transportleistung hier um knapp 7 v.H., wohingegen der Schienenverkehr um 5 v.H. zunahm und der Gütertransport auf Binnenschiffen sogar um gut 3 v.H. zu-

rückging. Die Bedeutung der Straße für die deutsche Logistik zeigt sich auch darin, dass bereits 2011 das Vorkrisenniveau der Transportleistung wieder erreicht werden konnte. Die Verkehrsinfrastruktur ist damit für die deutsche Logistikbranche ein wesentlicher Wettbewerbsfaktor, insbesondere das Straßen- und Schienennetz. Beide sind zwar im internationalen Vergleich auf einem hohen Niveau, zeigen aber in den vergangenen Jahren auch deutliche Investitionsrückstände. Gelingt es nicht, diese zu beheben, werden sich die Rahmenbedingungen für die Logistikdienstleister verschlechtern.

Im Jahr 2015 waren in der Logistikbranche rd. 3 Mio. Personen beschäftigt. Dies entspricht einem Anteil von gut 9 v.H. an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Deutschland und ist Folge eines stetigen Beschäftigungswachstums in der Branche. In der Zeit von 2008 bis 2015 stieg die Beschäftigung hier insgesamt um 8,6 v.H. an. Diese Entwicklung erfolgte regional allerdings sehr differenziert. Absolut betrachtet sind nach wie vor die meisten Logistikbeschäftigten in den großen etablierten Logistikregionen zu finden. Regionen wie Erfurt, Leipzig-Halle oder die Donauregion von Regensburg bis Dingolfing konnten demgegenüber ein dynamisches Beschäftigungswachstum von über 20 v.H. in der Logistik verzeichnen. Eine ähnliche Entwicklung weisen insbesondere die jungen und kleinen Logistikregionen auf.

**Transportleistung im Güterverkehr**  
(1997–2017)



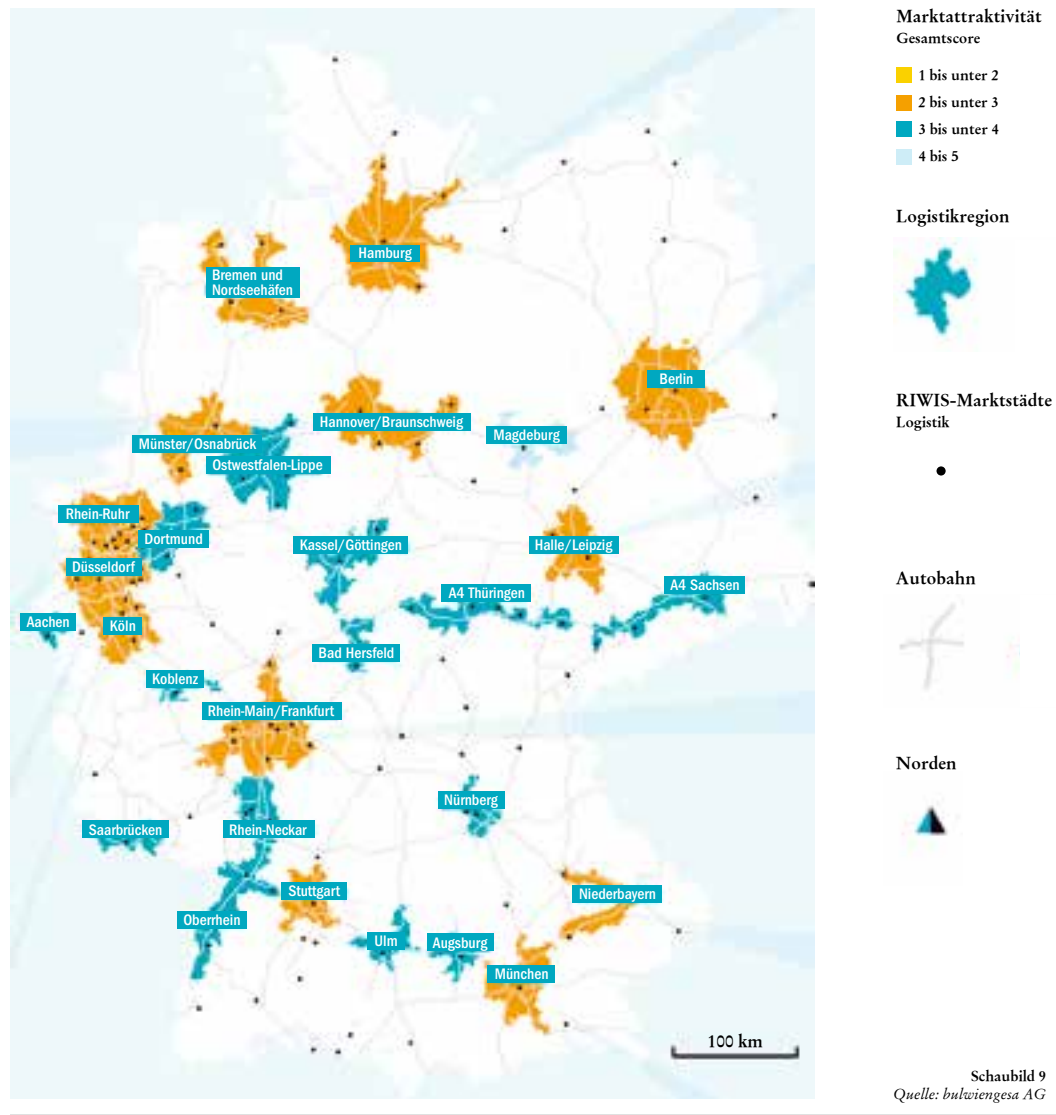


Die meisten Beschäftigten weist mit einem Anteil von 53 v.H. der Bereich Lager und Umschlag auf. An zweiter Stelle folgt der Bereich Transport und Verkehr mit 26 v.H. Beide Bereiche zusammen machen damit 79 v.H. der Beschäftigten aus. Demgegenüber erreichen Administration und Indirekte Tätigkeiten 21 v.H.

Bereits die Verteilung der Beschäftigtenzahl in der Logistikbranche zeigt, dass die Standorte nicht gleichmäßig in Deutschland verteilt sind. Schaubild 6 gibt einen Überblick über die verschiedenen Logistikregionen in Deutschland.

Die Logistikmärkte mit hoher Attraktivität finden sich in den Ballungszentren, in welchen viele Nachfrager mit Gütern versorgt werden müssen, in welchen aber auch die wichtigen Produktionsstandorte zu finden sind. Entlang der Hauptverkehrsachsen finden sich weitere Logistikregionen, hier aber zumeist mit niedrigerer Marktattraktivität. Die drei attraktivsten Logistikregionen in Deutschland sind nach einer Untersuchung der bulwiengesa AG Hamburg, Berlin und Halle/Leipzig. Unter den Top Ten befinden sich zudem die Regionen Rhein/Main/Frankfurt, Düsseldorf, München, Köln, Hannover/Braunschweig, Niederbayern und Rhein/Ruhr.

### Logistikregionen in Deutschland 2015



Mit der Osterweiterung der Europäischen Union rückte Deutschland in das Zentrum dieses riesigen Wirtschaftsraumes, so dass sowohl der Nord-Süd- als auch der Ost-West-Verkehr über Deutschland abgewickelt wird. Diese zentrale Lage ermöglicht sehr kundenfreundliche Annahmefristen („Cut off Zeiten“), um Güter in einem vorgegebenen Zeitfenster an den Kunden liefern zu können.

Neben der geographisch günstigen Lage profitieren die deutschen Logistikstandorte von einer im internationalen Vergleich guten Infrastrukturausstattung der verschiedenen Verkehrsträger. Um diese besser miteinander zu verknüpfen und den multimodalen Warenverkehr zu fördern finden sich in Deutschland insgesamt 35 Güterverkehrszentren (GVZ). Diese Zentren sind speziell für die Logistik ausgewiesene Baugebiete, welche über eine Anbindung an mindestens zwei Verkehrsträger verfügen müssen. Sie sollen als Bindeglied zwischen dem City-, Nah- und Fernverkehr fungieren und sind in allen Logistikregionen zu finden.

Neben den klassischen altindustriellen Logistikstandorten etablieren sich auch zunehmend jüngere, eher kleinere Regionen auf der Logistiklandkarte. Diese übernehmen vielfach die Warenverteilungsfunktion für Gebiete mit geringerer Bevölkerungsdichte und ermöglichen die zeitnahe Belieferung insbesondere der Endkunden bspw. bei Warenbestellungen im Internet.

Insgesamt verfügt die deutsche Logistikbranche über überdurchschnittliches Wachstumspotenzial. Der Standortvorteil und die erreichte Marktposition im internationalen Vergleich sind hierfür vor allem verantwortlich. Grundsätzlich wird die Bedeutung der Logistik für die moderne Produktion von Gütern weiter zunehmen. Die internationale konjunkturelle Entwicklung kann zwar kurz- bis mittelfristig ein belastender Faktor werden, dies führt aber für den deutschen Logistikmarkt zu eher kleineren Wachstumsraten, aber nicht zu Stagnation.

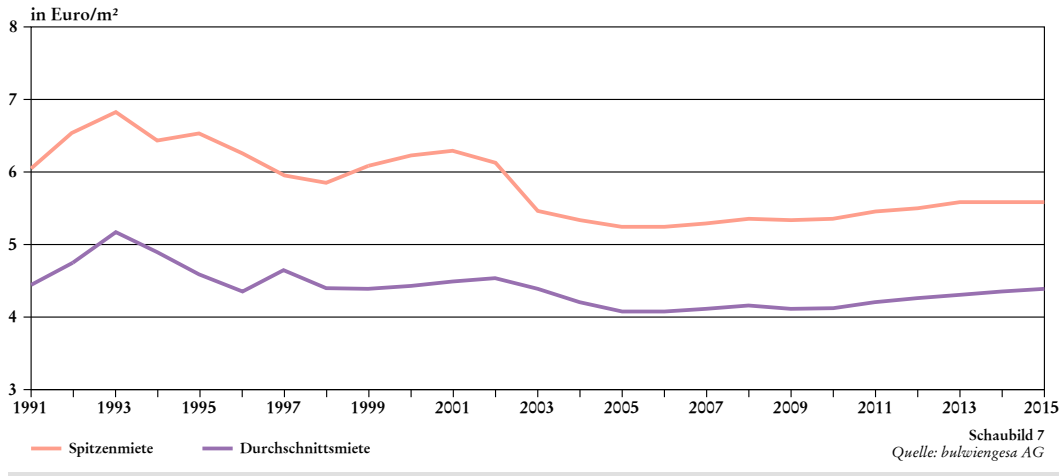
## 2.2 Die Marktentwicklung bei Logistikimmobilien in Deutschland

Im Jahr 2015 betrug der Bestand an Logistikflächen in Deutschland ca. 330 Mio. m<sup>2</sup>. Die gute Entwicklung der Branche führte auch zu einem spürbaren Anstieg der Flächennachfrage vor allem in den Logistikregionen. Neben dem Kriterium einer möglichst guten Lage mit idealerweise multimodaler Anbindung an verschiedene Verkehrsträger werden vermehrt große Objekte mit einer Nutzfläche von 20.000 m<sup>2</sup> und mehr nachgefragt. Die Immobilien sollten im Falle von Logistikhallen über mindestens ein Dock pro 1.000 m<sup>2</sup> verfügen, bei Umschlagshallen werden sogar 10 Docks pro 1.000 m<sup>2</sup> erwartet. Der Büro- und Sozialflächenanteil sollte maximal bei 10 v.H. liegen, Tendenz eher fallend. Moderne Telematiksysteme machen Büroflächen mehr und mehr überflüssig. Idealerweise verfügen die Objekte zudem über eine Gebäudeleittechnik, die den IT-gestützten automatisierten Betrieb der Immobilie ermöglicht. Erfüllen Immobilien diese Ansprüche an geeigneten Standorten, wird es kaum zu Leerständen kommen. Dieses Risiko ist eher bei nicht mehr nutzergerechten Objekten an schwachen Standorten zu beobachten.

Trotz der guten Nachfragesituation ist es allenfalls zu moderaten Mietpreissteigerungen, selbst bei den Spitzenmieten in den A-Städten, gekommen (vgl. Schaubild 7) und das auf einem im Vergleich zu anderen Gewerbeimmobilientypen niedrigem Niveau. In den fünf Jahren seit 2010 haben die Spitzenmieten für Logistik- und Lagerflächen um moderate 4 v.H. zugelegt, die Durchschnittsmiete erhöhte sich im selben Zeitraum um 6 v.H. Im Falle der Spitzenmieten ist seit 2005 eine kontinuierliche Zunahme zu beobachten, bei den Durchschnittsmieten setzt dieser Trend erst nach der internationalen Finanzkrise ab 2010 ein.

Der insgesamt erkennbare Abwärtstrend der Mietentwicklung in der Zeitspanne von 1993 bis 2005 ist bedingt durch die gute Entwicklung der Branche in einen leichten, aber relativ stetigen Aufwärtstrend übergegangen, der bis heute anhält. Dieses Entwicklungsmuster der Mieten für Logistikflächen zeigt sich auch jeweils innerhalb der einzelnen

### Spitzen- und Durchschnittsmiete für Logistik- und Lagerflächen in A-Städten (1991-2015)



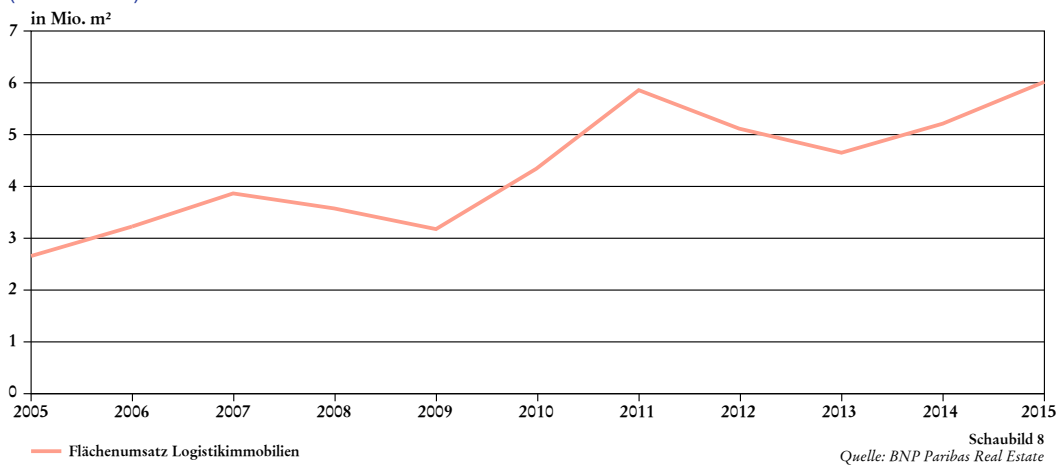
Logistikregionen. Die Spannweite des Mietniveaus bei den Top-Standorten reichte 2015 von München mit 6,75 Euro/m² als teuerster Logistikstandort in Deutschland bis Leipzig mit 4,35 Euro/m² als günstigstem Pendant.

Zeigt die Mietentwicklung einen eher moderaten Verlauf, erreichten die Flächenumsätze im Markt für Logistikimmobilien 2015 ein neues Allzeithoch. Insgesamt erreichte der Wert knapp sechs Mio. m², was gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung von gut 15 v.H. bedeutet und leicht über dem bisherigen Spitzenwert des Jahres 2011 liegt (vgl. Schaubild 8). Die Flächenumsätze liegen damit um ein Drittel über dem Zehn-Jahres-Durchschnitt

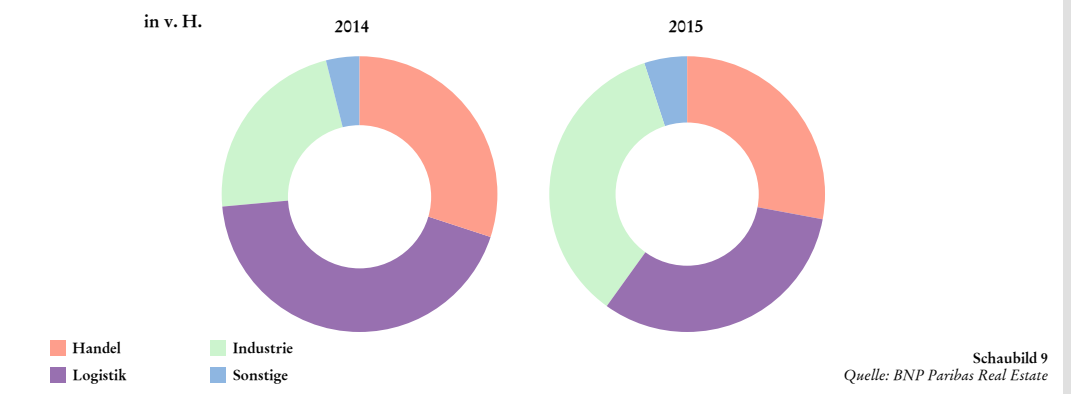
und setzen die dynamische Entwicklung des Jahres 2014 fort.

Überproportional zu diesem Wachstum haben großflächige Objekte mit mehr als 20.000 m² beigetragen, welche einen Anteil von 40 v.H. am Gesamtvolumen ausmachen. Der Anteil der von Eigennutzern belegten Flächen ist dagegen geringfügig auf 41 v.H. gesunken. Noch einmal zulegen konnte der Neubauanteil. Er stieg auf beachtliche zwei Drittel an. Die Marktentwicklung belegt die Nachfrage nach modernen, großflächigen und gut ausgestatteten Immobilien. Angebotsseitig wird hierauf durch eine entsprechende Neubauaktivität reagiert. Es werden

### Flächenumsätze in Deutschland (2005-2015)



## Flächenumsatz nach Marktteilnehmern 2014 und 2015



sowohl im Vermietungs- als auch Selbstnutzerebereich speziell auf die Kundenbedürfnisse maßgeschneiderte Lösungen errichtet, welche sich aus dem Bestand heraus zumeist nicht ohne weiteres realisieren lassen. Die damit verbundene Ausweitung des Flächenangebotes erklärt zum Teil den moderaten Anstieg der Mietpreise bei guter Nachfrageentwicklung.

Die Flächenumsätze mit Logistikdienstleistern betragen im vergangenen Jahr 32 v.H. und belegten damit nach den Industrieunternehmen mit 35 v.H. nur noch den zweiten Platz, während sie in 2014 mit 43,3 v.H. noch klar auf Platz eins lagen. Eine Ursache hierfür ist nach einer Untersuchung von BNP Paribas Real Estate in den Großanmietungen durch BMW zu sehen. Der Handel folgt jeweils auf Platz drei, aber ebenfalls auf einem hohen Niveau (vgl. Schaubild 9). Da alle drei die Flächenumsätze bestimmenden Branchen weiteres Wachstumspotenzial aufweisen, kann es je nach branchenspezifischer Wachstumsdynamik zu weiteren Verschiebungen kommen.

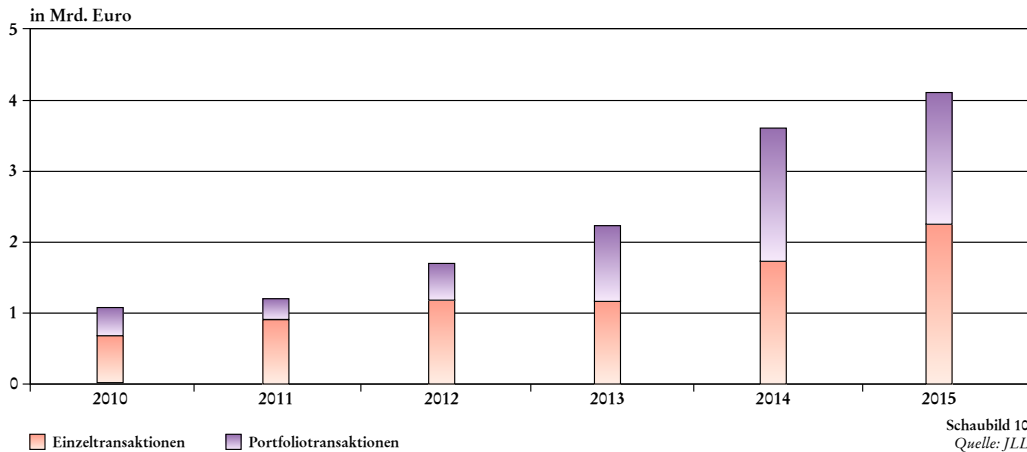
Die Zuwächse der Flächenumsätze verteilten sich 2015 sowohl auf die Metropolen als auch auf die Regionen außerhalb. In ersteren legte der Umsatz um 12 v.H. zu, letztere konnten ein Umsatzplus von 18 v.H. verzeichnen. Hier eindeutige regionale Trends zu identifizieren, erweist sich als schwierig, da die Verteilung einzelner Großprojekte in einem Jahr zu enormen Zuwächsen führen kann, die jedoch allein noch keinen Trend begründen.

Das Wachstum der Mietpreise, wenn auch moderat, zeigt, dass es mehr Nachfrage nach Logistikflächen gibt als durch den Bestand und die Fertigstellungen zur Verfügung stehen. Dies gilt umso mehr, als Bestandsimmobilien vielfach nicht mehr den Ansprüchen an moderne, großflächige Logistikobjekte genügen. Der zunehmende Anteil der Neubauf Flächen am Flächenumsatz zeigt, dass das Marktangebot allmählich nachzieht. Das Neubauvolumen reicht allerdings nicht aus, die steigende Nachfrage zu befriedigen, so dass insgesamt weitere Mietsteigerungen zu erwarten sind. Damit bleiben Logistikimmobilien aber auch interessante Objekte für Investoren.

### 3 Der Investmentmarkt bei Logistikimmobilien

Das im Jahr 2015 erreichte Transaktionsvolumen auf dem Investmentmarkt für Logistikimmobilien betrug insgesamt 4,1 Mrd. Euro und übertraf das bisherige Rekordjahr 2014 noch einmal um beachtliche 14 v.H. (vgl. Schaubild 10). Allein auf das vierte Quartal des Jahres entfielen dabei 1,5 Mrd. Euro, was einem Anteil von knapp 37 v.H. entspricht und die Dynamik der Marktentwicklung verdeutlicht. Das Transaktionsvolumen hat sich damit gegenüber 2010 nahezu verdreifacht und liegt um mehr als das Doppelte über dem Fünf- bzw. Zehn-Jahres-Durchschnitt.

### Transaktionsvolumen Logistikimmobilien Deutschland (2010–2015)



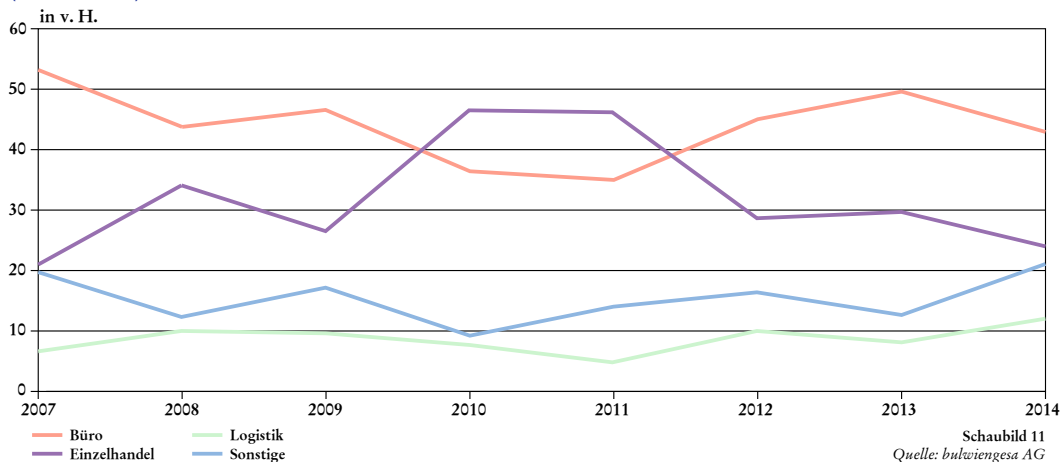
Der Anteil der Einzeltransaktionen belief sich im vergangenen Jahr auf 55 v.H., der andere Teil entfiel dementsprechend auf Portfoliotransaktionen. Deren Anteil betrug im Jahr 2010 noch rund ein Drittel der Transaktionen und konnte in den vergangenen fünf Jahren deutlich zulegen. Der immer noch hohe Anteil der Einzeltransaktionen erklärt sich daraus, dass in diesem Investmentmarktsegment häufig Projektentwickler für einzelne Kunden auf deren Bedürfnisse hin maßgeschneiderte Objekte mit jeweils hohem Investitionsvolumen realisieren.

Insgesamt konnten Logistikimmobilien auch Anteile im Gewerbeimmobilieninvestment-

markt dazugewinnen (vgl. Schaubild 11). Deren Wert stieg von 6,7 v.H. im Jahr 2007 auf 12 v.H. im Jahr 2014 an. Das Investmentvolumen liegt aber nach wie vor um das Dreieinhalbfache unter dem der führenden Assetklasse Büroimmobilien.

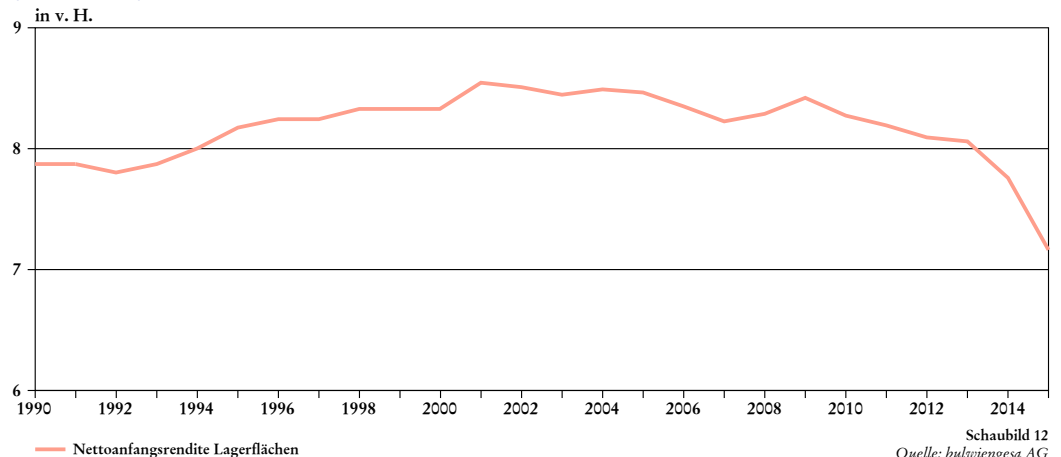
Die Entwicklung des Transaktionsvolumens und des Anteils an den Gewerbeimmobilieninvestments zeigt, dass Logistikimmobilien verstärkt in den Fokus der Anleger geraten. Diese sind zum Großteil ausländische Investoren, deren Anteil am Transaktionsvolumen im Jahr 2015 beachtliche 62 v.H. betrug. Wird der Gesamtmarkt für Gewerbeinvestments betrachtet, beträgt dieser Anteil nur 52 v.H.

### Anteile am Gewerbeimmobilieninvestmentmarkt Deutschland (2007–2014)



## Nettoanfangsrendite A-Städte in Deutschland

(1990-2015)



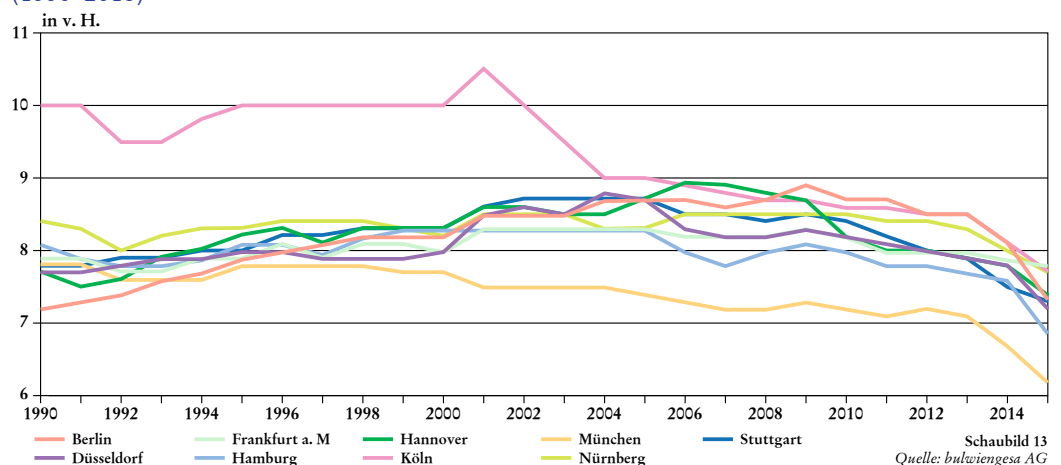
Unter den ausländischen Investoren waren Anleger aus den USA die stärkste Gruppe, welche in besonderem Maße von der Abwertungstendenz des Euro gegenüber dem US-Dollar profitieren konnte.

Sowohl auf der Käufer- als auch der Verkäuferseite sind Asset- und Fondsmanager die stärkste Gruppe. Auf der Verkaufsseite folgen Projektentwickler auf Platz zwei, während es bei den Käufern Private Equity Gesellschaften sind. Hier zeigten sich im vergangenen Jahr aber auch Spezial- und offene Immobilienfonds sehr aktiv, die ihr Engagement fast verdoppelten.

Für das hohe Niveau der Nachfrage nach Anlagealternativen im Allgemeinen und Logistikobjekten im Besonderen sind die gute wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland, das derzeitige Niedrigzinsniveau und allgemein die hohe Liquidität mitverantwortlich. Für Logistikimmobilien spricht zudem, dass ein wachsender Bedarf vorhanden ist, welcher das Leerstandsrisiko minimiert und stabile Cashflows in der Zukunft verspricht. Da diese Nachfrageentwicklung auf ein begrenztes Angebot trifft, sind steigende Preise die Folge. Entsprechend sinken die erzielbaren Renditen (vgl. Schaubild 12).

## Nettoanfangsrendite nach Städten

(1990-2015)



Seit 2009 steigen die Preise für Logistikimmobilien kontinuierlich an, was sich in einer fallenden Nettoanfangsrendite niederschlägt. Ab 2013 zeigen sich dann dynamische Renditerückgänge, welche in dieser Form im gesamten Beobachtungszeitraum nicht erkennbar sind. Dies spiegelt deutlich die nachfragegetriebene Marktsituation wider, in welcher eine steigende Nachfrage auf das begrenzte Angebot der präferierten Immobilienklasse trifft. Die Preise erreichten im vergangenen Jahr erstmals wieder das Niveau der Mitte der 1990er Jahre (Wiedervereinigungsboom). Angesichts der nur begrenzt zur Verfügung stehenden geeigneten Flächen bei einem gleichzeitig hohen Flächenbedarf moderner Logistikimmobilien ist für das laufende Jahr nicht mit einer Trendwende zu rechnen.

Diese Schlussfolgerung gilt über alle Regionen hinweg für Logistikimmobilien in Deutschland. Das beobachtete Entwicklungsmuster zeigt sich in allen ausgewählten A- und B-Städten (vgl. Schaubild 13).

Der mit Abstand teuerste Standort für Logistikimmobilien ist seit der Jahrtausendwende München, welcher in diesem Zeitraum einen abgesehen vom Jahr 2009 stetigen Preisanstieg aufweist. An zweiter Stelle folgt das Logistikzentrum Hamburg. Eine geringere Dynamik der Preisanstiege zeigt sich dagegen in Frankfurt am Main und Stuttgart. Neben den klassischen großen Standorten werden verkehrsgünstig gelegene Lagen im innerstädtischen Bereich für mittlere und kleinere Warenverteilzentren zunehmend interessant werden, da diese für die „same day delivery“ vor allem im E-Commerce benötigt werden und nicht in ausreichender Zahl vorhanden sind. Dies birgt auch entsprechende Chancen für kleinere Städte.

Bei den Objekttypen stellen Distributionshallen mit einem Anteil am Investmentvolumen von 61 v.H. die dominierende Anlagevariante im vergangenen Jahr dar. Ihnen folgen die Lagerhallen mit rund 25 v.H. auf dem zweiten Platz, wobei diese einen Zuwachs von beachtlichen 84 v.H. verzeichnen konnten. Schlusslicht bilden die Produktionshallen mit einem Anteil von rund 14 v.H., die aber auch einen Zuwachs von 24 v.H. aufweisen.

Die dynamische Entwicklung wird sich im laufenden Jahr fortsetzen, da Anleger im Niedrigzinsumfeld weiterhin auf der Suche nach Anlagealternativen sind. Das auch langfristig gute Entwicklungspotenzial von Logistikimmobilien macht sie auch weiterhin zu einer begehrten Anlageklasse.

## 4 Megatrends und ihre Einflüsse auf Logistikimmobilien

Für den dauerhaften Erfolg einer Logistikimmobilie über deren gesamten Lebenszyklus sind langfristige gesellschaftliche Entwicklungslinien eine wichtige Rahmenbedingung. Diese beeinflussen die sich stetig verändernden Anforderungen seitens der Nutzer und stellen damit eine wichtige Orientierungsgröße für die Anbieter dar.

Diese langfristigen Entwicklungslinien werden in der Trendforschung als Megatrend bezeichnet. Ein Megatrend ist dabei nicht auf einzelne Bereiche einer Gesellschaft oder der Volkswirtschaft beschränkt, vielmehr wirkt er sich in unterschiedlicher Stärke auf alle Lebensbereiche aus. Auch kann die Wirkung von Megatrends kaum regional abgegrenzt werden. Es sind aber durchaus globale Verteilungsmuster der Megatrends erkennbar (vgl. hierzu ausführlich: Global Markets Real Estate „Megatrends der Immobilienmärkte in Deutschland“).

In der Megatrend-Map des Frankfurter Zukunftsinstitutes werden insgesamt elf verschiedene Megatrends unterschieden, welche jeweils mehrere Dimensionen aufweisen. Diese Mehrdimensionalität in Verbindung mit den Interdependenzen zwischen den verschiedenen Megatrends macht es schwierig, einen einzelnen Megatrend hinsichtlich seiner Wirkungen auf die Entwicklung von Logistikimmobilien zu bestimmen. Ausgehend von den bereits früher gebildeten Trendclustern „Technologischer Fortschritt“, „Demografische Entwicklung“ und „Wertewandel“

## Megatrends des 21. Jahrhunderts



Schaubild 14  
Quelle: eigene Darstellung, in Anlehnung an Zukunftsinstitut GmbH

(vgl. Schaubild 14) sollen im Folgenden die für Logistikimmobilien besonders relevanten Trends identifiziert werden.

Von besonderer Bedeutung für deren Entwicklung ist das Trendcluster Technologischer Fortschritt. Hier sind es insbesondere die Trends Globalisierung, Connectivity und Mobilität, welche das Marktgeschehen nachhaltig verändern werden.

Aus ökonomischer Sicht ist die Globalisierung die Entstehung globaler Kapital-, Dienstleistungs- und Gütermärkte, welche zu einer zunehmenden weltweiten Verflechtung der Volkswirtschaften führt. Wertschöpfungsketten werden zunehmend global organisiert und erfordern komplexe Steuerungsmechanismen. Aus ökonomischer Perspektive wandeln sich damit nationale zu globalen Märkten, die nicht mehr von einzelnen Staaten gesteuert werden können, wodurch aber auch z. B. Abhängigkeiten zunehmen. Als ein solcher Risikofaktor ist zu berücksichtigen, dass der Logistikprozess insgesamt in viele Teilprozesse aufgegliedert wird und es damit bei Störungen an einer Stelle zu entsprechenden Auswirkungen für die nachfolgenden Prozessbeteiligten kommt (Supply Chain Risiken). Daneben bedeutet Globalisierung aber auch ein entsprechendes Zusammenwachsen gesellschaftlicher Bereiche wie Bildung und Kultur.

Connectivity beschreibt die Organisation von Aktivitäten jedweder Natur mit Hilfe von Netzwerken. Das wichtigste Instrument

dieser Art der Organisation ist das Internet, welches die Kommunikation zwischen verschiedenen Personen genauso ermöglicht wie den Datenaustausch zwischen Maschinen. Seit der Mitte des letzten Jahrzehnts befindet sich die Gesellschaft im Übergang vom Web 1.0 zum Web 2.0, wo der Nutzer nicht mehr nur Informationen konsumiert, sondern das Netz und dessen Inhalte durch Kommentare, Bewertungen, Blogs und eigene Inhalte aktiv mitgestaltet. In Zukunft werden durch mobile Internettechnologie im Rahmen des Web 3.0 Informationen auch an jedem Ort in kürzester Zeit verfügbar sein, womit die digitale Vernetzung ein neues Niveau erreicht. Instrumente, die dies ermöglichen, sind Smartphones, Tablets, Smartwatches und die modernen Informationsnetze, die den erforderlichen Datenaustausch in der entsprechenden Menge und Geschwindigkeit bewältigen können.

Schafft das Internet die Voraussetzungen für die Kommunikation zwischen verschiedenen Standorten, meint Mobilität im engeren Sinne die Erleichterung des physischen Wechsels zwischen verschiedenen Orten von Individuen, Gütern und Ressourcen. Eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur erlaubt es, große Entfernungen in kurzer Zeit zu bewältigen. Dies geschieht auch vermehrt durch den Einsatz neuer Transportmöglichkeiten, wie beispielsweise ferngelenkter Drohnen, in der Ware Zustellung. Neben der raumbezogenen Mobilität ist im weiteren Sinne aber die Wandlungsfähigkeit ebenfalls Bestandteil dieses Megatrends.



Die technologisch dominierten Megatrends führen zu sich verändernden Anforderungen an Logistikimmobilien. Mehr als bisher schon wird der Standort der bestimmende Erfolgsfaktor. Es bilden sich globale wie auch regionale Infrastrukturnetzwerke unterschiedlicher Verkehrsträger. Eine moderne Logistikimmobilie ermöglicht idealerweise den multimodalen Warenverkehr und verfügt damit über den Anschluss an mindestens zwei Verkehrsträger. Die Objekte bieten große Flächen an (>20.000 m<sup>2</sup>) und sind auf dieser Fläche flexibel konfigurierbar, um beispielsweise auch für produktionsnahe Tätigkeiten wie Individualisierungen von Produkten genutzt werden zu können. Ihre Bauweise und Ausstattung sollte den Einsatz von RFID-Technologie (Radio Frequency Identification) ermöglichen und generell IT-basiertes Supply Chain Management unterstützen. Dies sind wesentliche Voraussetzungen, um den Anforderungen der Industrie 4.0 entsprechen zu können, womit die Digitalisierung der industriellen Produktion gemeint ist. Der Anteil von Büro- und Sozialflächen in den Logistikimmobilien wird als Folge der zunehmenden Automatisierung weiter zurückgehen; eine Entwicklung, die in den vergangenen Jahren bereits zu beobachten ist.

Im Trendcluster Demografische Entwicklung geht vom Trend der Urbanisierung die stärkste Wirkung für Logistikimmobilien aus. Der Lebensraum „Stadt“ wird in Zukunft im Zuge des Megatrends Urbanisierung weiter an Bedeutung gewinnen. Eine alternde, aber mobile Bevölkerung wird als Lebensraum vor allem größere Städte präferieren, da hier die für die Versorgung gerade dieser Bevölkerungsgruppe notwendigen Einrichtungen vorhanden und gut erreichbar sind. Die in den Umlandgemeinden lebende Bevölkerungsgruppe der 55 bis 70-jährigen wird in Deutschland bis 2025 zahlenmäßig zunehmen. Diese Gruppe sind potenzielle Stadtrückkehrer, die im Alter die gut ausgebauten städtischen Infrastruktur gerade der Oberzentren nutzen möchten.

Als Folge der Konzentration der Bevölkerung in den größeren Städten muss die Logistikbranche zur Erfüllung ihrer Versorgungsfunktion die Voraussetzungen schaffen, die Menschen mit den Waren des täglichen Be-

darfs zeitnah zu versorgen. Zu diesem Zweck werden innerstädtische dezentrale Warenverteilhubs benötigt, was die ohnehin schon große Flächenkonkurrenz an diesen Standorten weiter steigern wird. Die erforderliche Transportleistung wird auch von Verkehrsträgern erbracht werden, die heute noch nicht dafür genutzt werden: U- und S-Bahnen werden auch für den Warenverkehr eingesetzt werden. Für diesen Zweck existieren bislang aber kaum geeignete Immobilien, so dass hier ein entsprechender Bedarf zu erwarten ist.

Aus dem Trendcluster Wertewandel haben die Trends der Nachhaltigkeit und der Individualisierung die weitreichendsten Folgen für den Markt für Logistikimmobilien. Nachhaltigkeit wird im Brundtland-Bericht als die Gewährleistung definiert, „dass die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt werden, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zur Befriedigung eigener Bedürfnisse zu beeinträchtigen“. Damit erstreckt sich die Nachhaltigkeit auf die Bereiche Ökologie, Ökonomie und Gesellschaft (vgl. Schaubild 15).

Diese drei Dimensionen sind eng miteinander verflochten und stehen gleichrangig nebeneinander. Die Bedeutung der Nachhaltigkeit reicht damit weit über die häufig zu beobachtende Reduktion auf den ökologischen Aspekt hinaus.

Der Megatrend der Nachhaltigkeit führt zur Überprüfung der kompletten Wertschöpfungskette hinsichtlich der Einhaltung der mit diesem Trend verbundenen Anforderungen. Damit rücken auch Logistikimmobilien in den Fokus, die über ihren ganzen Lebenszyklus hinweg auf die Einhaltung von Nachhaltigkeitsstandards zu überprüfen sind. Deren Einhaltung wird ein Kriterium bei der Bewertung insbesondere neuer Objekte, weshalb vor allem Projektentwickler ihre Neubauten als „Green Building“ zertifizieren lassen. Von den im Zeitraum 2010 bis 2014 zertifizierten Logistikimmobilien (Neubau) entfallen 42 v.H. auf Projektentwicklungen, mit weitem Abstand und 28 v.H. folgen KEP-Dienstleister (Kurier-, Express- und Paketdienste), auf Logistikunternehmen entfallen lediglich 10 v.H. Kaum eine Rolle spielt die Zertifizierung für Unternehmen

## Dimensionen der Nachhaltigkeit

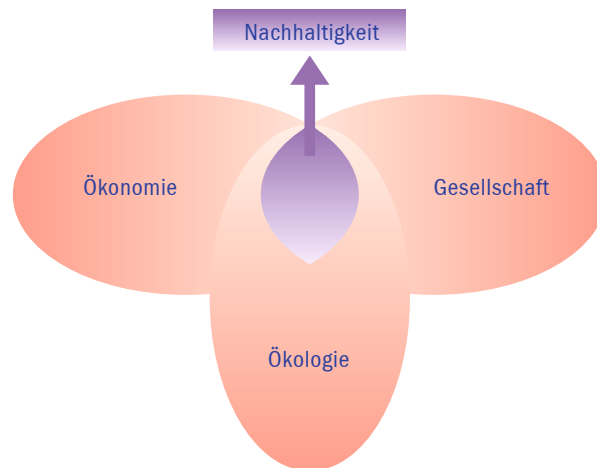


Schaubild 15  
Quelle: Deutsche Hypo

der Handelslogistik und der Industrie sowie Eigennutzer. Dies erklärt auch den mit 21 v.H. noch relativ geringen Anteil der zertifizierten Logistikflächen an den Neubauten insgesamt.

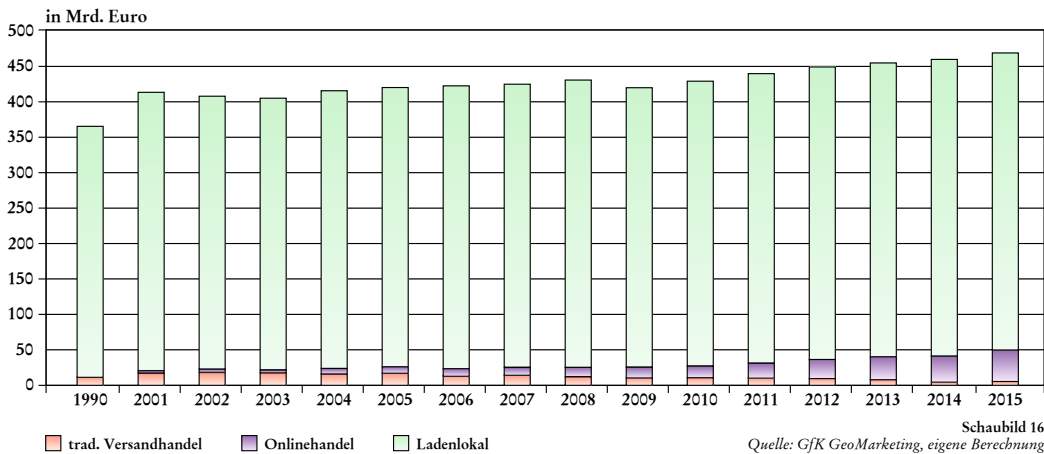
Angesichts der nur begrenzt an den 1A-Standorten zur Verfügung stehenden Flächen wird der Umnutzung bestehender Flächen auch anderer Nutzungsarten eine wachsende Bedeutung zukommen. Es zeigt sich, dass die Schwierigkeiten, große Flächen zu finden, nicht automatisch bedeuten, auf revitalisierte Bereiche zurückzugreifen. Häufig weichen die Entwickler in weniger attraktive Lagen aus, die noch über eine zufriedenstellende Verkehrsanbindung verfügen. Diese Entwicklung findet eher bei flächenmäßig kleineren Projekten statt, die durchschnittliche Größe solcher Objekte betrug 2014 rund 12.100 m<sup>2</sup>. Zum Vergleich: Die durchschnittliche Fläche moderner Logistikimmobilien „auf der grünen Wiese“ beläuft sich auf 17.100 m<sup>2</sup>. Immobilien dieser Größenordnung lassen sich leichter auf neu erschlossenen Arealen errichten. Eine andere Situation zeigt sich in verdichteten Räumen mit geringen Substitutionsmöglichkeiten und damit hoher Flächenkonkurrenz. In der Region Rhein-Ruhr beträgt der Anteil der Refurbishments beispielsweise beachtliche 80 v.H. Unter Nachhaltigkeitsaspekten wird zukünftig ein erhöhtes Interesse der Politik zu beobachten sein, den Flächenverbrauch zu minimieren, womit Umnutzungen an

Bedeutung gewinnen werden, vor allem in den großen Agglomerationsräumen.

Unter Individualisierung ist zu verstehen, dass Menschen sich immer weniger als Teil einer Gesellschaft sehen, sondern sich zunehmend als Individuen wahrnehmen, die sich ihrer Besonderheit bewusst sind und diese auch im Sinne einer Selbstverwirklichung ausleben. Dies wird ermöglicht durch freie individuelle Entscheidungen in einer modernen demokratisch organisierten Gesellschaft. Traditionelle Lebensformen verlieren damit an Bedeutung und werden durch im Lebensverlauf je nach Lebenslage wechselnde soziale Bindungen ersetzt. Zudem treten die Wünsche und Bedürfnisse des Einzelnen in den Vordergrund, der sich mit deren Befriedigung auch von anderen Individuen unterscheiden möchte.

Der Megatrend der Individualisierung führt dazu, dass Unternehmen Kundenwünsche immer mehr individualisiert erfüllen müssen. Zudem erwartet der Kunde einen hohen Service, womit leistungsfähige Logistiksysteme zu wichtigen Elementen der Unternehmensstrategie werden. Die traditionelle Versorgung mit Waren wird nach dem Push-Prinzip organisiert. Hierbei stößt der Produzent die Logistikkette an und trägt auch das Absatzrisiko. Demgegenüber geht beim Pull-Prinzip der Anstoß vom Kunden aus. Produktion und Lieferung erfolgt erst nach Bestellung durch den Endabnehmer. Dieses

## Umsätze nach Vertriebswegen im Einzelhandel (1990–2015)



Prinzip findet vor allem bei hochwertigen Gütern Anwendung. In Zukunft ist im Zuge der Individualisierung zu erwarten, dass auch immer mehr geringwertige Güter nach diesem Prinzip bereitgestellt werden. Dies erfordert kurze Reaktionszeiten, welche durch eine schnelle Informationsverarbeitung und kurze Transportzeiten ermöglicht werden. Bereits heute zeigt sich diese Entwicklung im Bereich des E-Commerce. Aus Immobilienperspektive werden für ein solches Versorgungssystem vermehrt kleinere Hubs an dezentralen Standorten benötigt, die im Idealfall die „Same Day Delivery“ ermöglichen.

## 5 E-Commerce und seine Bedeutung für Logistikimmobilien

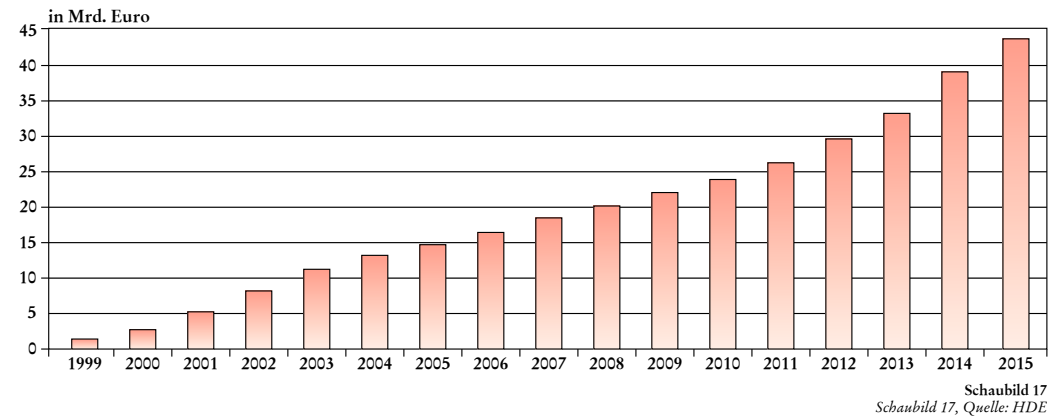
Aufgrund der besonderen Bedeutung des E-Commerce zum einen für den Einzelhandel und die von diesem genutzten Immobilien (vgl. hierzu ausführlich Global Markets Real Estate „Einzelhandelsimmobilienmärkte in Deutschland – aktuelle Herausforderungen“ aus dem Jahr 2015), zum anderen aber vor allem auch für die Entwicklung der Nachfrage nach Logistikimmobilien, sollen diese Auswirkungen im Folgenden näher betrachtet

werden. In Bezug auf die Überlegungen des vorigen Kapitels ist festzuhalten, dass die dynamische Entwicklung des E-Commerce ein Beleg für die Auswirkungen von Megatrends auf unser aktuelles Wirtschaftsgeschehen ist. Diese Entwicklung wird – wie beschrieben – vor allem durch die Trends Connectivity, Mobilität und Individualisierung getragen.

Unter E-Commerce wird dabei der Verkauf von Waren und Dienstleistungen über den Vertriebskanal Internet verstanden. Ein Web-Shop benötigt dabei im Gegensatz zum stationären Einzelhandel deutlich weniger Personal und vor allem keine Verkaufsfläche. Stattdessen sind Online-Händler für die Distribution ihrer Waren auf Logistikdienstleistungen angewiesen. Diese müssen eine möglichst schnelle Auslieferung der Ware an die Kunden sicherstellen und auch die möglichen Retouren bewältigen. Vor allem im Bekleidungs- und Schuhsegment sind Retourenquoten von 50 bis 70 v.H. zu beobachten.

Die Gesamtumsätze im deutschen Einzelhandel entwickeln sich seit dem Krisenjahr 2009 positiv (vgl. Schaubild 16). Das im vergangenen Jahr zu beobachtende Wachstum der Umsätze in Höhe von rd. 1,7 v.H. konzentriert sich auf den Vertriebsweg E-Commerce. In der Zeitspanne 2005 bis 2010 betrug die Zunahme noch einmal 63,4 v.H., von 2010 bis 2015 kann mit einem Wachstum von 83,4 v.H. wieder eine erhöhte Dynamik beobachtet werden. Absolut be-

### Entwicklung der B2C E-Commerce-Umsätze (1999–2015)



trachtet entspricht dies einer Steigerung von 19,9 Mrd. Euro.

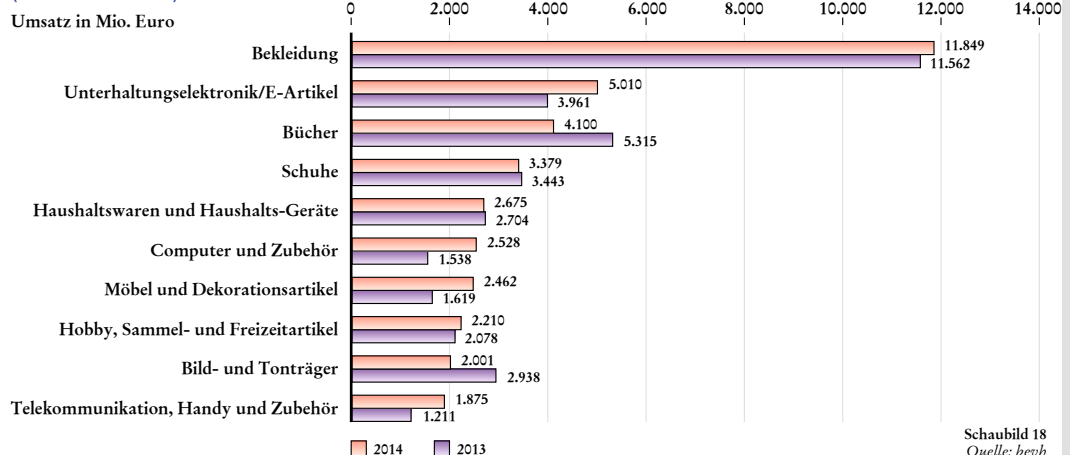
Der stationäre Einzelhandel stagniert demgegenüber, während der traditionelle Versandhandel weiter unter Druck gerät. Der Onlinehandel konnte dagegen seinen Anteil an den Gesamtumsätzen auf gut 9 v.H. steigern, was einer Zunahme von gut einem Prozentpunkt entspricht.

Die Dynamik der Entwicklung zeigt sich bei einer getrennten Betrachtung der Umsätze im E-Commerce. Von 2000 bis 2005 stiegen diese von 2,3 Mrd. Euro auf 14,5 Mrd. Euro, was einer Steigerung von 480 v.H. entspricht (vgl. Schaubild 17).

Die größte Warengruppe im E-Commerce-Sortiment bildeten 2014 Bekleidungsartikel, mit welchen ein Umsatz von knapp 12 Mrd. Euro erzielt werden konnte (vgl. Schaubild 18). In der Sättigungsphase befinden sich demgegenüber die E-Commerce Pioniere Bücher sowie Bild- und Tonträger, bei denen es zu teils deutlichen Rückgängen im Zuge der Marktkonsolidierung gekommen ist.

Dennoch sind Bücher hinsichtlich des Umsatzvolumens noch immer die drittgrößte Warengruppe. Keine Rolle für E-Commerce Umsätze spielen derzeit Lebensmittel. Diese Produktgruppe verfügt aber über deutliches Wachstumspotenzial. Die GfK Geomarketing geht davon aus, dass Lebensmittel bis

### Umsatzstärkste Warengruppen im E-Commerce (2013 und 2014)



2025 rund 16 v.H. des gesamten Umsatzes im Onlinehandel ausmachen werden. Diese Entwicklung bedeutet weitere hohe Anforderungen an die Logistikdienstleister in der Zukunft.

Die Warenverteilung der Onlinehändler erfolgt primär durch KEP-Dienstleister, deren Umsatz im Jahr 2014 16,6 Mrd. Euro betrug, ein Anstieg zum Vorjahr um 3,6 v.H. Gleichzeitig stieg die Anzahl der beförderten Sendungen auf 2,8 Mrd., was einen Zuwachs von 4,5 v.H. bedeutet. Seit der Jahrtausendwende sind die Umsätze dieser Logistiksparte damit um knapp 66 v.H. gestiegen, was überwiegend auf die Entwicklung des Onlinehandels zurückzuführen ist.

Um eine möglichst schnelle Lieferung zu ermöglichen, ist als Standort der betreffenden Unternehmen der „Mittelgürtel“ Deutschlands beliebt. Dieser reicht im Norden von der A2 Ruhrgebiet-Berlin bis zum Main im Süden. Die benötigten Immobilien sind vor allem Lager- und Umschlagshallen. Diese Fullfillment-Zentren weisen üblicherweise eine Hallenhöhe von 12 Metern auf, was das immobilientechnische Maximum bei Nutzung konventioneller Brandschutzmaßnahmen darstellt. Auf speziellen Zwischengeschossflächen wird das Retouren-Management abgewickelt, für welches im Durchschnitt 10 bis 20 v.H. der Gesamtfläche beansprucht werden. Zudem werden im Onlinehandel mehr Mitarbeiter eingesetzt, so dass auch ein höherer Anteil für Sozialflächen zu berücksichtigen ist.

Bei der Errichtung der Objekte arbeiten die Logistikunternehmen (und auch die Onlinehändler als Selbstnutzer) zum Großteil mit Partnern aus der Immobilienbranche zusammen. Diese bringen ihr Know-how aus der Projektentwicklung ein und übernehmen zudem die Finanzierung und das Management des Objektes. Die Nutzer mieten die für ihre Bedürfnisse maßgeschneiderten Immobilien anschließend an und können sich so auf ihr Kerngeschäft konzentrieren. Eine weitere häufige Anforderung an die ausführenden Projektentwickler stellt der Faktor Zeit dar, da die Auftraggeber an einer möglichst schnellen Realisierung interessiert sind. Fer-

tigstellungen unterhalb der Jahresfrist sind hier keine Seltenheit.

Eine besondere Herausforderung für das Logistiksystem stellt gerade im Falle des Onlinehandels die „letzte Meile“ dar. Zum einen gilt dies für die Erreichbarkeit der privaten Endkunden. Die Anmeldung von Lieferterminen mit Hilfe der digitalen Medien oder die Nutzung von Packstationen setzen hier an. Zum anderen ist die letzte Meile hochgradig verkehrsbelastet, was durch die erwartete Zunahme der Warenlieferungen noch verstärkt wird. Dezentrale kleine Zustellbasen können die Situation verbessern. Diese können auch mechanisiert betrieben werden. Besondere Anforderungen stellt zusätzlich das erwartete Wachstum des onlinegestützten Verkaufs von Lebensmitteln dar, da hier beispielsweise Kühlketten über den gesamten Logistikprozess aufrechterhalten werden müssen. Zur Lösung dieser Problematiken sind weitere IT-gestützte Innovationen notwendig, damit die Logistik nicht zu einem Engpassfaktor der Entwicklung des Onlinegeschäfts wird.

Auch bei sich vermindender Dynamik der Entwicklung des E-Commerce werden weiterhin moderne Logistikimmobilien nachgefragt, die hohen Anforderungen gerecht werden müssen. Da diese aus dem Bestand heraus nicht bereitgestellt werden können, wird es auch weiterhin zu einer Vielzahl an Fertigstellungen kommen.

### Übersicht der bisher erschienenen Studien:

Juni 2001	Die Finanzierung von Fußballstadien
November 2002	Krankenhausmarkt im Umbruch (Teil I)
Januar 2004	Krankenhausmarkt im Umbruch (Teil II) – Handlungsoptionen für die Zukunft
März 2005	Immobilienmärkte – Einflussfaktoren und Perspektiven
August 2005	Real Estate Investment Trusts
Dezember 2005	Housing Bubble USA – Crash or Soft Landing?
März 2006	Logistikimmobilien – eine neue Chance für den Gewerbeimmobilienmarkt?
September 2006	Liquiditätsschwemme auf deutschen Immobilienmärkten Liquidity hurricane in Germany's property markets
April 2007	Abenteuerland Asien?
August 2007	Herausforderungen für Einzelhandelsimmobilien
März 2008	Zukunft der Wohnimmobilien und der Wohnungsunternehmen in Deutschland
August 2008	Entwicklungstrends für Hotelimmobilien in Deutschland
April 2009	Demographische Herausforderungen für die Immobilienmärkte
August 2009	Einzelhandelsimmobilien – Trends auf der Angebotsseite
März 2010	Büroimmobilienmarkt der Zukunft
August 2010	Immobilien-Investmentmarkt: Nach dem Boom ist vor dem Boom
März 2011	Logistikimmobilien – Cluster mit differenzierten Entwicklungspotenzialen
August 2011	Neue Trends im deutschen Einzelhandel
März 2012	Nachhaltigkeit in der Immobilienwirtschaft
August 2012	Perspektiven der Wohnungsmärkte in Deutschland
März 2013	Immobilien-Investmentmärkte in Deutschland
August 2013	Perspektiven der Einzelhandelsimmobilienmärkte in Deutschland
April 2014	Megatrends der Immobilienmärkte in Deutschland
August 2014	Wohnen in Deutschland – differenzierte Situation und Perspektiven
März 2015	Immobilien-Investmentmarkt – die Party geht weiter
August 2015	Einzelhandelsimmobilienmärkte in Deutschland – aktuelle Herausforderungen

## Disclaimer

Diese Studie ist erstellt worden von der DEUTSCHE HYPOTHEKENBANK AG („Deutsche Hypo“) und richtet sich ausschließlich an Empfänger innerhalb der Bundesrepublik Deutschland.

Diese Studie dient allein Informationszwecken und stellt insbesondere kein Angebot und keine Aufforderung zur Abgabe eines solchen Angebotes zum Kauf, Verkauf oder zur Zeichnung irgendeines Anlagentitels oder einer Finanzdienstleistung dar.

Ebenso wenig handelt es sich bei dieser Studie im Ganzen oder in Teilen um einen Verkaufsprospekt oder einen sonstigen anderen Börsenprospekt. Insofern stellen die in dieser Studie enthaltenen Informationen lediglich eine Übersicht dar und dienen nicht als Grundlage einer möglichen Kauf- oder Verkaufsentscheidung eines Investors. Vielmehr wird dringend empfohlen, dass jeder Investor vor seiner Kaufentscheidung die vollständigen Verkaufs- bzw. Börsenprospekte liest.

Die in dieser Studie enthaltenen Informationen ersetzen alle vorherigen Versionen einer solchen Studie und beziehen sich ausschließlich auf den Zeitpunkt der Erstellung dieser Unterlagen. Zukünftige Versionen dieser Studie ersetzen die vorliegende Fassung. Eine Verpflichtung der Deutsche Hypo, die Informationen in dieser Studie zu aktualisieren oder in regelmäßigen Abständen zu überprüfen, besteht nicht. Eine Garantie für die Aktualität und fortgeltende Richtigkeit kann daher nicht gegeben werden.

Alle hierin enthaltenen tatsächlichen Angaben, Informationen und getroffenen Aussagen basieren auf Quellen, die von uns für zuverlässig erachtet wurden. Die aufgrund dieser Quellen in der vorstehenden Studie geäußerten Meinungen und Prognosen stellen unverbindliche Werturteile unseres Hauses dar, für deren Richtigkeit und Vollständigkeit keinerlei Gewähr übernommen werden kann. Zudem enthält diese Studie im Zusammenhang mit der Deutsche Hypo diverse zukunftsgerichtete Aussagen und Informationen, die auf den Überzeugungen der Deutsche Hypo-Geschäftsleitung sowie auf

Annahmen und Informationen basieren, die dem Deutsche Hypo-Management derzeit zur Verfügung stehen. Ausgehend von den bekannten und unbekanntem Risiken, die dem Geschäft der Deutsche Hypo anhaften sowie Unsicherheiten und anderen Faktoren, können die zukünftigen Resultate, Wertentwicklungen und Ergebnisse abweichen, die aus solchen zukunfts- oder vergangenheitsgerichteten Aussagen hergeleitet wurden. Daher soll in solche zukunfts- oder vergangenheitsgerichteten Aussagen kein uneingeschränktes Vertrauen gesetzt werden.

Die Weitergabe dieser Studie an Dritte sowie die Erstellung von Kopien, ein Nachdruck oder sonstige Reproduktion des Inhalts oder von Teilen dieser Studie ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Deutsche Hypo zulässig.

Die Verteilung oder Weitergabe dieser Studie und der hierin enthaltenen Informationen kann in manchen Rechtsordnungen unzulässig sein oder bestimmten Restriktionen unterliegen. Soweit Personen in diesen Rechtsordnungen in den Besitz dieser Studie gelangen oder Kenntnis von deren Inhalten erlangen, sind diese selbst zur Einhaltung solcher Restriktionen verpflichtet.

Eine Annahme und Verwendung dieser Studie und der hierin enthaltenen Informationen ist nur bei Akzeptanz der vorstehenden Bedingungen zulässig.

© Copyright 2016. Deutsche Hypo, Markt-Analyse, D-30159 Hannover, Deutschland. Alle Rechte vorbehalten. Bei Zitaten wird um Quellenangabe „Deutsche Hypo Markt-Analyse“ gebeten.

# DEUTSCHE / HYPO

Ein Unternehmen der NORD/LB

Deutsche Hypothekenbank  
(Actien-Gesellschaft)

Osterstraße 31  
30159 Hannover  
Telefon +49 511 3045-0  
Telefax +49 511 3045-459  
Mail@Deutsche-Hypo.de  
www.Deutsche-Hypo.de