

IIWM-Paper No. 7

Schriftenreihe des IIWM

Institut für Immobilienwirtschaft und -management

Juni 2021

Nora Neeb

Lars Bernhard Schöne

Investmentmarkt für Logistikimmobilien im Kontext der Covid-19-Pandemie

powered by



IIWM Institut für
Immobilienwirtschaft
und -management
TH Aschaffenburg

ISSN (print) 2568-4140

ISSN (online) 2568-5872

www.iiwm.de

Das IIWM-Paper No. 7 wurde unterstützt durch:

LIP Invest GmbH

Rosental 6
80331 München

Tel.: +49(0) 89 2421 0123-0

Web: www.lip-invest.com

E-Mail: info@lip-invest.com



Zitierempfehlung: **Neeb, Nora; Schöne, Lars Bernhard** (2021): Investmentmarkt für Logistikimmobilien im Kontext der Covid-19-Pandemie. In: IIWM (Hrsg.): IIWM-Paper No. 7, Aschaffenburg: IIWM Institut für Immobilienwirtschaft und -management, Juni 2021.

Impressum

ISSN (print) 2568-4140

ISSN (online) 2568-5872

Herausgeber:

IIWM Institut für Immobilienwirtschaft und -management
Technische Hochschule Aschaffenburg

Vertreten durch die Institutsleitung:

Prof. Dr.-Ing. Lars Bernhard Schöne

Prof. Dr. Verena Rock MRICS

Würzburger Straße 45

63743 Aschaffenburg

Tel.: +49(0)6021-4206-745

Web: www.iiwm.de

E-Mail: institutsleitung@iiwm.de

Redaktion:

Nora Neeb

c/o IIWM Institut für Immobilienwirtschaft und -management

Technische Hochschule Aschaffenburg

Würzburger Straße 45

63743 Aschaffenburg

Bilder:

Logo LIP Invest und soweit nicht anders gekennzeichnet von der Technischen Hochschule Aschaffenburg.

Investmentmarkt für Logistikimmobilien im Kontext der Covid-19-Pandemie

Investment market for logistics real estate in the context of the Covid 19 pandemic

Nora Neeb

Lars Bernhard Schöne

Zusammenfassung

Dieses Arbeitspapier beschäftigt sich mit der Analyse des Investmentmarktes für Logistikimmobilien mit der Fokussierung auf die Covid-19-Pandemie. Zentrales Ziel der Schrift ist es, den Investmentmarkt für Logistikimmobilien und die Auswirkungen, die die Covid-19-Pandemie auf diesen genommen hat, zu analysieren. Dabei werden die (Mega-)Trends auf welche die Pandemie Einfluss genommen hat, beleuchtet. Weiterhin werden wichtige Marktkennzahlen eines Investmentmarktes definiert. Diese Kennzahlen, sowie weitere essentielle Marktparameter dienen anschließend der Marktanalyse des Jahres 2019. Darauf folgt eine detaillierte Betrachtung der Marktentwicklung 2020 – dem Covid-Jahr. Hierbei werden die vier Quartale gesondert analysiert um etwaige Veränderungen erkennen zu können. Im Fazit erfolgt eine ausführliche Zusammenfassung der aktuellen Stimmung auf dem Logistikinvestmentmarkt und es wird ein vorsichtiger Blick auf künftige Entwicklungen geworfen.

Summary

This working paper deals with the analysis of the investment market for logistics real estate with a focus on the Covid-19 pandemic. The main purpose of the publication is to analyze the investment market for logistics real estate and the effects that the Covid-19 pandemic has had on it so far. The (mega) trends on which the pandemic has influenced are highlighted. Furthermore, important market key figures of an investment market are defined. These key figures as well as other essential market parameters then serve the market analysis of the year 2019. This is followed by a detailed analysis of the market development in 2020 - the Covid-year. The four quarters are analyzed separately in order to identify any changes. The conclusion is a detailed summary of the current mood on the logistics investment market and a cautious outlook at future developments.

Geleitwort

Logistikimmobilien haben sich erst in den neunziger Jahren als eigenständige Immobilienart im deutschen Markt etabliert. Durch die Globalisierung bei Produktions- und Vertriebsprozessen wurden einfache Lagerhallen von zunehmend modernen Immobilien zur Lagerung, Kommissionierung und Distribution von Gütern verdrängt. Diese rasante Entwicklung ist insbesondere durch die Professionalisierung von Logistikdienstleistungsunternehmen zu begründen, die heute durch Prozessoptimierungen und Bündelung von Warenströmen den Industrie- sowie Handelsunternehmen eine Vielzahl logistischer Prozesse abnehmen und sie als Partner in ihrem Kerngeschäft unterstützen.

Der Investmentmarkt für Industrie- und Logistikimmobilien verzeichnete schon vor Corona ein überdurchschnittliches Wachstum. Im langjährigen Vergleich lag das Transaktionsvolumen von rund 1,9 Mrd. € mehr als 19 % über dem Durchschnitt der letzten drei Jahre. Damit konnte die Assetklasse Logistik mit rund 22% ihren Marktanteil auf dem gewerblichen Immobilienmarkt weiter ausbauen.

Die Covid-19-Krise hat die Sicht auf die Assetklasse Logistikimmobilie maßgeblich und beschleunigt verändert. Insbesondere aufgrund der im Vergleich zu anderen Nutzungsarten respektive Assetklassen relativ stabilen Renditen, wurde auch in den letzten Monaten die Nachfrage von Investoren beobachtet, die sich der Assetklasse Logistik neu zuwenden oder ihre Allokation für den Sektor noch einmal deutlich erhöhen. Vor dem Hintergrund des bestehenden Produktmangels führt diese Entwicklung jedoch zu steigendem Wettbewerbsdruck, der zukünftig für weiter sinkende Ankaufsrenditen verantwortlich sein kann. Wesentlicher Erfolgsfaktor bleiben vor diesem Hintergrund der Marktzugang und insofern die langfristige Anbindung attraktiver Objekte.

Besonderer Dank gilt denjenigen, die sich der Transparenz und weiteren Professionalisierung der Assetklasse Logistikimmobilie widmen. Insofern freue ich mich besonders über die nunmehr vorliegende Schrift des IWM, die sich vorbildlich der besonderen Situation der Corona-Pandemie und ihrer Auswirkungen auf den deutschen Logistikimmobilienmarkt widmet. Ich bin der festen Überzeugung, dass dieses Arbeitspapier zu weiterer wissenschaftlicher Auseinandersetzung anregt.

München, im Juni 2021

Bodo Hollung MRICS

Managing Director

LIP Invest GmbH, München

Vorwort

Die historischen Situationen „nach der Wende ...“, „nach 9/11 ...“, „mit der Finanzkrise ...“ und aktuell „die Corona-Pandemie“ beschreiben die einschneidenden weltweiten Verwerfungen der Wirtschaft und in der Folge auch in unserem Immobilienmarkt.

Derzeit stellt die Corona-Pandemie alle Lebensbereiche vor gewaltige Herausforderungen, wie wir sie seit Bestehen der Bundesrepublik nicht erlebt haben. Auch die wirtschaftlichen Folgen sind für die Menschen in unserem Land oft tiefgreifend und in der jüngsten Vergangenheit ohne Beispiel. Nicht zuletzt in dieser Zeit hat sich die Logistikbranche als eine Schlüsselindustrie in Deutschland verfestigt und bleibt eine treibende Kraft in der Transformation unserer Gesellschaft der Zukunft.

Eine Einschätzung der Entwicklung des Wirtschaftsbereichs Logistik und seiner Auswirkungen auf den Immobilienmarkt ist nicht nur aufgrund der Pandemie oder weltpolitischer Spannungen und folglich der als unsicher einzuschätzenden globalen Wirtschaftslage von großer Bedeutung. Auch in den hoffentlich folgenden ruhigeren Zeiten bedarf es der Bewertung der Megatrends, Strömungen und Entwicklungen, inwieweit sie relevant oder vernachlässigbar sind, ob sie positiv oder negativ auf die Logistik und den Immobilienmarkt wirken und was die Einschätzungen schlussendlich für die Immobilienbranche bedeuten.

Die vorliegende Schrift hat sich mit der Analyse des Investmentmarktes für Logistikimmobilien im Kontext der Covid-19-Pandemie beschäftigt. Das zentrale Ziel der Schrift ist es, den Investmentmarkt für Logistikimmobilien und die Auswirkungen, die die Covid-19-Pandemie auf diesen genommen hat, zu analysieren. Darüber hinaus werden auch die (Mega-)Trends untersucht, die vor der Pandemie Einfluss genommen haben und auch zukünftig von großer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort und Logistikimmobilienmarkt Deutschland sind.

Aschaffenburg, im Juni 2021

Nora Neeb

Lars Bernhard Schöne

Inhalt

Abkürzungen	VIII
Abbildungen	VIII
1 Einleitung	1
2 Grundlagen und literaturgestützte Sichtweisen	1
2.1 Grundlagen der Logistik	2
2.2 Logistikimmobilie	3
2.3 (Mega-)Trends	4
2.3.1 E-Commerce	4
2.3.2 Globalisierung	6
2.3.3 Nachhaltigkeit	6
2.3.4 Digitalisierung	7
2.3.5 City-Logistik als ein Effekt der (Mega-)Trends	8
3 Kennzahlen des Investmentmarktes für Logistikimmobilien	9
3.1 Transaktionsvolumen	9
3.2 Renditen	9
3.3 Mieten	10
4 Marktbetrachtung 2019	10
5 Analyse der Marktentwicklung 2020	14
5.1 Erstes Quartal	15
5.2 Zweites Quartal	18
5.3 Drittes Quartal	21
5.4 Viertes Quartal	24
6 Fazit	28
Literatur- und Quellenverzeichnis	XXX

Abkürzungen

EnEV	Energieeinsparverordnung
SGE	Strategische Geschäftseinheiten

Abbildungen

Abbildung 1: Logistik-Investments Deutschland	11
Abbildung 2: Logistik-Investments nach Herkunft des Kapitals 2019	13
Abbildung 3: Logistik-Investments Deutschland Q1	15
Abbildung 4: Logistik-Investments nach Herkunft des Kapitals Q1 2020	17
Abbildung 5: Logistik-Investments Deutschland Q1-Q2	18
Abbildung 6: Logistik-Investments nach Herkunft des Kapitals Q1-Q2 2020	20
Abbildung 7: Logistik-Investments Deutschland Q1-Q3	21
Abbildung 8: Logistik-Investments nach Herkunft des Kapitals Q1-Q3 2020	23
Abbildung 9: Logistik-Investments Deutschland	24
Abbildung 10: Logistik-Investments nach Herkunft des Kapitals 2020	26

1 Einleitung

Der Schweizer Schriftsteller und Architekt Max Frisch gab bereits im 20. Jahrhundert folgenden Denkanstoß, der an Dringlichkeit nichts eingebüßt hat.

*„Krise ist ein produktiver Zustand.
Man muss ihm nur den Beigeschmack der Katastrophe nehmen.“*

In diesem Sinne gilt es Frisch auf die Covid-19-Pandemie zu übertragen und dem produktiven Zustand im Bereich der Logistikimmobilien eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Zu Beginn der Forschungsarbeit war nicht davon auszugehen, dass bei der Festlegung des Gegenstands die Corona-Krise, sowohl während des Schreibens als auch bei Fertigstellung weiterhin hoch aktuell bleibt. Von Schließungen des öffentlichen Lebens bis hin zu annähernder Normalität wurde seit Ende März 2020 das öffentliche Leben wie nie negativ beeinflusst.

Die disruptive Innovation des seit Ende des ersten Quartals 2020 bekannten Sachverhalts zeigt sich durch die weiterhin bestehende und anhaltende Aktualität als beachtenswert. Auch knapp ein Jahr nach Beginn der Pandemie, bleibt sie brisant und dominant.

Deshalb war ein Vergleich mit dem Schwerpunkt auf den Jahren 2019 und 2020 sowie den dazugehörigen Marktkennzahlen, unabdingbar. Im Titel wird verdeutlicht, dass der Fokus auf der Analyse des Investmentmarktes für Logistikimmobilien im Kontext der Covid-19-Pandemie liegt. Daraus ergibt sich keine standardisierte zyklische Untersuchung, sondern eine punktuelle Markt Betrachtung, die durch die Covid-19-Pandemie erforderlich scheint.

Die Pandemie nimmt Einfluss auf ökonomische Prozesse. Folglich wird in diesem Sinne nach den Auswirkungen auf dem Investmentmarkt für Logistikimmobilien geforscht. Durch die Analyse werden Impulse des Marktes erkannt sowie ausgewertet und die Ergebnisse regen zu reflektorischen Prozessen und perspektivischem Denken an.

2 Grundlagen und literaturgestützte Sichtweisen

In diesem Kapitel werden die grundlegenden Begriffe der Logistik, der Logistikimmobilie sowie deren Besonderheiten und der Nutzer theoretisch aufbereitet. Die Grundlagen der Logistik sind sehr umfassend und werden hier nur gekürzt dargestellt. Im Folgenden wird weitgehend auf Definitionen verzichtet und auf eine Herleitung durch literaturgestützte Sichtweisen zurückgegriffen, um ein breitgefächertes Bild der vorgenannten Inhalte zu erlangen.

2.1 Grundlagen der Logistik

Die Grundlagen der Logistik werden nachstehend erläutert, da sie die Daseinsberechtigung von Logistikimmobilien abbilden. Die Logistik unterteilt sich in:

- Supply Chain Management
- Administrative Aufgaben
- TUL-Aufgaben.

„Zentrale Bereiche der Logistik sind die klassischen **TUL**-Prozesse **T**ransport, **U**mschlag, **L**agerung“.¹ Gekoppelt an die administrativen Aufgaben der Auftragsabwicklung und Disposition sind die Koordination und die Optimierung einzelner Prozessschritte, die einen mühelosen Verlauf garantieren.² Ineinander übergreifend findet das sogenannte Supply Chain Management statt.³ Dieses beinhaltet die Planung und Steuerung für die gesamte Wertschöpfungskette.⁴ Die tatsächlichen Aufgabenbereiche der Logistik sind somit breit gefächert. Das weit gespannte Güterspektrum der Logistikbranche deckt eine Vielzahl an Warenströmen ab und erstreckt sich von Handelswaren über Lebensmitteln bis hin zu Produktions- und Betriebsmitteln.⁵ Neben diesen Kernkompetenzen erweitern immer mehr Logistikunternehmen ihr Leistungsspektrum um sogenannte Nebengeschäftsfelder und Value-Added Services.⁶ Dazu zählen u.a. die Ersatzteil- und Werkstattlogistik, die Verkaufsstellenlogistik oder die Logistikberatung.⁷

Es ist zusammenzufassen, dass die Logistik als eine Eigenschaft für Lagerumsätze zusammen mit Lagerbeständen, einschließlich aller damit verbundenen Anstrengungen, definiert werden kann.

In der Pandemie zeigte sich die Systemrelevanz der Logistikbranche.⁸ Durch die Corona-Krise wurde die Bedeutung des Wirtschaftsbereichs Logistik, insbesondere im Zusammenhang mit der Versorgung mit lebensnotwendigen, alltäglichen Gütern, Arzneien und mit funktionierenden Lieferketten, verdeutlicht.⁹ Die Bevölkerung konnte hierbei die Lieferkettensicherung als essentiell für die eigene Versorgung wahrnehmen. Der Zugang zu kommunalen Flächen ist für Investoren jedoch erschwert, da die Logistik aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, der Lärmbelastigungen und des Schmutzes ein eher negatives Image aufweist.¹⁰ Dies könnte durch konkrete Verkehrs- und Nachhaltigkeitskonzepte sowie zusätzlich durch eine Verknüpfung des ÖPNV-Anschlusses und einer Ausbildungsoffensive für ortsansässige Jugendliche verbessert werden.¹¹ Laut der Initiative Logix haben 90% der befragten Kommunen bei einer

¹ Beyerle (2018), S. 749.

² Vgl. Logix (2017), S. 6.

³ Vgl. ebd.

⁴ Vgl. ebd.

⁵ Vgl. Beyerle, S. 750.

⁶ Vgl. ebd., S. 751.

⁷ Vgl. ebd., S. 751 f.

⁸ Vgl. Bulwiengesa (2020), S. 52.

⁹ Vgl. Realogis (2020).

¹⁰ Vgl. Dietz (2020b), S. 12.

¹¹ Vgl. ebd.

Umfrage angegeben, dass Logistik für sie systemrelevant sei.¹² In diesem Zusammenhang müssen sich Kommunen mehr auf die Logistikbranche zubewegen und mehr Flächen für Logistikimmobilien ausweisen.¹³ In der breiten Öffentlichkeit jedoch, konnte sich in 2020 die Wahrnehmung gegenüber der Logistikbranche, trotz der Corona-Krise, eher weniger zum Positiven verändern.¹⁴

Politische Rahmenbedingungen

Laut dem Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung soll mehr Fairness in globalen Liefer- und Wertschöpfungsketten durch das bereits 2018 im Koalitionsvertrag festgehaltenen Lieferkettengesetz Einzug halten.¹⁵ Auch auf kommunalpolitischer Ebene werden Rahmenbedingungen für die Logistikbranche festgelegt.

2.2 Logistikimmobilie

Logistikimmobilien haben in den vergangenen Jahren sowohl in der Immobilienbranche als auch in der Logistikbranche zunehmend an Aufmerksamkeit gewonnen und konnten sich als eine bedeutende Assetklasse etablieren. Dennoch gibt es in der Fachliteratur bislang keine standardisierte Definition.¹⁶ Um jedoch die Begrifflichkeit der Logistikimmobilie veranschaulichen zu können, wird Bezug auf Vornholz genommen. Als Logistikimmobilie wird ein Gebäude verstanden, das hauptsächlich für den Umschlag, die Kommissionierung und die Lagerhaltung von Gütern genutzt wird.¹⁷ Hierbei gilt die Immobilie als ein zentraler Knotenpunkt in einem umfassenden Logistiknetzwerk.¹⁸ Um als Logistikimmobilie zu gelten, muss der Logistikflächenanteil über 50% der Gesamtfläche des Gebäudes entsprechen.¹⁹ Zu solchen Flächen zählen u. a. Bereiche für den Warenein- und Ausgang, die Lagerung oder den Umschlag von Waren.²⁰ Ferner sind die meisten Logistikimmobilien durch eine eingeschossige Gebäudestruktur gekennzeichnet.²¹ Im Allgemeinen können vier Gebäudetypen unterschieden werden. Zu den drei Standardtypen gehören Lagerimmobilien, Cross Docks und Distributionsimmobilien mit den ihr untergeordneten E-Fulfillment Centern. Zusätzlich werden Speziallogistikimmobilien als besondere Form der Logistikimmobilien von den konventionellen Typen abgegrenzt.

Logistikimmobilien sind während der Pandemie aufgrund ihrer Robustheit noch attraktiver für Investoren geworden.²² Zudem interessieren sich immer mehr Investment-Portfolios, die ihre bisherigen Schwerpunkte auf andere Assetklassen wie Büro- oder Hotelimmobilien gelegt haben, für Logistikimmobilien.²³ Dies wird gestützt durch die Aussage, dass viele Investoren, die sich bislang auf Büro-, Hotel-, oder Handelsimmobilien fokussiert haben, zum Ende des ersten

¹² Vgl. ebd.

¹³ Vgl. Neeb (2021), S. 5.

¹⁴ Vgl. Dietz (2020), S. 8.

¹⁵ Vgl. Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (2020).

¹⁶ Vgl. Beyerle (2018), S. 753.

¹⁷ Vgl. Vornholz (2017), S. 9.

¹⁸ Vgl. Nehm/Veres-Homm/Kille (2009), S. 24.

¹⁹ Vgl. Logix (2017), S. 42.

²⁰ Vgl. ebd.

²¹ Vgl. ebd.

²² Vgl. Realogis (2020), S. 2.

²³ Vgl. ebd., S. 3.

Halbjahres vermehrt Logistikimmobilien für ihre Investment-Portfolios suchen.²⁴ Es konnte beobachtet werden, dass die Assetklasse Logistik zu den uneingeschränkten Gewinnern der Krise gehört.²⁵

Der Alltag der Logistikwelt ist von stetigem Wandel geprägt²⁶ und wurde insbesondere durch die Covid-19-Thematik befeuert.²⁷ Unter anderem durch Aspekte wie Nachhaltigkeit, E-Commerce und zukunftsorientierte Strategien.²⁸ Auf einzelne Kriterien wird in dem Punkt 2.5 (Mega-)Trends genauer eingegangen. Aufgrund der Flächenknappheit in den Ballungsräumen kann davon ausgegangen werden, dass auch in Europa künftig mehrgeschossige Logistikcenter errichtet werden.²⁹ Folglich wird dies auch in Deutschland der Fall sein wird, insbesondere in den großen Ballungsräumen. „Funktionen und Nutzungen der Logistikimmobilie unterliegen einem fortlaufenden Wandel, insbesondere getrieben von der Entwicklung des E-Commerce-Booms und des Internet of Things (IoT- heißt mit Sensoren ausgestattete Gegenstände / Maschinen mit der Möglichkeit der Online-Kommunikation)“.³⁰

2.3 (Mega-)Trends

Als Motor für die künftige Nachfrage an Logistikimmobilien werden die (Mega-)Trends verantwortlich sein.³¹ Aus diesem Trend ergeben sich zum Teil neue Anforderungen an die Immobilie mit zunehmend produktionsnahen Dienstleistungen.³² Die damit verbundenen zügigeren Auslieferungen haben wiederum Einfluss auf die technischen Voraussetzungen (Rampen, Tore, W-Lan, sensorgestützte Auswertungstechnik,...).³³ Im Folgenden werden die unter 2.3.1 bis 2.3.5 genannten Trends genauer erläutert.

2.3.1 E-Commerce

Der E-Commerce umfasst eine Vielzahl an Aktivitäten des Internethandels, dazu zählen auch Online-Banking- und Kundenserviceleistungen sowie im weiteren Sinne der Versandhandel.³⁴ In erster Linie wird unter dem Begriff jedoch der Kauf- und Verkauf von Gütern sowie Dienstleistungen über das Internet verstanden.³⁵ Die Umsatzerlöse des E-Commerce im B2C³⁶-Bereich betragen im Jahr 2019 rund 59,2 Mrd. €. ³⁷ Zehn Jahre zuvor machte der E-Commerce am Markt rund 15,6 Milliarden Euro aus. ³⁸ Hieraus lässt sich eine Umsatzsteigerung innerhalb eines Jahrzehnts von 43,6 Mrd. € ausrechnen, was einem Wachstum von 279% entspricht.

²⁴ Vgl. ebd.

²⁵ Vgl. Neeb (2021c), S. 1.

²⁶ Vgl. Fiege /Alfermann (2016), S. 90.

²⁷ Vgl. Neeb (2021b), S. 1.

²⁸ Vgl. Fiege/Alfermann (2016), S. 90.

²⁹ Vgl. Siebert/Tschammler/Weber (2016), S. 446.

³⁰ Ebd.

³¹ Vgl. ebd., S. 445.

³² Vgl. ebd.

³³ Vgl. ebd., S. 446.

³⁴ Vgl. Bulwiengesa (2015), S. 159.

³⁵ Vgl. ebd.

³⁶ Die Abkürzung B2C steht für Business-to-Consumer und bezeichnet die Kommunikations- und Handelsbeziehung zwischen Unternehmen und ihren Kunden (Vgl. Münchow (2016a) S. 674).

³⁷ Vgl. Statista (2020).

³⁸ Vgl. ebd.

Die Anzahl der Online-Shopper und das damit verbundene Paketaufkommen wächst seit Jahren stetig. Jedoch sank parallel dazu der durchschnittliche Paketwert.³⁹ Aufgrund dessen steigen die relativen Kosten für Logistik und Verteilung im Online-Handel, was einen hohen Anpassungsdruck auf die Einzelhändler und Logistiker ausübt.⁴⁰ Durch die Corona-Pandemie erfährt der Bereich E-Commerce wachsendes Interesse, wodurch die Nachfrage nach passenden Logistikflächen gestiegen ist.⁴¹ Durch den Online-Handel werden immer höhere Anforderungen an die Lieferung und Zustellung der Waren gestellt.⁴² Diese Prozesse sollen fortwährend schneller, effizienter und transparenter werden.⁴³ Grund hierfür ist zum einen der Endverbraucher, der schnellere Lieferungen und ein besseres Serviceangebot fordert und zum anderen das gesteigerte Paketaufkommen durch Retouren.⁴⁴ Zudem erhöhen immer kürzere Lieferzeiten den Druck auf zukunftsfähige City-Logistik-Konzepte, erheblich.⁴⁵

Angesichts strenger Distanzierungsmaßnahmen durch die Corona-Pandemie hat sich das Online-Einkaufsverhalten deutscher Konsumenten verändert.⁴⁶ Hierdurch können einige Branchen von der Krise profitieren. Den größten Anteil an Erstbestellungen haben Kleidung, Schuhe und Sportausrüstung (16%), Lebensmittel (15%) und Haushaltswaren oder -geräte (10%).⁴⁷ Jedoch ist der Online-Lebensmittelhandel nach wie vor vergleichsweise wenig frequentiert.⁴⁸ Daraus ergibt sich, dass der stationäre Handel im Lebensmittelbereich weiter von großer Bedeutung bleibt. Bereits vor der Krise gingen Siebert, Tschammler und Weber davon aus, dass für anstehende Veränderungen der Verbraucher eine entscheidende Rolle einnehmen würde.⁴⁹ Insbesondere im Bereich E-Commerce konnte diese Annahme durch die Pandemie mehr als bestätigt werden. Deshalb trifft die Aussage zu, dass E-Commerce der kurzfristig stärkste Trend ist, welcher durch die Pandemie ausgelöst wurde.⁵⁰ Diese Entwicklung könnte sich aufgrund des bereits schwächelnden Einzelhandels langfristig manifestieren.⁵¹ Bisher ist die prozentuale Verteilung des stationären Handels im Vergleich zum E-Commerce 85 zu 15%.⁵² Nach Schätzungen wird davon ausgegangen, dass sich das Verhältnis bis 2035 auf 70 zu 30% verschieben wird.⁵³ Coronabedingt wird dieser Prozess jedoch in Richtung 2030 beschleunigt.⁵⁴

³⁹ Vgl. Koepke/Priessnitz (2016), S. 498.

⁴⁰ Vgl. ebd.

⁴¹ Vgl. Neeb (2021b), S. 1.

⁴² Vgl. Koepke/Priessnitz (2016), S. 498.

⁴³ Vgl. ebd.

⁴⁴ Vgl. ebd.

⁴⁵ Vgl. Fleischer (2016), S. 143.

⁴⁶ Vgl. E-Commerce-Magazin (2020).

⁴⁷ Vgl. ebd.

⁴⁸ Vgl. ebd.

⁴⁹ Vgl. Siebert/ Tschammler/ Weber (2016), S. 446.

⁵⁰ Vgl. Neeb (2021c), S. 2.

⁵¹ Vgl. ebd.

⁵² Vgl. Neeb (2021), S. 2.

⁵³ Vgl. ebd.

⁵⁴ Vgl. ebd.

2.3.2 Globalisierung

Die Globalisierung kann als ein (Mega-)Trend der letzten Jahre ausgemacht werden. In ihrem Zuge ist es für den Bereich Logistik unabdingbar, innovative und flexible Systeme zu entwickeln.⁵⁵ Bestehende Prozesse in der Abwicklung von Logistik müssen neu überdacht und Flächenressourcen neu ausgerichtet werden.⁵⁶ Zu Beginn des letzten Jahrzehnts konnte eine Verschiebung des Logistik-Knotenpunkts der internationalen Warenströme von den Benelux-Staaten nach Deutschland erkennbar werden.⁵⁷ Damit muss sie als ein Einflussfaktor auf die Transaktionsvolumina der letzten Jahre, ausgemacht werden. Der Containerumschlag des Hamburger Hafens bezieht sich mit 57,3% auf den asiatischen Markt.⁵⁸ Hierdurch wird die Wichtigkeit des Logistikhandels zwischen Deutschland und Asien ersichtlich. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Globalisierung durch die Corona-Pandemie entschleunigt bzw. zurückgedreht wird und etwas an Bedeutung verliert.⁵⁹ Dem Trend der Globalisierung steht die Rückholung der Produktionen und der Lieferketten in nationale Gebiete gegenüber.⁶⁰ Zudem kann das Reshoring, das Zurückholen von Produktionsprozessen, systemrelevanter Güter, wie zum Beispiel Pharma-/Medizinprodukte, aber auch spezielle systemrelevante Schlüsselindustrien bei der Sicherstellung von Ressourcen zielführend sein.⁶¹ Verallgemeinernd kann gesagt werden, dass globale Lieferketten aufgrund der Covid-19-Pandemie und den damit einhergehenden Grenzsicherungen, anfällig waren.⁶² Hierbei lagen die Versorgungsunterbrechungen weniger an der nationalen Logistik, sondern vielmehr an der Produktion, die aufgrund fehlender Produktionsteile, stagnierte.⁶³ Deshalb bleibt fraglich, ob die fehlende Verfügbarkeit unter diesen Umständen als Treiber (kurz-, mittel- oder langfristig) für die Nachfrage von Pufferbeständen angesehen werden kann.⁶⁴ Eine Anpassung der Logistikimmobilieninfrastruktur ist jedoch erforderlich.⁶⁵ Demzufolge bleibt abzuwarten ob globale Lieferketten mit Pufferbeständen oder Reshoring zukunftsträchtig sind.

2.3.3 Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit und Klimaschutz bestimmen gemeinsam mit Corona die aktuellen Nachrichten, weshalb alle drei Bereiche Auswirkungen auf die Logistik haben werden. „Technische Standards, die dem Umweltschutz dienen, sind langfristig häufig für das Unternehmen wirtschaftlicher, weil sie die Nebenkosten senken“.⁶⁶ Demnach kann bei Berücksichtigung eben solcher technischen Standards von nachhaltigen Logistikimmobilien gesprochen werden. Nachhaltigkeit spielt sowohl für die Nutzer als auch die Investoren eine immer wichtigere Rolle bei der

⁵⁵ Vgl. Fiege/Alfermann (2016), S.93.

⁵⁶ Vgl. ebd.

⁵⁷ Vgl. IVG Research LAB (2012), S. 4.

⁵⁸ Vgl. ebd.

⁵⁹ Vgl. Neeb (2021), S. 4.

⁶⁰ Vgl. ebd., S. 3.

⁶¹ Vgl. Neeb (2021d), S. 2.

⁶² Vgl. Neeb (2021c), S. 2.

⁶³ Vgl. ebd.

⁶⁴ Vgl. ebd.

⁶⁵ Vgl. Neeb (2021d), S. 3.

⁶⁶ IVG Research LAB (2012), S. 10.

Wahl der Logistikimmobilie.⁶⁷ Nach Steves bezeichnet der Begriff Nachhaltigkeit alle ergriffenen ökologischen und sozialen Maßnahmen.⁶⁸ Auf dem Logistikimmobilienmarkt kann wiederkehrend die Begrifflichkeit Lieferkettengesetz verortet werden. Hier kann der enge Bezug zwischen ökologischen und sozialen Maßnahmen sowie dem Lieferkettengesetz hergestellt werden. Der soziale Standard ist einer der wichtigen Aspekte, der die Punkte Lieferkettengesetz und Nachhaltigkeit verbindet. Ebenso ist die deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen der Ansicht, dass es sowohl um Energieeffizienz und Ressourcenschonung als auch die Umwelt, den Menschen und den Wirtschaftlichkeitsaspekt geht.⁶⁹ Gebäude mit den eben genannten Standards können zur Wertsteigerung eine Zertifizierung beantragen. Letztendlich fördert diese eine ganzheitliche Betrachtung der Nachhaltigkeit von Liegenschaften und schärft den Blick auf die Gesamtperformance der Immobilie.⁷⁰ Bisher war es nicht selbstverständlich, dass Immobilien ihren Beitrag bei der Umsetzung klimafreundlicher und nachhaltiger Maßnahmen leistete.⁷¹ Dies geschieht häufig nur im Einzelfall auf Kundenwunsch, denn die Frage nach den Kosten beschränkt sich meist ausschließlich auf die Investition und nicht auf die Betriebsphase.⁷² Gleichwohl könnten alle im Logistikbereich errichteten Neubauten im Sinne von baulichen, technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten klimaneutral errichtet werden.⁷³ Der Nachhaltigkeitsgedanke im Zusammenhang mit Logistikimmobilien wird durch das Thema Covid-19 weiter angetrieben.⁷⁴ Developer und Investoren gehen davon aus, dass die Immobilienpreise sowie deren Mieten ein Niveau aufweisen, auf dem das Thema Nachhaltigkeit gut integriert werden kann.⁷⁵ Es gilt, die Logistikprozesse hinsichtlich ihres Co2 Footprints zu verbessern um die Attraktivität der Assetklasse weiterhin hoch zu halten.⁷⁶

2.3.4 Digitalisierung

Ein Trend zur Digitalisierung und Vernetzung verändert nicht nur die Gesellschaft sondern auch die Wirtschaft, Produktion und der Handel, wobei dies in zunehmend kürzeren Innovationszyklen voranschreitet.⁷⁷ Sowohl der E-Commerce als auch die Industrie 4.0 gelten als technische Weiterentwicklungen und haben direkten Einfluss auf die Herstellungsprozesse.⁷⁸ Veränderte Herstellungsprozesse haben modifizierte Ansprüche an Logistikflächen. Unter dem Schlagwort Industrie 4.0 ist in diesem Zusammenhang als Beispiel der 3D-Druck, der für die gesamte Branche eine neue industrielle Zukunft darstellt, zu nennen.⁷⁹ Sowohl die Digitalisierung als auch die Industrie 4.0 erfordern innovative Logistikkonzepte, die die Umsetzung der technischen Neuerungen ermöglichen.⁸⁰ Als Folge der fortschreitenden Digitalisierung in der

⁶⁷ Vgl. Steves (2016), S. 343.

⁶⁸ Vgl. ebd.

⁶⁹ Vgl. Braune/Jansen (2016), S. 391.

⁷⁰ Vgl. ebd., S. 407.

⁷¹ Vgl. Dietz (2020), S. 8.

⁷² Vgl. ebd.

⁷³ Vgl. ebd.

⁷⁴ Vgl. Neeb (2021b), S. 5.

⁷⁵ Vgl. ebd.

⁷⁶ Vgl. Neeb (2021d), S. 3.

⁷⁷ Vgl. Bone-Winkel/Uttich (2016), 124.

⁷⁸ Vgl. ebd.

⁷⁹ Vgl. Fleischer (2016), S. 149.

⁸⁰ Vgl. ebd.

Logistik, ist die Automatisierung der Branche und die damit einhergehende Produktivität als relevanter Faktor zu deklarieren.⁸¹ Dies unterstreicht die Aussage, dass eine digitale Vernetzung der Immobilie immer wichtiger ist.⁸² Als ein Anstoß für eine progressive Entwicklung der Digitalisierung kann die Corona-Pandemie genannt werden.⁸³ In diesem Kontext konnte die Logistikimmobilie ihre Attraktivität als Assetklasse ausbauen.⁸⁴

2.3.5 City-Logistik als ein Effekt der (Mega-)Trends

In den letzten Jahren hat die innerstädtische Logistik enorm an Bedeutung gewonnen.⁸⁵ Als Grund hierfür sind die zuvor genannten (Mega-)Trends zu nennen.⁸⁶ City-Logistik definiert Konzepte zur Ver- und Entsorgung von Ballungsräumen vor dem Hintergrund die damit verbundenen Liefer- und Abholverkehr zu optimieren.⁸⁷ Dies erfolgt durch die Vernetzung individueller Lieferketten der einzelnen Wirtschaftsbereiche im innerstädtischen Raum.⁸⁸ Seit Jahren konfrontiert die City-Logistik dabei den gesamten Logistikbereich mit großen Herausforderungen.⁸⁹ Schon zu Beginn der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts wurden in Deutschland City-Logistik-Konzepte entwickelt um Güterströme zu vertiefen und eine effizientere Belieferung der Städte zu gewährleisten.⁹⁰ Probleme bei der Umsetzung solcher Modelle entstanden im Wesentlichen durch die geringe Kooperationsbereitschaft der Marktakteure und den Zweifeln an der Wirtschaftlichkeit dieser Konzepte.⁹¹ Durch den Innovationstreiber E-Commerce erlebte die City-Logistik ein immenses Revival.⁹² Fleischer ist der Ansicht, dass durch das andauernd hohe Wachstum, die Marktakteure vor große Herausforderungen gestellt werden, insbesondere in Bezug auf die dringend benötigten innerstädtischen Logistikflächen.⁹³ Vor allem in den Innenstädten sind die Flächen, durch den hohen Wettbewerb zu den Assetklassen Wohnen und Büro, knapp.⁹⁴ Nachhaltige Lösungen sind für die zukünftige City-Logistik unumgänglich. Neue Logistikflächenressourcen im innerstädtischen Raum sind rar. Aufgrund der Umbruchphase der Baumarktbranche könnten jedoch künftig, diese nicht mehr benötigten Fachmärkte, als City-Logistik-Flächen dienen.⁹⁵ Dabei besteht die Möglichkeit eine leichte Entspannung auf dem Markt zu erzielen. Zusammenfassend gilt es, das Verständnis für die „City-Logistik zu vertiefen und damit gleichzeitig die Akzeptanz entsprechender Immobilienlösungen zu erhöhen.“⁹⁶

⁸¹ Vgl. Steves (2016), S. 343.

⁸² Vgl. Dietz (2020).

⁸³ Vgl. Göckes (2020).

⁸⁴ Vgl. ebd.

⁸⁵ Vgl. Fleischer (2016), S. 150.

⁸⁶ Vgl. ebd.

⁸⁷ Vgl. Gabler Wirtschaftslexikon (o. D.).

⁸⁸ Vgl. ebd.

⁸⁹ Vgl. Fleischer (2016), S. 143.

⁹⁰ Vgl. ebd.

⁹¹ Vgl. ebd.

⁹² Vgl. ebd.

⁹³ Vgl. Fleischer (2016), S. 150.

⁹⁴ Vgl. ebd.

⁹⁵ Vgl. Heintze (2020), S. 30.

⁹⁶ Münchow (2016), S. 163.

3 Kennzahlen des Investmentmarktes für Logistikimmobilien

Auf dem Immobilienmarkt existieren eine Vielzahl von Kennzahlen, die den Markt definieren. Um Veränderungen und Entwicklungen auf dem Investmentmarkt erkennen zu können, dienen die folgenden Marktkennzahlen als Indikatoren, wie z.B. Transaktionsvolumen, Mieten und Renditen.

3.1 Transaktionsvolumen

Die Bezeichnungen Transaktionsvolumen, Investitionsvolumen oder auch Umsatz sind in ihrer Bedeutung gleichzusetzen. Zu den eben genannten, zählen sowohl Einzel- als auch Portfoliotransaktionen. Unter Portfoliotransaktionen versteht man Pakete mit mehr als einer Immobilie.⁹⁷ Die Höhe des Transaktionsvolumens ergibt sich aus der Summe aller registrierten Käufe von Immobilien innerhalb eines bestimmten Zeitraums und Marktes. Außer Acht gelassen werden jedoch beim Kauf anfallende Transaktions- sowie Erwerbsnebenkosten.⁹⁸ Unabhängig ist hierbei ob die Transaktion zur Eigennutzung oder Kapitalanlage getätigt wird. Hohe Investitionsvolumen implizieren ein hohes Interesse an einem Markt und daraus resultieren steigende Immobilienpreise.⁹⁹ Anhand der Anzahl von Transaktionen lassen sich Rückschlüsse auf die Liquidität eines Marktes ziehen.¹⁰⁰ Zusammenfassend bedeutet dies, dass je mehr Transaktionen und je höher die Volumina, desto liquider ist der Markt. Investoren, die zuvor wenig bis keine Logistikimmobilien in ihren Portfolios hatten, nehmen diese neu auf bzw. bauen den Anteil am Gesamtportfolio aus.¹⁰¹ Dies ist eine Auswirkung der neu entdeckten Systemrelevanz der Logistikbranche, welche bereits in Kapitel 2.1 Grundlagen der Logistik näher erörtert wurden.

3.2 Renditen

Der Ertrag einer Immobilieninvestition lässt sich anhand verschiedener Parameter messen.¹⁰² Die Rendite gibt das Verhältnis des Ertrags einer Kapitalanlage und der mit ihr einhergehenden Investitionssumme, als Prozentsatz, wieder.¹⁰³

Zur Beschreibung der Marktentwicklung in Deutschland wird regelmäßig auf eine bestimmte Renditekennzahl zurückgegriffen: die Spitzenrendite.¹⁰⁴ Spitzenrenditen basieren, anderes als die zuvor beschriebenen Anfangsrenditen, nicht auf Einzeltransaktionen, sondern auf Prognosen, welche anhand aktueller Marktkennzahlen und Transaktionsentwicklungen, von Marktbeobachtern, aufgestellt werden.¹⁰⁵

⁹⁷ Vgl. Jones Lang LaSalle (2012a), S. 31.

⁹⁸ Vgl. Vornholz (2017), S. 35.

⁹⁹ Vgl. ebd.

¹⁰⁰ Vgl. Voigtländer/ Henger et al. (2013), S.50.

¹⁰¹ Vgl. Realogis (2020), S. 2.

¹⁰² Vgl. Jones Lang LaSalle (2012a), S. 32.

¹⁰³ Vgl. Vornholz (2017), S. 37.

¹⁰⁴ Vgl. Jones Lang LaSalle (2012a), S. 33.

¹⁰⁵ Vgl. Vornholz (2017), S. 38.

3.3 Mieten

Mieten sind zwar im Allgemeinen dem Vermietungsmarkt zuzuordnen, dennoch spielen diese für einen Logistikimmobilieninvestor eine große Rolle. Wie bereits in Kapitel 2.4 angeführt, kauft ein Investor weniger die Logistikimmobilie an sich, sondern den bestehenden Mieter mit seiner Mietvertragslaufzeit. Auf dem Immobilienmarkt stellen Mieten das Verhältnis von Angebot und Nachfrage nach einer bestimmten Nutzungsart dar.¹⁰⁶ Somit lassen sich durch Mieten und deren Entwicklungen Rückschlüsse auf etwaige Angebotsüberschüsse oder -lücken erkennen.¹⁰⁷ Ausgewiesene Mieten in verschiedenen Marktberichten können stark variieren. Dies liegt maßgeblich an der unterschiedlichen statistischen Vorgehensweise.¹⁰⁸ Gründe hierfür können u.a. die Betrachtung verschiedener Marktgebiete oder die Verwertung der Angebotsmieten anstelle der tatsächlichen Mieten sein.¹⁰⁹ Aus diesem Grund wird in der folgenden Arbeit Bezug auf die erhobenen Daten der BNP Paribas genommen, insbesondere um einen adäquaten Vergleich zu ermöglichen. Zugleich findet dies Gültigkeit für die Punkte Transaktionsvolumen, Renditen, Investoren und die Big-8-Standorte. Mieten steigen in dem Moment, indem mehr Nachfrage an Fläche als Angebot besteht.¹¹⁰ Die Tendenz gleichbleibender Mieten im Bereich der Logistikimmobilien ist durchbrochen – insofern steigt Miete für Logistik.¹¹¹

4 Marktbetrachtung 2019

Die folgenden, für den Logistikimmobilien-Investmentmarkt, relevanten Faktoren betrachten die Marktverhältnisse des Jahres 2019 und beziehen sich hierbei auf den Marktreport für Logistikimmobilien 2019 von BNP Paribas. Dies gilt auch für die Analyse der Marktentwicklung 2020 in Kapitel 5, um einen belastbaren Vergleich der Marktfaktoren zu ermöglichen. Neben den relevanten Kennzahlen, die im Kapitel 3.1 erläutert wurden, werden weiterhin die Herkunft des Kapitals und die Verteilung der Käufergruppen näher betrachtet um Veränderungen erkennen zu können.

Zweifellos ist eine Betrachtung der Zyklen auf dem Investmentmarkt von großer Bedeutung. In dieser Arbeit liegt der Fokus jedoch auf der Marktentwicklung während der Covid-19-Pandemie, was einem temporäreren Ausschnitt des Marktes entspricht. Deshalb wird auf die Zyklen nicht näher eingegangen. Die Pandemie ist unabhängig von den Marktzyklen aufgetreten und daher als besonderer, beeinflussender Faktor zu betrachten.

Transaktionsvolumen

Mit einem Transaktionsvolumen von 7,5 Mrd. € verzeichnete das Jahr 2019 das zweitbeste Ergebnis.¹¹² Damit wurde das sehr gute Ergebnis von 2018 noch einmal um 4,5% übertroffen. Lediglich das Ausnahmejahr 2017 wurde um 18% unterschritten.¹¹³ Anders als im Jahr 2017,

¹⁰⁶ Vgl. Vornholz (2017), S. 20.

¹⁰⁷ Vgl. ebd., S. 27.

¹⁰⁸ Vgl. ebd.

¹⁰⁹ Vgl. ebd. 27f.

¹¹⁰ Vgl. Neeb (2021), S. 4.

¹¹¹ Vgl. ebd.

¹¹² Vgl. BNP Paribas (2020), S. 7.

¹¹³ Vgl. ebd.

Neeb, Schöne

indem die Rekordumsätze auf große paneuropäische Logistikplattformen zurückzuführen waren, sind in 2019 die Einzeltransaktionen für die hohen Umsatzzahlen verantwortlich.¹¹⁴ Diese Einzeldeals allein belaufen sich auf 4,7 Mrd. € und erreichen damit den hierfür höchsten je erzielten Wert.¹¹⁵ Bei Betrachtung des Transaktionsvolumens geht BNP Paribas zum Ende 2019 davon aus, dass im Jahr 2020 sowohl große Portfolios als auch große Einzeldeals von hoher Relevanz sein werden.¹¹⁶ Diese Annahme kann trotz monatelanger Pandemie mit dem Rekordvolumen der Einzeltransaktionen von über 5 Mrd. € des Gesamtumsatzes mehr als bestätigt werden. BNP Paribas schaut zudem gespannt auf das Jahr 2020, ob die Rekordmarke von 7 Mrd. € das vierte Mal in Folge erreicht werden kann.¹¹⁷

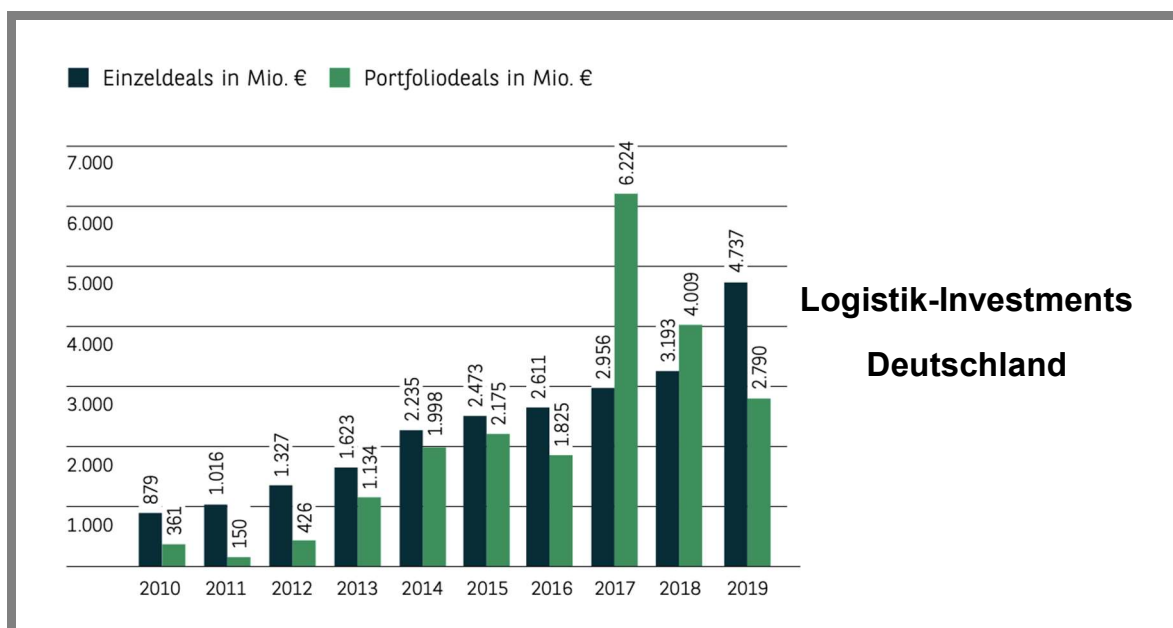


Abbildung 1: Logistikkapitalinvestments Deutschland¹¹⁸

Renditen

Durch die anhaltende hohe Nachfrage nach Logistikimmobilien setzt sich die beharrliche Yield Compression¹¹⁹ auch 2019 weiter fort.¹²⁰ Zur Mitte des Jahres wurde in den wichtigsten Ballungsräumen Deutschlands erstmalig die 4%-Marke unterschritten.¹²¹ Diese Teuerung hat sich bis Ende 2019 weiter vertieft und infolgedessen lagen die Renditen im Dezember bei ca.

¹¹⁴ Vgl. ebd.

¹¹⁵ Vgl. ebd.

¹¹⁶ Vgl. ebd., S. 8.

¹¹⁷ Vgl. ebd.

¹¹⁸ Vgl. ebd., S. 7.

¹¹⁹ Yield Compression bezeichnet den Prozess sinkender Renditen und der damit einhergehenden Steigerung des Marktwertes von Immobilien. (Vgl. Münchow (2016a), S. 680).

¹²⁰ Vgl. BNP Paribas (2020), S. 8.

¹²¹ Vgl. ebd.

3,7%.¹²² Selbst in der Stadt Leipzig, in der die Preise verglichen mit den anderen Städten relativ günstig sind, ist die Netto-Spitzenrendite zum Vorjahr um 45 Basispunkte auf 4,05% gesunken.¹²³ BNP Paribas geht 2019 davon aus, dass Logistikimmobilien im Vergleich zu anderen Assetklassen trotz gestiegener Preise, Renditevorteile aufweisen und dass für das 2020 von einem starken Investmentjahr ausgegangen werden kann.¹²⁴

Mieten

In den letzten Jahren konnte ein Anstieg der Mieten für Logistikimmobilien verzeichnet werden.¹²⁵ Diese Tendenz führt sich 2019 weiter fort. Gründe für die Mietpreissteigerungen sind unverändert die angespannte Angebotssituation bei weiterhin hoher Nachfrage sowie die erhöhten Grundstückspreise und höheren Baukosten.¹²⁶ Den stärksten Anstieg der Spitzenmiete um 6,5% auf 5,75 €/m² verzeichnete der Düsseldorfer Logistikimmobilienmarkt.¹²⁷ Auch in Köln (5,40 €/m²; + 6%), Hamburg (6,30 €/m²; + 5%), Frankfurt (6,60 €/m²; + 5%) und Stuttgart (7 €/m²; + 4,5%) haben sich die Spitzenmieten erhöht.¹²⁸ Dabei kann beobachtet werden, dass sich die Spitzenmieten im Jahr 2019 in über der Hälfte der deutschen Top-Logistikstandorte, zwischen 4,5% bis 6,5% erhöht haben. Diesem Trend folgen auch die Durchschnittsmieten. Der größte Anstieg konnte hier in Berlin mit einem Plus von 7% auf 5,90 €/m² erfasst werden.¹²⁹ Das Ruhgebiet auf dem zweiten Platz ist um 5% Punkte auf 4,10 €/m² und Frankfurt mit Rang drei um 3% auf 5,10 €/m² gestiegen.¹³⁰

Kapitalherkunft und Investoren

In den Jahren von 2010 bis 2014 konnte ein enormer Anstieg an internationalen Investoren verzeichnet werden.¹³¹ So hat sich der Anteil von 27% binnen vier Jahren knapp verdreifacht auf etwa 70%.¹³² Die größte Nachfrage ging vornehmlich von Investoren aus dem europäischen Ausland und Nordamerika aus, insbesondere von Großbritannien und den USA.¹³³ Gleichzeitig wurde in diesem Zeitraum ein kontinuierlicher Rückgang von deutschen Investoren erkennbar.¹³⁴ Seit 2015 agieren auch zunehmend Investoren aus dem asiatischen Raum auf dem deutschen Logistikimmobilienmarkt. Ihr Anteil im Jahr 2015 lag bei nur rund 6%, steigerte sich jedoch bis 2017 auf mehr als ein Drittel des gesamten Umsatzes und belegte damit in diesem Jahr den ersten Platz unter den internationalen Investoren.¹³⁵ Im darauf folgenden

¹²² Vgl. ebd.

¹²³ Vgl. ebd.

¹²⁴ Vgl. ebd.

¹²⁵ Vgl. ebd., S. 6.

¹²⁶ Vgl. ebd.

¹²⁷ Vgl. ebd.

¹²⁸ Vgl. ebd.

¹²⁹ Vgl. ebd.

¹³⁰ Vgl. ebd.

¹³¹ Vgl. Bulwiengesa (2015), S. 100.

¹³² Vgl. ebd.

¹³³ Vgl. ebd.

¹³⁴ Vgl. ebd.

¹³⁵ Vgl. Bulwiengesa (2019), S. 78.

Neeb, Schöne

Jahr 2018 ist der Gesamtanteil an ausländischen Akteuren auf 57% gesunken.¹³⁶ Gründe hierfür sind vor allem der erhöhte Mangel an adäquaten Anlageobjekten und den daraus resultierenden Preissteigerungen von Logistikimmobilien.¹³⁷

Im Jahr 2019 hat sich diese Entwicklung erneut verstärkt und der Anteil internationaler Investoren ist weiter auf 48,7% gesunken, wohingegen das Interesse deutscher Akteure deutlich auf über 51% gestiegen ist.¹³⁸ Außerdem konnte ein Rückgang der asiatischen und nordamerikanischen Käuferanteile auf 19% und ein Anstieg der europäischen Investoren auf 24% - einem Plus von 10% zum Vorjahresvergleich - bemerkt werden.¹³⁹ Nachdem der Markt für Logistik-Investments, wie zuvor beschrieben, in den letzten Jahren von ausländischen Investoren dominiert war, sind die Kräfteverhältnisse nun gegenteilig.¹⁴⁰

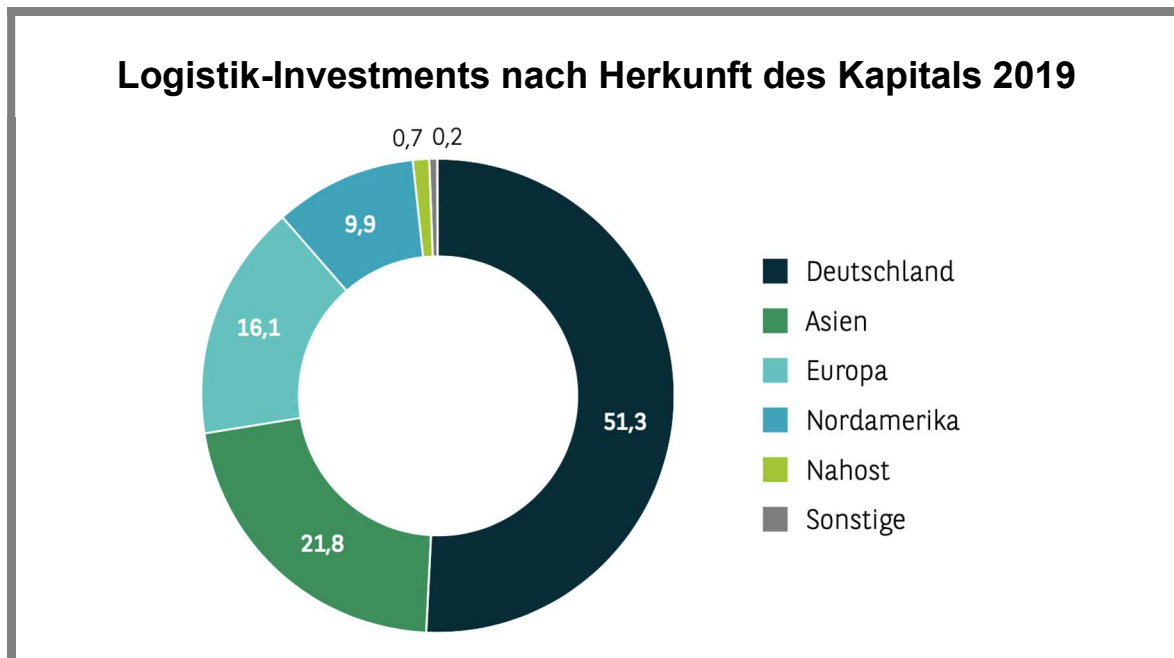


Abbildung 2: Logistik-Investments nach Herkunft des Kapitals 2019¹⁴¹

¹³⁶ Vgl. ebd.

¹³⁷ Vgl. ebd.

¹³⁸ Vgl. BNP Paribas (2020), S. 7.

¹³⁹ Vgl. Bulwiengesa (2020), S. 58.

¹⁴⁰ Vgl. BNP Paribas (2020a).

¹⁴¹ Vgl. BNP Paribas (2020), S. 8.

Auf dem ersten Rang der Käufergruppen liegen im Jahr 2019 erneut die Spezialfonds mit mehr als 23%.¹⁴² Dahinter liegen mit 14% die Asset-Manager, dicht gefolgt von den Immobilien AGs und REITs mit 12%.¹⁴³ Starke Umsätze verzeichneten auch die Corporates mit 11% und die Projektentwickler mit 10%.¹⁴⁴ Grund hierfür ist der direkte Zusammenhang, der unter Punkt 4 Transaktionsvolumen erläuterte hohe Anteil an Einzeldeals in 2019.¹⁴⁵ Die Gruppe der übrigen Investoren beträgt 3,1% und reiht sich auf den hinteren Plätzen ein.¹⁴⁶

Big-8

Häufig wird unter Experten von den Big-7-Standorten gesprochen, die die sieben bedeutendsten Ballungsräume Deutschlands darstellen. Diese sieben Standorte setzen sich aus Berlin, Hamburg, Frankfurt/Main, München, Stuttgart, Köln und Düsseldorf, zusammen.¹⁴⁷ Jedoch erweitert BNP Paribas die Statistik um die aufstrebende Logistikregion Leipzig, weshalb in der folgenden Arbeit der Terminus Big-8 Anwendung findet.

Das kumulierte Transaktionsvolumen der großen Ballungsräume im Jahr 2019 mit 1,8 Mrd. €, verfehlte nur knapp das Vorjahresresultat von 2018 mit 1,9 Mrd. €, was einem leichten Minus von 6% entspricht.¹⁴⁸ Bei Betrachtung der bedeutendsten Logistikmärkte in Deutschland fällt eine durchwachsene Mischung auf. Einerseits sind es die Städte Frankfurt/Main mit 465 Mio. € und Leipzig mit 140 Mio. €, die ihre bisher besten Ergebnisse aufstellten und auch der Standort München, welcher sein sehr hohes Transaktionsvolumen von 2018 noch einmal um 30% übertreffen konnte.¹⁴⁹ Andererseits mussten einige der großen Ballungsräume Rückgänge verzeichnen.¹⁵⁰ So zeigen die Logistikmärkte Hamburg (-68%), Düsseldorf (-50%) und Stuttgart (-49%) starke Investitionsvolumenrückgänge.¹⁵¹ Auch Berlin (-28%) sieht einer negativen Entwicklung entgegen, jedoch ist hierfür das überaus starke Vorjahr verantwortlich.¹⁵² Bei genauer Betrachtung stellt das Jahr 2019 sogar Berlins zweitbestes Ergebnis dar.¹⁵³ Köln erhöhte seine Umsätze im Vergleich zu 2018 um 10 Mio. €. ¹⁵⁴

5 Analyse der Marktentwicklung 2020

Um Rückschlüsse auf die Veränderungen auf dem Investmentmarkt für Logistikimmobilien, die im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie stehen, ziehen zu können, wird im Folgenden ein Vergleich zu den im vorherigen Kapitel 4 erarbeiteten Markterkenntnisse erstellt.

¹⁴² Vgl. ebd., S. 7.

¹⁴³ Vgl. ebd.

¹⁴⁴ Vgl. ebd.

¹⁴⁵ Vgl. ebd.

¹⁴⁶ Vgl. ebd.

¹⁴⁷ Vgl. Colliers Immobilienlexikon (o. D.).

¹⁴⁸ Vgl. BNP Paribas (2020), S. 8.

¹⁴⁹ Vgl. ebd.

¹⁵⁰ Vgl. ebd.

¹⁵¹ Vgl. ebd.

¹⁵² Vgl. ebd.

¹⁵³ Vgl. ebd.

¹⁵⁴ Vgl. ebd.

5.1 Erstes Quartal

Transaktionsvolumen

Das Jahr 2020 startete mit einem außergewöhnlichen Ergebnis für den Investmentmarkt von Logistikimmobilien.¹⁵⁵ Die bisherige Bestmarke aus dem Jahr 2017 mit einem Transaktionsvolumen von 2,15 Mrd. € für das erste Quartal, wurde 2020 mit 2,32 Mrd. € offenkundig übertroffen.¹⁵⁶ Dies entspricht einer Umsatzsteigerung von 17 Mio. €. Für das starke Ergebnis der ersten drei Monate sind nicht nur Portfoliodeals, sondern auch Einzeltransaktionen verantwortlich.¹⁵⁷ „Gerade dieser Fakt ist ein eindeutiger Beleg dafür, dass die aktuelle Corona-Krise im ersten Quartal noch keine wesentlichen Auswirkungen auf den Umsatz am Logistik-Investmentmarkt hat.“¹⁵⁸ Aufgrund der Vertragsvorlaufzeiten wurde mit spürbaren Einschnitten erst ab dem zweiten Quartal gerechnet.¹⁵⁹ Zu Beginn des Jahres lag der Großteil des Investmentvolumens auf großvolumigen Deals.¹⁶⁰ Perspektivisch konnte im ersten Quartal 2020 keine belastbare Umsatzprognose gestellt werden.¹⁶¹ Zu diesem Zeitpunkt ging BNP Paribas davon aus, dass Umsatzeinbrüche im Vergleich zu 2019 mit hoher Wahrscheinlichkeit bis Ende des Jahres zu erwarten sein würden.¹⁶²

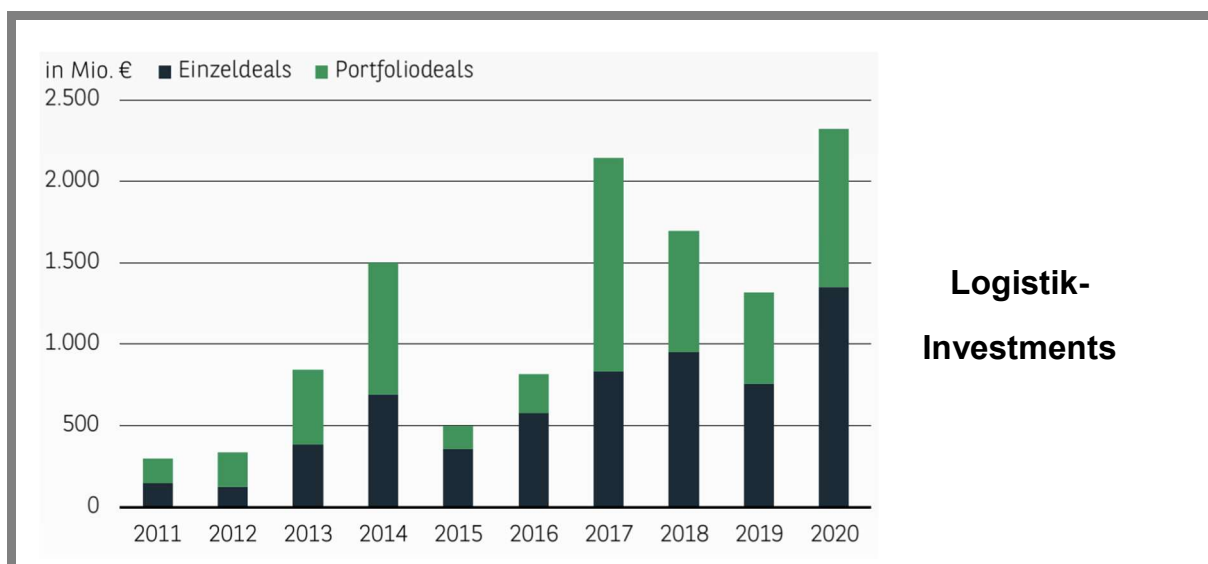


Abbildung 3: Logistk-Investments Deutschland Q1¹⁶³

¹⁵⁵ Vgl. BNP Paribas (2020a).

¹⁵⁶ Vgl. ebd.

¹⁵⁷ Vgl. ebd.

¹⁵⁸ Ebd.

¹⁵⁹ Vgl. ebd.

¹⁶⁰ Vgl. ebd.

¹⁶¹ Vgl. ebd.

¹⁶² Vgl. ebd.

¹⁶³ Vgl. ebd.

Renditen

Seit Anfang der Pandemie konnten keine signifikanten Anpassungsprozesse beobachtet werden, obwohl zu Jahresanfang noch leichte Preissteigerungen erkennbar waren.¹⁶⁴ Nach Beginn der Eindämmungsmaßnahmen der Corona-Pandemie blieb das Renditenniveau bis Ende März konstant, weshalb noch keine Adaption zu verzeichnen war.¹⁶⁵ Im ersten Quartal 2020 wurde noch davon ausgegangen, dass Auswirkungen der Corona-Krise auf dem Investmentmarkt erst im Laufe des Jahres skizziert würden.¹⁶⁶

Mieten

Die Spitzenmieten in den Top-Logistikregionen Deutschlands verzeichneten im ersten Quartal des Jahres keine Veränderungen und blieben weiterhin auf demselben Niveau des Vorjahres 2019.¹⁶⁷ Hieraus ist zu schließen, dass die Covid-19-Pandemie zu diesem Zeitpunkt noch keinerlei Einfluss auf den Logistikmarkt genommen hat. Hinzu kommt die Tatsache, dass insbesondere „größere Verträge bereits länger verhandelt wurden und kurz vor Abschluss standen.“¹⁶⁸ Die höchste Spitzenmiete notierte damit weiterhin die Hauptstadt Berlin mit 7,20 €/m², gefolgt von München und Stuttgart mit Top-Mieten von 7,00 €/m² sowie Frankfurt mit 6,60 €/m² und Hamburg mit 6,30 €/m².¹⁶⁹ Unter der 6 € Grenze lagen weiterhin Düsseldorf (5,75 €/m²), Köln (5,40 €/m²) und Leipzig (4,50 €/m²).¹⁷⁰ Das Mietniveau zeigte sich im ersten Quartal 2020 weiterhin stabil.

Kapitalherkunft und Investoren

Die bisher dominierenden, ausländischen Investoren wurden in den ersten drei Monaten durch inländische Käufer (67%) am Logistik-Investmentmarkt abgelöst.¹⁷¹ „Die aktuell auf deutsche Investoren entfallenden 1,56 Mrd. € wurden in allen vorherigen Jahren frühestens im Laufe des dritten Quartals erreicht.“¹⁷² Bezugnehmend auf Abbildung 4 galten zum Jahresanfang die Käufer aus dem asiatischen Raum (8,4%) als engagierte ausländische Investoren, gefolgt von nordamerikanischen (5,8%) sowie paneuropäischen Anlegern (5,6%).¹⁷³

Zu Beginn des Jahres 2020 war eine Vielzahl an Käufergruppen aktiv. Besonders ehrgeizig mit knapp 27% platzierten sich die Spezialfonds an der Spitze, gefolgt von offenen Immobilienfonds mit 21%.¹⁷⁴ Auf dem dritten Platz reihten sich im ersten Quartal des Jahres die Investment-Manager mit 18,5% ein.¹⁷⁵ Andere Investorengruppen wie Corporates, Immobilien AGs/REITs, Projektentwickler oder die öffentliche Hand sicherten sich Anteile zwischen 3-9%.¹⁷⁶ Hier wird ein deutlicher Abstand zu den ersten drei Platzierungen erkennbar. Die Quote der Sammelgruppe der übrigen Investoren betrug zum Beginn des Jahres 9,3%.¹⁷⁷

¹⁶⁴ Vgl. ebd.

¹⁶⁵ Vgl. ebd.

¹⁶⁶ Vgl. ebd.

¹⁶⁷ Vgl. BNP Paribas (2020e).

¹⁶⁸ Ebd.

¹⁶⁹ Vgl. ebd.

¹⁷⁰ Vgl. ebd.

¹⁷¹ Vgl. BNP Paribas (2020a).

¹⁷² Ebd.

¹⁷³ Vgl. ebd.

¹⁷⁴ Vgl. ebd.

¹⁷⁵ Vgl. ebd.

¹⁷⁶ Vgl. ebd.

¹⁷⁷ Vgl. ebd.

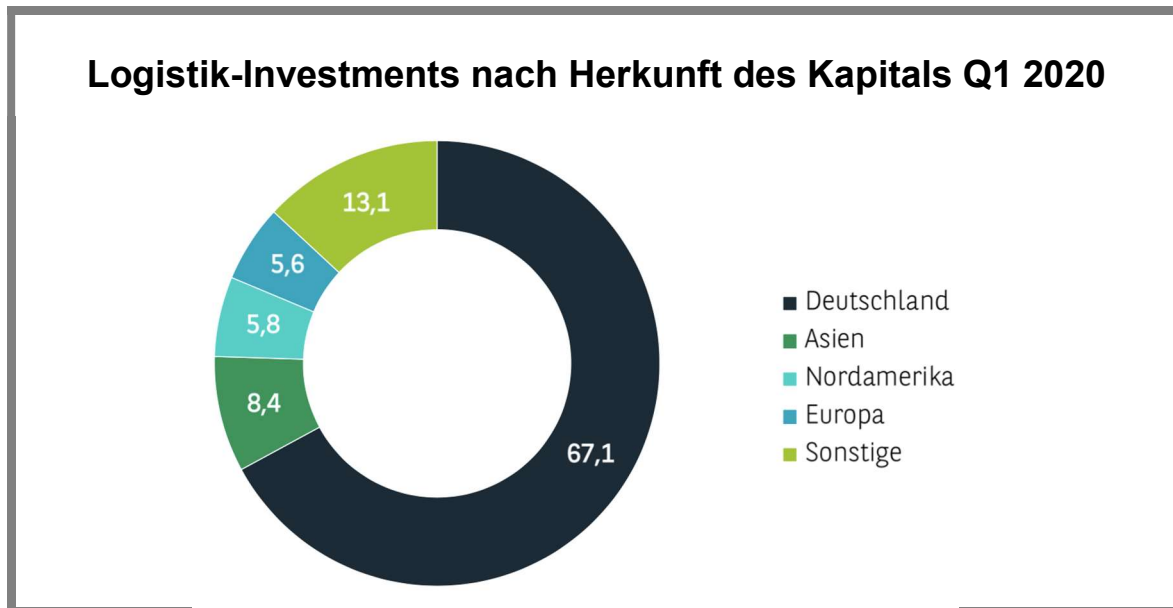


Abbildung 4: Logistik-Investments nach Herkunft des Kapitals Q1 2020¹⁷⁸

Big-8

Bei Betrachtung der großen Logistikstandorte in Deutschland, fällt eine unverkennbar gemischte Entwicklung auf. So startete der Frankfurter Logistikimmobilienmarkt mit seinem bislang höchsten Transaktionsvolumen in einem ersten Quartal von 218,5 Mio. € in das Jahr 2020.¹⁷⁹ Als ein Grund für das außergewöhnliche Resultat war vor allem der Vertragsabschluss eines Teils des Neckermann-Areals.¹⁸⁰ Gefolgt wird die Rangliste der bedeutendsten deutschen Logistikmärkte von Hamburg, das ebenso seinen besten Jahresauftakt mit 174 Mio. € verzeichnete.¹⁸¹ Hierfür waren vor allem mehrere Käufe von GARBE für seinen Logistik-Spezialfonds verantwortlich.¹⁸² Weitere hohe Umsätze erreichten auch Berlin (155 Mio.€) und Leipzig (47 Mio.€).¹⁸³ Im Vorjahresvergleich des ersten Quartals von 2019 zu 2020 sind insbesondere die Regionen München (45,5 Mio. €; -57%) und Stuttgart (41 Mio. €; -39%) weit zurückgefallen.¹⁸⁴ Dies könnte auf eine herrschende Angebotsknappheit auf den beiden Märkten deuten. Düsseldorf und Köln verzeichneten nur geringe Umsätze, jeweils unter 20 Mio. € im ersten Quartal.¹⁸⁵

¹⁷⁸ Vgl. ebd.

¹⁷⁹ Vgl. ebd.

¹⁸⁰ Vgl. ebd.

¹⁸¹ Vgl. ebd.

¹⁸² Vgl. ebd.

¹⁸³ Vgl. ebd.

¹⁸⁴ Vgl. ebd.

¹⁸⁵ Vgl. ebd.

5.2 Zweites Quartal

Transaktionsvolumen

Wie in Kapitel 5.1 bereits beschrieben, trotz die Logistik-Investmentbranche auch im zweiten Quartal der Corona-Krise. Lediglich in dem Rekordjahr 2017 konnte ein besseres Transaktionsvolumen im ersten Halbjahr erzielt werden.¹⁸⁶ Nach Angaben von BNP Paribas wurde der langjährige Durchschnitt des Investmentvolumens um beeindruckende 61% gesteigert und betrug 3,74 Mrd.€. ¹⁸⁷ Im Verlauf des ersten Lockdowns, wurden einige geplante Transaktionen on hold gesetzt und diese konnten somit erst mit Verzögerungen zum Abschluss kommen.¹⁸⁸ Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das ohnehin hohe Transaktionsvolumen des ersten Halbjahres durch die pausierten Transaktionen, das Gesamtergebnis noch gesteigert hätten. Im Zuge der Dominanz deutscher Investoren, konnte beobachtet werden, dass diese überwiegend Einzeltransaktionen bevorzugten wohingegen internationale Investoren sich auf eher große Portfoliodeals konzentrierten.¹⁸⁹

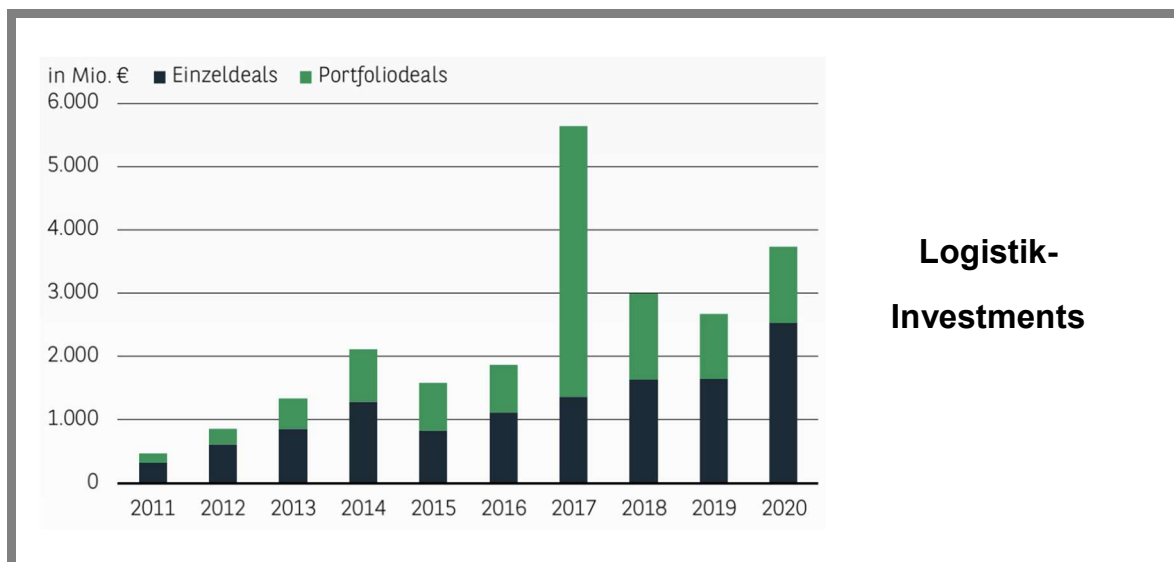


Abbildung 5: Logistik-Investments Deutschland Q1-Q2¹⁹⁰

Renditen

Während zu Beginn des Jahres 2020 die Immobilienpreise noch leicht steigende Tendenzen aufwiesen, konnten seit Mitte März keine ausgeprägten Anpassungsprozesse beobachtet werden.¹⁹¹ Die Spitzenrenditen für Logistikimmobilien blieben weiterhin stabil bei 3,7%.¹⁹² Hieraus

¹⁸⁶ Vgl. BNP Paribas (2020b).

¹⁸⁷ Vgl. ebd.

¹⁸⁸ Vgl. ebd.

¹⁸⁹ Vgl. Realogis (2020), S. 3.

¹⁹⁰ Vgl. BNP Paribas (2020b)

¹⁹¹ Vgl. BNP Paribas (2020b).

¹⁹² Vgl. ebd.

lässt sich feststellen, dass seit Ende des vorherigen Jahres trotz der Pandemie im März, keine Renditeveränderungen im ersten halben Jahr zu registrieren sind.

Mieten

In den Monaten April bis Juni haben die Höchstmieten in den Ballungsräumen Frankfurt (6,80 €/m²; +3%), Düsseldorf (6,00 €/m²; +4%), und auch Köln (5,60 €/m²; +4%), zugenommen.¹⁹³ Laut BNP Paribas könnten Anstiege der Höchstmieten, der vorgenannten Top-Standorte, auf den jahrelangen Nachfrageüberhang zurückzuführen sein, wodurch Investoren gezwungen seien vermehrt auf Neubauobjekte auszuweichen.¹⁹⁴ Unverändert dagegen blieb das Niveau in Berlin, München, Stuttgart, Hamburg und Leipzig.¹⁹⁵ Folglich stagnieren die Spitzenmieten in diesen Ballungsräumen seit Ende des Jahres 2019. Zudem lässt sich feststellen, dass im zweiten Quartal 2020, trotz der vorherrschenden Corona-Krise, keine Rückgänge der Mieten in den Top-Standorten zu verzeichnen waren und der Trend der Spitzenmiete weiter anhält.

Kapitalherkunft und Investoren

Der Trend, dass deutsche Investoren auf dem Markt für Logistik-Investments stark vertreten sind, hält weiter an. „Mit einem Umsatz von 2,2 Mrd. € bzw. anteilig 58% stammt so viel Kapital wie in keinem ersten Halbjahr zuvor von deutschen Investoren.“¹⁹⁶ Dabei ist dennoch zu bemerken, dass das zweite Quartal mit lediglich ca. 48% an inländischen Investoren ein schwaches Ergebnis zum vorherigen Quartal, kontrastierte. Im Vergleich zum ersten Quartal verlor Asien ca. 1,6% seiner Anteile. Wohingegen Nordamerika und Europa ihre Anteile mehr als verdoppeln konnten. Dies ist den beiden Quartalsbeschreibungen des Logistik-Investmentmarktes Deutschland unter der Zuordnung Logistik-Investments nach Herkunft des Kapitals zu entnehmen (siehe Abbildung 6).

¹⁹³ Vgl. BNP Paribas (2020f).

¹⁹⁴ Vgl. ebd.

¹⁹⁵ Vgl. ebd.

¹⁹⁶ BNP Paribas (2020b).

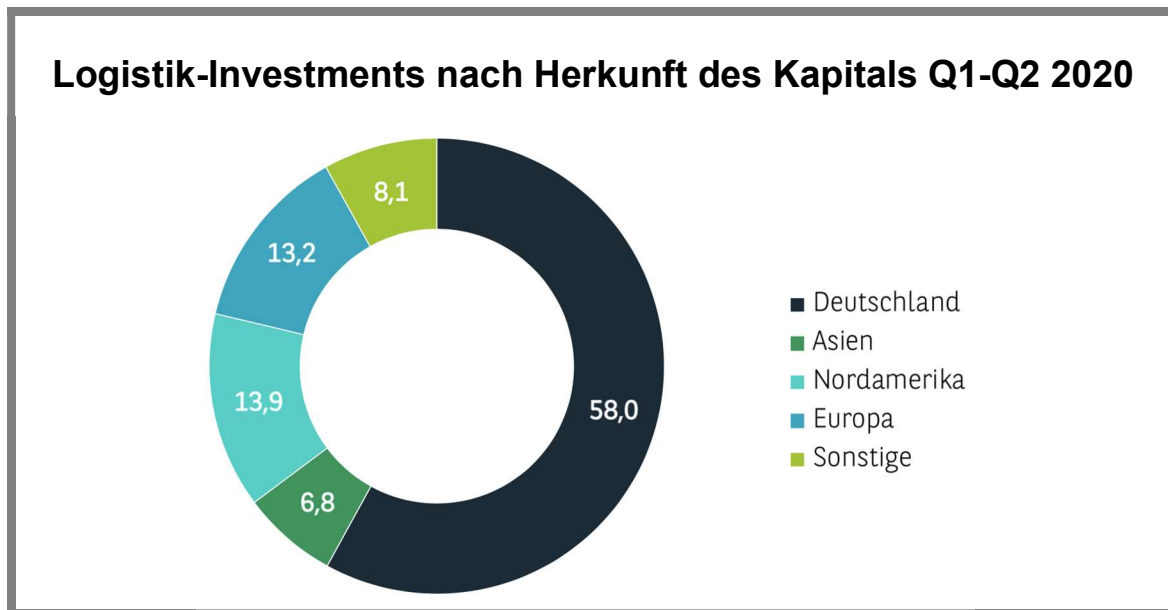


Abbildung 6: Logistik-Investments nach Herkunft des Kapitals Q1-Q2 2020¹⁹⁷

Bei Betrachtung der Käufergruppen zeigte sich auch im zweiten Quartal ein breit gestreutes Bild. Die Spezialfonds blieben weiterhin, wie schon in den ersten drei Monaten 2020, führend (26,2%).¹⁹⁸ Mit einem Anteil von 20,5% lösten die Asset-Manager zum Ende des Halbjahres die Offenen Fonds (13,6%) auf dem zweiten Platz ab.¹⁹⁹ Die Sammelkategorie der Anteile übriger Investoren platzierte sich mit 15,5% auf dem dritten Rang. Verglichen zum ersten Quartal bedeutet dies eine Steigerung der Kategorie um 6%. Dies könnte ein Beleg dafür sein, dass Logistikimmobilien durch die Covid-19-Pandemie auch für neue bzw. unübliche Investoren an Interesse gewinnen. Die Käufergruppen Immobilien AGs/REITs (9,1%), Corporates (6,2%), Equity/Real Estate Funds (4,7%) sowie Versicherungen (4,3%) reihten sich hinten an.²⁰⁰

Big-8

Bereits zu Jahresbeginn zeigte sich das Transaktionsvolumen der großen Investment-Standorte sehr durchwachsen. Dieser Trend blieb auch zum Ende des ersten Halbjahres bestehen. Das zweite Quartal 2020 wurde weiterhin angeführt von Frankfurt mit rund 257 Mio. €, womit die Region ihr bestes Ergebnis innerhalb der ersten sechs Monate erzielte.²⁰¹ Sowohl Berlin (301 Mio. €) als auch Hamburg (174 Mio. €) erwirtschafteten ein starkes erstes Halbjahr.²⁰² Wie sich bereits im ersten Quartal angekündigt hatte, verzeichneten München und Leipzig große

¹⁹⁷ Vgl. ebd.

¹⁹⁸ Vgl. BNP Paribas (2020b).

¹⁹⁹ Vgl. ebd.

²⁰⁰ Vgl. BNP Paribas (2020b).

²⁰¹ Vgl. ebd.

²⁰² Vgl. ebd.

Umsatzeinbußen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2019.²⁰³ Köln (ca. 60 Mio. €) sowie Stuttgart (ca. 80 Mio. €) überschritten zum Ende des zweiten Quartals die 50 Mio. € Marke.²⁰⁴ Düsseldorf war in der Big-8-Betrachtung der einzige Standort, der diese Marke unterschritten hat und lag dabei dennoch über dem Vorjahresergebnis.²⁰⁵ Auch im ersten halben Jahr kann bei Betrachtung der Big-8 sowohl eine Gruppe von Gewinnern als auch von Verlierern ausgemacht werden.

5.3 Drittes Quartal

Transaktionsvolumen

Der Markt für Logistik-Investments zeigt sich, im Vergleich zu den übrigen gewerblichen Assetklassen vor dem Hintergrund der Folgen der Covid-19-Krise, ausgesprochen robust.²⁰⁶ Ebenso konnte das Transaktionsvolumen (5,6 Mrd. €) des dritten Quartals 2020 ausschließlich durch das im Rekordjahr 2017 erzielte Ergebnis übertroffen werden.²⁰⁷ Somit wurde das Vorjahresergebnis um 14% übertroffen.²⁰⁸ In Logistikimmobilien zu investieren ist für viele Anleger, u.a. aus Mangel an renditestarken Alternativen, innerhalb der vergangenen Monate, besonders attraktiv geworden.²⁰⁹ Im dritten Quartal wurden 4 Mrd. € durch Einzeldeals generiert, was die Aussage untermauert, dass die Basis der Investoren breiter aufgestellt wird.²¹⁰

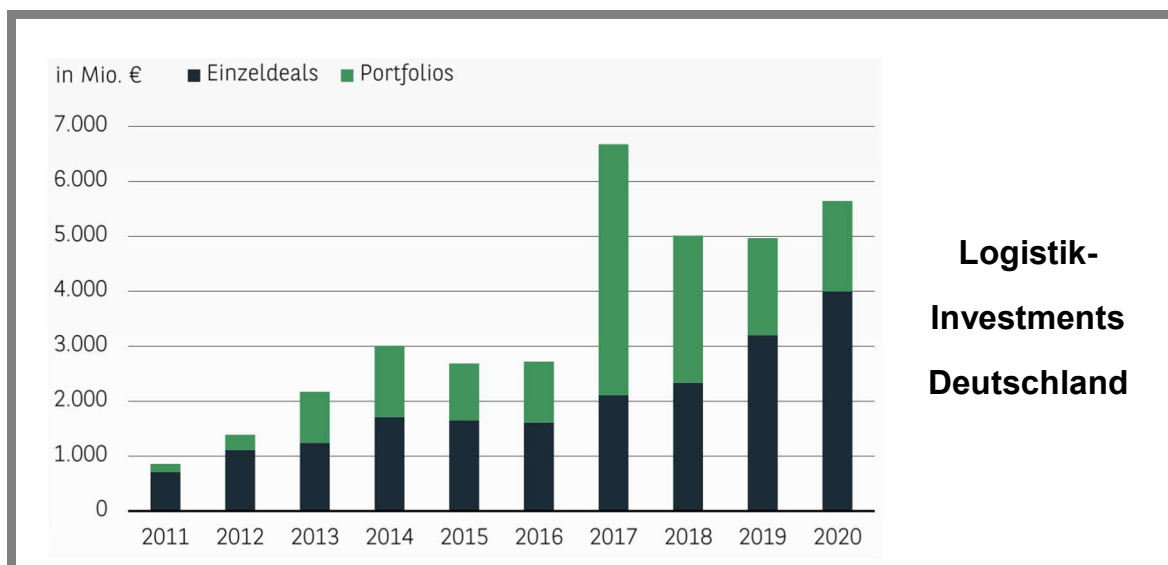


Abbildung 7: Logistikk-Investments Deutschland Q1-Q3²¹¹

²⁰³ Vgl. ebd.

²⁰⁴ Vgl. ebd.

²⁰⁵ Vgl. ebd.

²⁰⁶ Vgl. BNP Paribas (2020c).

²⁰⁷ Vgl. ebd.

²⁰⁸ Vgl. ebd.

²⁰⁹ Vgl. ebd.

²¹⁰ Vgl. ebd.

²¹¹ Vgl. ebd.

Renditen

Aufgrund der erhöhten Nachfrage nach Logistikimmobilien-Investments konnte eine Steigerung der Immobilienpreise verzeichnet werden.²¹² Die Spitzenrenditen blieben, trotz der einsetzenden Marktunsicherheiten zum Anfang der Corona-Krise, überwiegend stabil.²¹³ Jedoch fiel diese um 0,2%-Punkte von 3,7% auf 3,5%.²¹⁴ Zum Ende des dritten Quartals wurde zudem spekuliert, dass die Renditen bis Dezember 2020 weiter fallen könnten, da Logistik-Investments sich anhaltend großer Beliebtheit erfreuen.²¹⁵ Zudem wurden im Oktober weitere Anpassungen der Spitzenrenditen bis zum Jahresende prognostiziert.²¹⁶

Mieten

Die Spitzenmieten haben vom zweiten zum dritten Quartal sowohl in Frankfurt (7,00 €/m²) als auch Leipzig (4,55 €/m²) erneut angezogen.²¹⁷ Dies könnte ein Indiz für eine weiterhin hohe Nachfrage bei anhaltend geringem Angebot sein. Auch die Höchstmieten in Düsseldorf (6,00€/m²; +11%) und Köln (5,60€/m²; +4%) verzeichneten im Vergleich zum Vorjahr merkliche Anstiege, wohingegen die Märkte in Berlin (7,20 €/m²), Hamburg (6,30 €/m²), München (7,00 €/m²) und Stuttgart (7,00 €/m²) noch stabil blieben.²¹⁸ Damit befinden diese sich im dritten Quartal noch auf demselben Niveau wie zum Ende des Jahres 2019, womit keine absteigende Tendenz ersichtlich ist.

Kapitalherkunft und Investoren

In der Vergangenheit konnten große Umsätze durch asiatische Investoren generiert werden, diese zeigen sich im dritten Quartal eher verhalten. Wird das erste Quartal 2020 näher betrachtet, so kamen asiatische Anleger auf 8,4%, im zweiten Quartal auf 6,8% und im dritten Quartal nur noch auf 5,2%. Dies geht aus den Quartalsberichten 1-3 der BNP Paribas aus dem Jahr 2020 hervor. Dagegen zeigten sich die nordamerikanischen und paneuropäischen Anleger besonders investitionsfreudig und verzeichneten zusammen ein Transaktionsvolumen von 2,4 Mrd. €. ²¹⁹ Weiterhin dominierend war der Anteil deutscher Investoren, die mit 3,2 Mrd. € (57,6%) ihr bestes jemals erzielt Ergebnis präsentierten.²²⁰

Die Käufergruppenverteilung zeigte auf den ersten vier Plätzen des dritten Quartals ein ähnliches Bild wie bereits in den Monaten April bis Juni. So blieben die Spezialfonds unangefochten an der Spitze mit einem relativen Ergebnis von über 28% (1,6 Mrd. €) und erzielten im langjährigen Vergleich ihr bestes Resultat.²²¹ Den zweiten Platz belegten weiterhin die Investment-Manager mit über 24%.²²² Die Gruppe der übrigen Anleger (11,6%) sank im Quartal drei zwar wieder, reihte sich aber weiter auf dem dritten Rang ein.²²³ Zwar belegten die offenen Fonds

²¹² Vgl. ebd.

²¹³ Vgl. ebd.

²¹⁴ Vgl. ebd.

²¹⁵ Vgl. ebd.

²¹⁶ Vgl. Dietz (2020c), S. 3.

²¹⁷ Vgl. BNP Paribas (2020g).

²¹⁸ Vgl. ebd.

²¹⁹ Vgl. BNP Paribas (2020c).

²²⁰ Vgl. ebd.

²²¹ Vgl. ebd.

²²² Vgl. ebd.

²²³ Vgl. ebd.

Neeb, Schöne

lediglich den vierten Platz, konnten jedoch mit einem Umsatz von 640 Mio. € ebenso ihr bestes Ergebnis im Vergleich zu den vorherigen Jahren erlangen.²²⁴ Nennenswerte Veränderungen konnten durch die Versicherungen verzeichnet werden. Diese steigerten ihren Anteil um 3% von 4,3%, zum Ende des ersten Halbjahrs, auf 7,3% im dritten Quartal.²²⁵

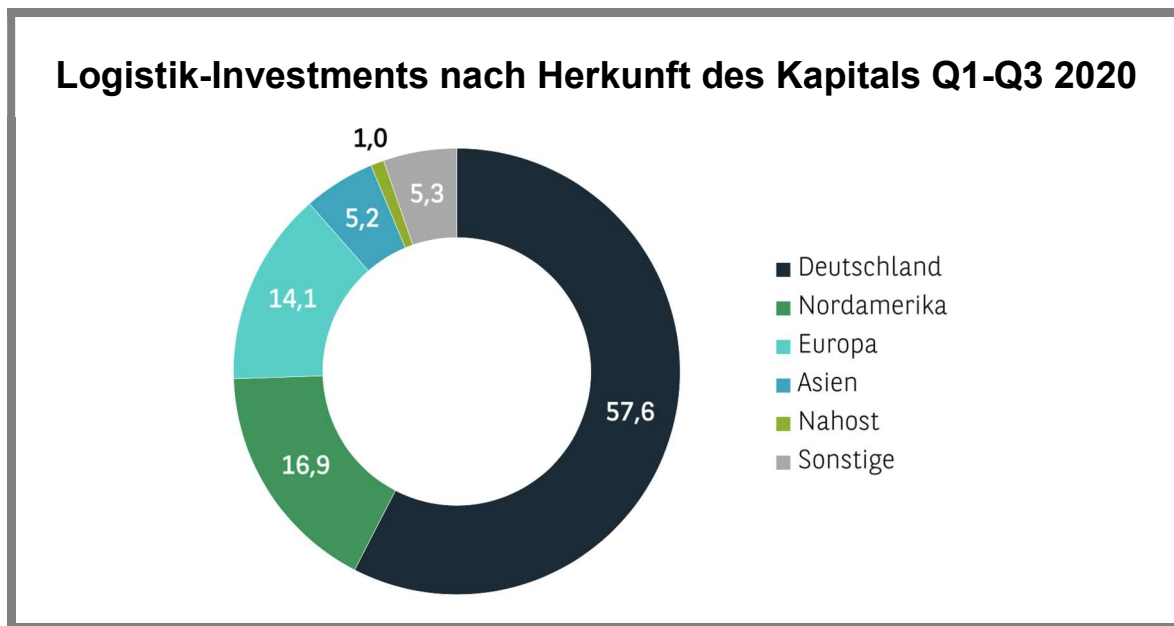


Abbildung 8: Logistik-Investments nach Herkunft des Kapitals Q1-Q3 2020²²⁶

Big-8

Im dritten Quartal 2020, stellte Frankfurt (330 Mio. €) seine neue Bestmarke auf dem Logistikimmobilienmarkt auf.²²⁷ Auch Berlin mit 389 Mio. € und München mit 392 Mio. € verpassten nur knapp ihre aufgestellten Rekorde.²²⁸ Hierbei ist festzustellen, dass München im dritten Quartal seine Umsatzeinbußen der ersten beiden Quartale ausgleichen konnte. Ein deutlich anderes Bild zeigte sich in Düsseldorf (-60%), Stuttgart (-24%) und Leipzig (-57), die eindeutige Einbußen im Vorjahresvergleich zu verzeichnen hatten.²²⁹ Köln erzielte mit einem Transaktionsvolumen von ca. 83 Mio. € ein ähnliches Ergebnis wie im Jahr zuvor und auch Hamburg (183 Mio. €) bewegte sich im langjährigen Durchschnitt.²³⁰ Als Gewinner des dritten Quartals können Frankfurt, Berlin und München genannt werden.

²²⁴ Vgl. ebd.

²²⁵ Vgl. ebd.

²²⁶ Vgl. ebd.

²²⁷ Vgl. ebd.

²²⁸ Vgl. ebd.

²²⁹ Vgl. ebd.

²³⁰ Vgl. ebd.

5.4 Viertes Quartal

Im vierten Quartal wird das Jahresgesamtergebnis im Zusammenhang analysiert.

Transaktionsvolumen

Am Anfang der Covid-19-Pandemie wurde folgende Hypothese aufgestellt und zum Ende des Jahres validiert: „Der Logistik-Investmentmarkt zeigt sich im Vergleich zu vielen anderen Assetklassen ausgesprochen krisenresistent und kann in diesem Kontext sogar als eine Art Gewinner bezeichnet werden.“²³¹ Ende des zweiten Quartals wurde mit der 7 Mrd. € Marke des Transaktionsvolumens bis Ende des Jahres spekuliert²³², wohingegen Ende des dritten Quartals es bereits als nicht unwahrscheinlich angesehen wurde.²³³ Mit 7,9 Mrd. € kann das Jahr 2020 auf das Zweitbeste je registrierte Ergebnis des Transaktionenvolumens zurückblicken.²³⁴ Die 7 Mrd. € Marke wurde nicht nur erreicht, sondern bei weitem übertroffen und dies trotz oder gerade wegen der Corona-Krise. LIP Invest erwartet auch für das Jahr 2021 eine weiterhin gute Entwicklung des Transaktionsvolumens.²³⁵

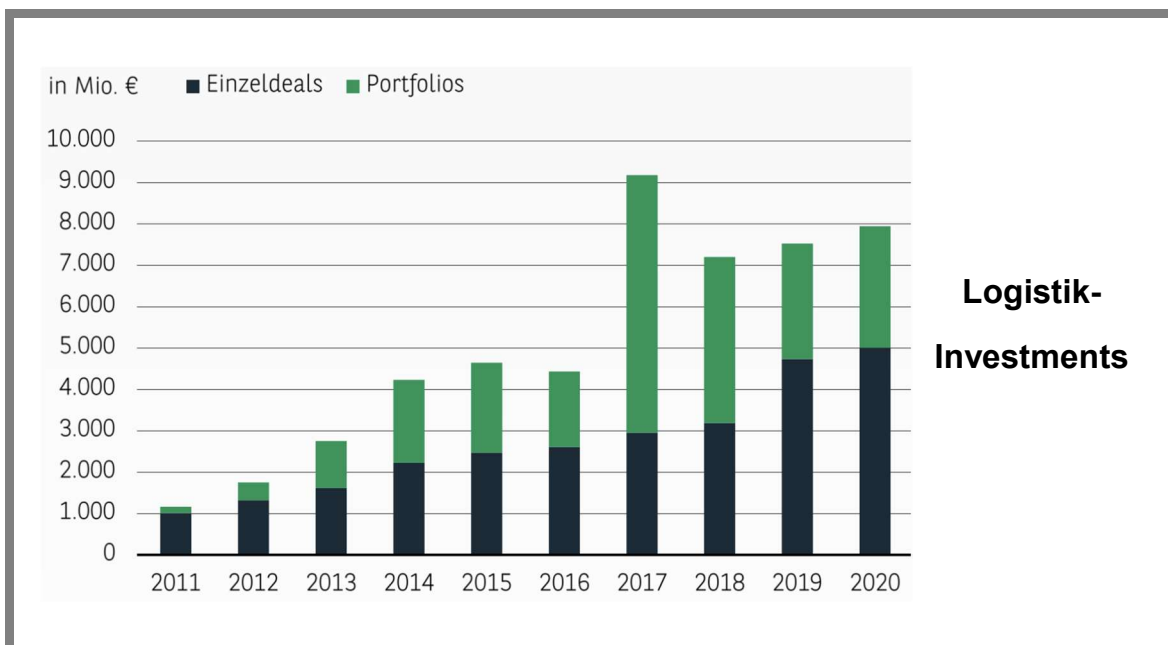


Abbildung 9: Logistikk-Investments Deutschland²³⁶

²³¹ BNP Paribas (2020d).

²³² Vgl. BNP Paribas (2020b).

²³³ Vgl. BNP Paribas (2020c).

²³⁴ Vgl. ebd.

²³⁵ Vgl. Ochs (2020).

²³⁶ Vgl. BNP Paribas (2020d).

Renditen

Die Performance von Logistikimmobilien erfreute sich trotz der Pandemie einer steigenden Nachfrage.²³⁷ Durch die hierbei gestiegenen Immobilienpreise, sind die Spitzenrenditen erneut gesunken und liegen bei nur noch 3,35%.²³⁸ Dies entspricht einem Minus von 0,15%-Punkten. Somit konnte die Prognose, dass weitere Renditeanpassungen bis zum Jahresende erfolgen, bestätigt werden (siehe Kapitel 5.3 Drittes Quartal). Laut Realogis werden die Preise durch die erhöhte Nachfrage nach Logistikimmobilien weiter steigen, was eine Verringerung der Spitzenrendite nach sich zieht.²³⁹ Das Investitionsvolumen wächst, bei gleichbleibend begrenzten Anlageobjekten.²⁴⁰ Dies erfüllt den Grundsatz der Renditenbildung, dass bei geringem Angebot und hoher Nachfrage, die Immobilienpreise steigen und die Renditen folglich sinken.

Mieten

Im letzten Quartal des Jahres 2020 sind es die Regionen Frankfurt (7,00€/m²; +6%), Düsseldorf (6,10€/m²; +6%), Köln (5,60€/m²; +4%) und Leipzig (4,60€/m²; +2%) deren Höchstmieten im Vergleich zum Vorjahr Zuwächse generieren konnten.²⁴¹ Grund hierfür könnte die weiterhin hohe Nachfrage, die sich im Laufe des Jahres sogar nochmals durch die Covid-19-Pandemie erhöht hat, und das weiterhin knappe Flächenangebot am Markt, sein. Gleichgeblieben sind dagegen die Logistikstandorte Berlin, Hamburg, München und Stuttgart.²⁴² Ein ähnliches Bild zeigte sich bei den Durchschnittsmieten, die ebenso an einigen Standorten gestiegen sind.²⁴³

Kapitalherkunft und Investoren

Die hohen Einzeltransaktionen im Jahr 2020 waren überwiegend auf inländische Investoren zurückzuführen.²⁴⁴ Ebenso war eine starke Aktivität des europäischen Auslands mit 1,8 Mrd. € zu verzeichnen.²⁴⁵ Des Weiteren, zeigten sich die nordamerikanischen Investoren, mit einem Umsatz von 1,2 Mrd. €, sehr stark.²⁴⁶ Der Anteil asiatischer Anleger präsentierte sich hingegen sehr verhalten und konnte lediglich 290 Mio. € generieren, womit der langjährige Durchschnitt um 74% unterschritten wurde.²⁴⁷ Hierbei führt Bulwiengesa aus, dass ausländische Akteure mit Beschränkungen bei der Prüfung der Investmentprojekte zu kämpfen haben.²⁴⁸ Dies bedeutet, dass asiatische Anleger keine Chance haben, aufgrund der Reiserestriktionen deutsche Logistikimmobilien zu begutachten. Dies könnte ein möglicher Grund für den Rückgang der Investoren aus Asien sein. Der gleichen Meinung sind Realogis, die als Gründe für die Verschiebung der Kapitalherkunft die Zeiten des Shutdowns und die damit verbundenen geschlossenen Landesgrenzen aufführen.²⁴⁹ Hierdurch war es ausländischen Investoren nicht

²³⁷ Vgl. ebd.

²³⁸ Vgl. ebd.

²³⁹ Vgl. Realogis (2020), S. 1.

²⁴⁰ Vgl. ebd.

²⁴¹ Vgl. BNP Paribas (2020h).

²⁴² Vgl. ebd.

²⁴³ Vgl. ebd.

²⁴⁴ Vgl. BNP Paribas (2020d).

²⁴⁵ Vgl. ebd.

²⁴⁶ Vgl. ebd.

²⁴⁷ Vgl. ebd.

²⁴⁸ Vgl. Bulwiengesa (2020), S. 59.

²⁴⁹ Vgl. Realogis (2020), S. 3.

möglich zu Verträgen oder Besichtigungen anzureisen.²⁵⁰ Infolgedessen verschob sich der Markt primär zu deutschen Investoren. Dies unterstützt Paribas durch ihre Aussage, dass erstmals seit 2013 wieder deutsche Investoren über 50% des Marktes einnehmen.²⁵¹

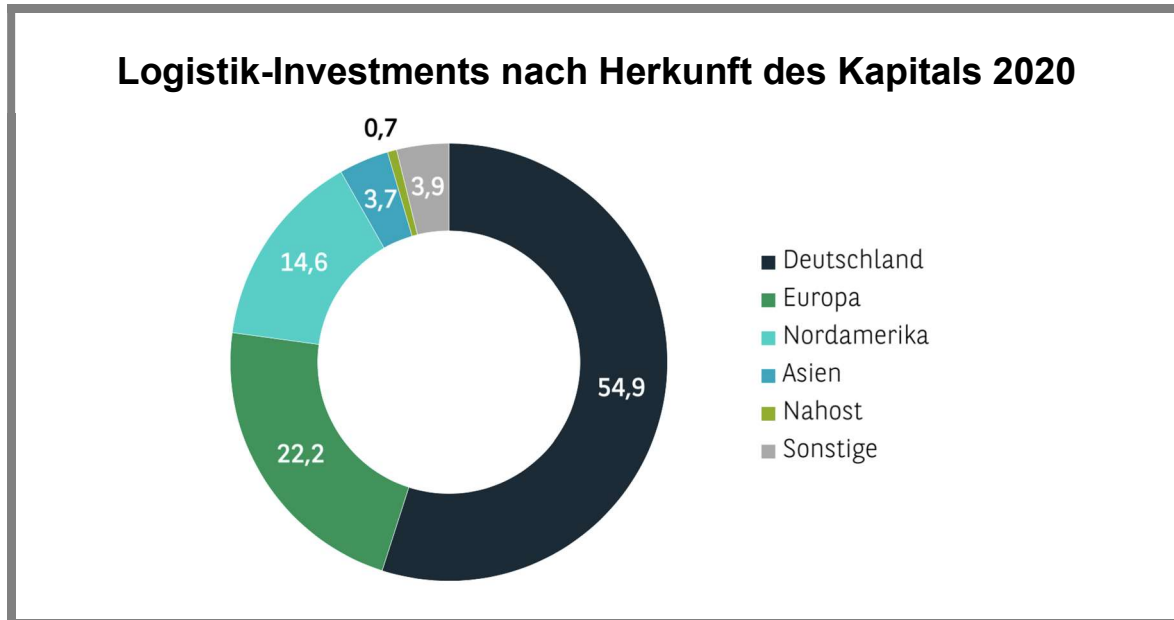


Abbildung 10: Logistik-Investments nach Herkunft des Kapitals 2020²⁵²

Durch fehlende rentable Anlagealternativen, stieg die Nachfrage bei den Investoren nach Logistikimmobilien zunehmend.²⁵³ Zum Jahresende 2020 sicherten sich, wie bereits im Vorjahr, die Spezialfonds die Führung bei der Käufergruppenverteilung. So waren für das Transaktionsvolumen die Spezialfonds mit einer Quote von 35,1% verantwortlich.²⁵⁴ Dies entspricht einem absoluten Anteil von mehr als 2,7 Mrd. €. Deutlich unter diesem Ergebnis platzierten sich die Investment-Manager mit 20,1% und 1,6 Mrd. € und sicherten sich damit dennoch ihr bestes Resultat.²⁵⁵ Die Sammelgruppe der übrigen Investoren konnte sich mit fast 11% den dritten Rang des Rankings sichern, was erneut das neu entwickelte breite Käuferspektrum für Logistikimmobilien verdeutlicht.²⁵⁶ Auch die Versicherungen (10,5%) und die Offenen Fonds (8%) erzielten bis Ende des Jahres ihre bislang besten Ergebnisse.²⁵⁷ Weitere bedeutende Umsatzanteile am Transaktionsvolumen auf dem Investmentmarkt erlangten die Immobilien AGs/REITs (6%), Equity/Reals Estate Funds (5%) sowie Corporates (5%).²⁵⁸

²⁵⁰ Vgl. ebd.

²⁵¹ Vgl. BNP Paribas (2020c).

²⁵² Vgl. BNP Paribas (2020d).

²⁵³ Vgl. BNP Paribas (2020c).

²⁵⁴ Vgl. ebd.

²⁵⁵ Vgl. ebd.

²⁵⁶ Vgl. ebd.

²⁵⁷ Vgl. ebd.

²⁵⁸ Vgl. ebd.

Big-8

Durch die Flächenknappheit in den Top-Lagen sowie die Konzentration auf den Online-Handel führen zu einer verstärkten Ausweitung in die Randgebiete.²⁵⁹ Berlin gilt in der Investment-Branche als zukunftssträchigster Standort Europas.²⁶⁰ Deutschland und insbesondere seine Hauptstadt sei trotz des insgesamt angespannten Umfelds ein sicherer Investmentmarkt.²⁶¹ Ebenso lässt BNP Paribas zum Jahresende verlauten: „Berlin ragt heraus“²⁶² und stellte mit einem Transaktionsvolumen von über 1 Mrd. € seine neue Bestmarke auf.²⁶³ Das gesamte Transaktionsvolumen der Big-8-Standorte konnte in 2020 ein Plus von 39% verzeichnen und zählt damit 2,6 Mrd. €.²⁶⁴ Die übrigen sieben Top-Standorte zeigten dagegen ein sehr gemischtes Bild. Zwar generierten Hamburg (384 Mio. €), München(440 Mio. €), Stuttgart (165 Mio. €) und auch Köln (112 Mio. €) hohe Volumina, jedoch verzeichneten die Transaktionsergebnisse von Frankfurt (344 Mio. €; -26%), Düsseldorf (41 Mio. €; -71%) und Leipzig (65 Mio. €; -53%) deutliche Einbußen.²⁶⁵ Trotz der negativen Ergebnisse in diesen Städten kann die Nachfrage nach Logistikimmobilien weiterhin sehr hoch sein, die jedoch aufgrund der Angebotsknappheit nicht bedient werden kann. Dies kann wiederum zu steigenden Preisen und sinkenden Renditen führen.

²⁵⁹ Vgl. Dietz (2020a).

²⁶⁰ Vgl. Göckes (2020).

²⁶¹ Vgl. ebd.

²⁶² BNP Paribas (2020d).

²⁶³ Vgl. ebd.

²⁶⁴ Vgl. BNP Paribas (2020d).

²⁶⁵ Vgl. ebd.

6 Fazit

Zu Beginn der Forschungsarbeit lag der erste Lockdown bereits zurück und ein Zweiter sowie Dritter Lockdown war noch nicht abzuschätzen. In dieser Phase wurde die Arbeit beendet und ein weiterer Verlauf kann aufgrund des unklaren Geschehens nicht vollständig abgeschätzt werden.

Durch die Literaturrecherche wurde ersichtlich, dass die Bevölkerung für das Thema Logistik ein neues Verständnis aufgrund der Lieferkettenrelevanz während des ersten Lockdowns erworben hat. Nichtsdestotrotz steht sie dem Thema Logistik weiterhin skeptisch gegenüber, weshalb Kommunen hohe Anforderungen an die Erschließung neuer Standorte knüpfen. Dies wiederum hat zur Folge, dass die ohnehin schon hohe Nachfrage, die aufgrund der Pandemie weiter verschärft wurde, eine Steigerung der Neubauaktivitäten erfordern würde.

Aufgrund der Corona-Pandemie wurden einige (Mega-)Trends, nicht nur moderat forciert, sondern extrem verstärkt. Insbesondere E-Commerce, Nachhaltigkeit und die damit einhergehende City-Logistik konnten die Pandemie als Multiplikator nutzen. Die City-Logistik war nach den Neunzigern ein jahrelang vernachlässigter Bereich, der im Laufe des letzten Jahrzehnts deutlich an Fahrt aufgenommen hat. Aufgrund der Corona-Pandemie ist ihr nun eine immense Bedeutung zuzuschreiben. Somit werden Immobilien in innerstädtischen Lagen vermehrt nachgefragt und gehandelt. Diese Entwicklung ist eng verbunden mit dem größten Gewinner der Corona-Pandemie – dem E-Commerce! Die Produktivität des E-Commerce wurde seit dem Beginn der Krise exorbitant angetrieben und alle damit verzahnten Logistikimmobilien und deren Bereiche profitieren davon. Das Thema Nachhaltigkeit ist bereits seit den letzten Jahren ein großer Gegenstand der Immobilienbranche, der jedoch bislang kaum Anklang unter den Projektentwicklern, Investoren sowie Nutzern gefunden hat. Mit Beginn der Krise verlor der Nachhaltigkeitsgedanke zusehend sein Schattendasein. Begründet wird dies unter anderem durch die neu gewonnene Aufmerksamkeit des Logistiksektors.

Hinsichtlich des Transaktionsvolumens wird bei genauer Betrachtung der Quartale ersichtlich, dass sowohl das erste Quartal (2,32 Mrd. €) als auch die letzten drei Monate des Jahres 2020 (2,3 Mrd. €) ähnlich hohe Investitionssummen verzeichneten. Das dritte Quartal verzeichnete mit einem Transaktionsvolumen von 1,86 Mrd. € ein leicht schwächeres Resultat. Das Ergebnis des zweiten Quartals sticht mit 1,42 Mrd. € besonders hervor, da dies das schlechteste Quartalergebnis aufweist. Corona hat in diesem Zeitraum den größten Einfluss auf die Welt genommen, das sich in dem schwachen zweiten Quartalergebnis widerspiegelt. Zum Jahresende 2019 wurde bereits ohne das Wissen, was im Jahr 2020 auf die Gesellschaft wartet, in Frage gestellt ob die 7 Mrd. € Marke erneut erreicht werden kann. Anscheinend, konnte die Logistikimmobilienbranche, wie eingangs erwähnt, getreu dem Motto nach Max Frisch, die Krise als einen „produktiven Zustand“ für sich nutzen. Dies zeigt sich anhand des erwirtschafteten Transaktionsvolumens im Covid-19- Jahr 2020, dem zweithöchsten jemals erzielten Ergebnis von 7,9 Mrd. €.

Die Renditen lagen im ersten Halbjahr bei 3,70%, die zum Jahreswechsel auf 3,35% gesunken sind. Diese Veränderung ist festgestellt, jedoch kann kein direkter Zusammenhang zur Corona-Pandemie aufgrund weiterer starker Einflussfaktoren wie zum Beispiel Flächenknappheit, steigende Immobilienpreise, neue Investoren usw. für das Sinken der Renditen ausgemacht werden.

Neeb, Schöne

Gleichbleibend zum Jahr 2019 ist erkennbar, dass in den meisten der Big-8-Standorte Mietpreissteigerungen auch im Jahr 2020 Einzug halten. Eine Relation zur Corona-Krise kann ähnlich wie bei den Renditen nur bedingt angenommen werden.

Es hat den Anschein, dass auch Investoren, die bislang nicht in Logistikimmobilien investiert haben, diese verstärkt nachfragen. Als ein Grund hierfür können die durch die Pandemie stark rückläufigen Bereiche wie Hotel, Büro und Einzelhandel genannt werden. Ebenso zeigen sich die Logistikimmobilien als ausgesprochen sichere Assetklasse. Selbst in der Käufergruppenaufteilung konnte der Anteil der „übrigen Investoren“ im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdreifacht werden.

Bei Betrachtung der Kapitalherkunft konnte 2020 eine Marktverschiebung hin zu inländischen Investoren verzeichnet werden. Lediglich im zweiten Quartal des Jahres wurde coronabedingt ein deutlicher Rückgang beobachtet. Der Trend des ersten Quartals, in dem ein stark erhöhtes Aufkommen inländischer Investoren ersichtlich wurde, konnte nach Eintritt der Pandemie nicht fortgesetzt werden. Somit konnte eine ähnliche Zusammensetzung der Kapitalherkunft wie im Vorjahr erreicht werden. Zu erwähnen ist dennoch, dass der Anteil deutscher Anleger in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen hat. Experten sind sich einig, dass die Assetklasse Logistik im Ranking der Investoren stark gestiegen ist.

Bei der genaueren Analyse der Big-8-Standorte konnte Berlin aufgrund seiner Auszeichnung als zukunftssträchigster Standort Europas und seiner erzielten Bestmarke von 1 Mrd. € Investitionsvolumen als Gewinner der bedeutendsten deutschen Standorte ausgemacht werden.

Zudem wurde im Zuge der Pandemie ersichtlich, dass viele in einer Krise relevanten Produkte aus der Pharmaindustrie, wie zum Beispiel Maskenproduktion im Ausland angesiedelt ist. Dies wurde von Seiten der Bundesregierung überdacht und deshalb kann die Logistikbranche im Bereich der Pharmalogistik als weiterer Profiteur aus der Pandemie hervorgehen.

Diese Arbeit befasste sich mit der Analyse des Investmentmarktes für Logistikimmobilien im Kontext der Covid-19-Pandemie, was jedoch auf das Jahr 2020 beschränkt war. Aufgrund der weiterhin anhaltenden Krise ist ein Ausblick und die Tragweite der Pandemie in Bezug auf Logistikimmobilien nicht einschätzbar. Dies könnte eine neue Fragestellung aufwerfen und einen eigenen Untersuchungsgegenstand darstellen.

Spannend wird sein, zukünftig zu betrachten, ob die vorherrschende Kapitalherkunft sowie die Aufteilung der Investorengruppen in dieser Form stabil bleibt und ob Veränderungen der Transaktionsvolumina beobachtet werden können. Experten erwarten für das Jahr 2021 weiterhin eine gute Entwicklung des Transaktionsvolumens.

Resümierend kann festgehalten werden, dass die Assetklasse Logistikimmobilien zu den größten Gewinnern der Krise gehört. Ebenso können die zukünftigen Aussichten als positiv eingeschätzt werden. Grundsätzlich wird die weitere Entwicklung des Investmentmarktes für Logistikimmobilien durch Ausmaß und Umfang des zukünftigen Verlaufs der Covid-19-Pandemie bestimmt werden.

Literatur- und Quellenverzeichnis

- Beyerle (2018): Beyerle, Thomas: Logistikimmobilien – Zwischen Investorenboom, Nachfrage und Black Friday. In: Bobka, Gabriele (Hrsg.): Spezialimmobilien von A bis Z. Bewertung, Modelle, Benchmarks und Beispiele. Köln: Bundesanzeiger Verlag GmbH, S. 747-772.
- BNP Paribas (2020): Logistikimmobilienmarkt Deutschland: Property Report 2020. Online im Internet: <https://www.realestate.bnpparibas.de/marktberichte/logistikmarkt/deutschland-property-report>, Zuletzt geprüft am 30.12.2020.
- BNP Paribas (2020a): At a Glance Q1 2020: Logistik-Investmentmarkt Deutschland. Online im Internet: <https://www.realestate.bnpparibas.de/marktberichte/logistik-investmentmarkt/deutschland-at-a-glance-q1-2020>, Zuletzt geprüft 16.01.2021.
- BNP Paribas (2020b): At a Glance Q2 2020: Logistik-Investmentmarkt Deutschland. Online im Internet: <https://www.realestate.bnpparibas.de/marktberichte/logistik-investmentmarkt/deutschland-at-a-glance-q2-2020>, Zuletzt geprüft 16.01.2021.
- BNP Paribas (2020c): At a Glance Q3 2020: Logistik-Investmentmarkt Deutschland. Online im Internet: <https://www.realestate.bnpparibas.de/marktberichte/logistik-investmentmarkt/deutschland-at-a-glance-q3-2020>, Zuletzt geprüft 16.01.2021.
- BNP Paribas (2020d): At a Glance Q4 2020: Logistik-Investmentmarkt Deutschland. Online im Internet: <https://www.realestate.bnpparibas.de/marktberichte/logistik-investmentmarkt/deutschland-at-a-glance-q4-2020>, Zuletzt geprüft 16.01.2021.
- BNP Paribas (2020e): At a Glance Q1 2020: Logistikmarkt Deutschland. Online im Internet: <https://www.realestate.bnpparibas.de/marktberichte/logistikmarkt/deutschland-at-a-glance-q1-2020>, Zuletzt geprüft am 23.01.2021.
- BNP Paribas (2020f): At a Glance Q2 2020: Logistikmarkt Deutschland. Online im Internet: <https://www.realestate.bnpparibas.de/marktberichte/logistikmarkt/deutschland-at-a-glance-q2-2020>, Zuletzt geprüft am 23.01.2021.
- BNP Paribas (2020g): At a Glance Q3 2020: Logistikmarkt Deutschland. Online im Internet: <https://www.realestate.bnpparibas.de/marktberichte/logistikmarkt/deutschland-at-a-glance-q3-2020>, Zuletzt geprüft am 23.01.2021.
- BNP Paribas (2020h): At a Glance Q4 2020: Logistikmarkt Deutschland. Online im Internet: <https://www.realestate.bnpparibas.de/marktberichte/logistikmarkt/deutschland-at-a-glance-q4-2020>, Zuletzt geprüft am 23.01.2021.
- Braune/Jansen (2016): Braune, Anna/Jansen, Felix: Nachhaltiges Bauen – DGNB-Zertifizierung für Logistikgebäude. In: Münchow, Malte-Maria (Hrsg.): Kompendium der Logistikimmobilie – Entwicklung, Nutzung und Investment. 2. Überarbeitete und erweiterte Auflage. Wiesbaden: IZ Immobilien Zeitung Verlagsgesellschaft. S. 391-408.
- Bone-Winkel/Uttich (2016): Bone-Winkel, Stephan/Uttich, Steffen: Unternehmensimmobilien als Assetklasse. In: Münchow, Malte-Maria (Hrsg.): Kompendium der Logistikimmobilie –

Neeb, Schöne

Entwicklung, Nutzung und Investment. 2. Überarbeitete und erweiterte Auflage. Wiesbaden: IZ Immobilien Zeitung Verlagsgesellschaft. S. 123-142.

Bulwiengesa (2015): Bulwiengesa AG: Logistik und Immobilien 2015. Online im Internet:

https://www.bulwiengesa.de/sites/default/files/logistik_und_immobilien_2015_de.pdf, Zuletzt geprüft am: 20.11.2020.

Bulwiengesa (2019): Bulwiengesa AG: Logistik und Immobilien 2019 – Über Mangel und Bedarf. Online im Internet:

https://www.bulwiengesa.de/sites/default/files/bulwiengesa_logistikstudie.pdf, Zuletzt geprüft am: 07.01.2021.

Bulwiengesa (2020): Bulwiengesa AG: Logistik und Immobilien 2020 – Nachhaltig und Zukunftssicher. Online im Internet:

https://www.bulwiengesa.de/sites/default/files/studie_logistik_und_immobilien_2020.pdf, Zuletzt geprüft am: 07.01.2021.

Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (2020): Faire globale Liefer- und Wertschöpfungsketten. Online im Internet:

<https://www.bmz.de/de/themen/lieferketten/index.html>, Zuletzt geprüft am 17.01.2021.

Colliers Immobilienlexikon (o. D.): Colliers International: Top-7-Städte. Online im Internet:

<https://www.colliers.de/immobilienlexikon/top-7-staedte/>, Zuletzt geprüft am 13.01.2021.

Dietz (2020): Dietz, Peter: In: Immobilienzeitung MÄRKTE: Klima und Technologie treiben die Logistik voran. Online im Internet:

<https://www.immobilien-zeitung.de/159269/klima-und-technologie-treiben-logistik-voran>, Zuletzt geprüft am 13.01.2021.

Dietz (2020a): Dietz, Peter: In: Immobilienzeitung MÄRKTE: Corona treibt Neubau von Logistikimmobilien. Online im Internet:

<https://www.immobilien-zeitung.de/1000075986/corona-treibt-neubau-von-logistikimmobilien>, Zuletzt geprüft am 14.01.2021.

Dietz (2020b): Dietz, Peter: In: Immobilienzeitung Aufbruch 2021: Logistik ist für Kommunen systemrelevant. Online im Internet:

<https://www.immobilien-zeitung.de/158557/logistik-ist-fuer-kommunen-systemrelevant>, Zuletzt geprüft am 13.01.2021.

Dietz (2020c): Dietz, Peter: In: Immobilienzeitung 43: Logistikimmobilien gehört die Zukunft. Online im Internet:

<https://www.immobilien-zeitung.de/158469/logistikimmobilien-gehört-zukunft>, Zuletzt geprüft am 15.01.2021.

Ehrhardt (2020): Ehrhardt, Mischa: Deutsche Technologie für die Impfstofflogistik. Online im Internet:

<https://www.dw.com/de/deutsche-technologie-für-die-impfstoff-logistik/a-55723428>, Zuletzt geprüft am 05.01.2021.

E-Commerce-Magazin (2020): Corona-Pandemie: So hat die Krise das Online Shopping verändert. Online im Internet:

<https://www.e-commerce-magazin.de/corona-pandemie-so-hat-die-krise-das-online-shopping-veraendert/>, Zuletzt geprüft am 29.01.2021.

Fiege/Alfermann (2016): Fiege, Jan/Alfermann, Kai: Anforderungen eines Kontraktlogistiklers an eine Logistikimmobilie. In: Münchow, Malte-Maria (Hrsg.): Kompendium der Logistikimmobilie – Entwicklung, Nutzung und Investment. 2. Überarbeitete und erweiterte Auflage. Wiesbaden: IZ Immobilien Zeitung Verlagsgesellschaft. S. 73-96.

Fleischer (2016): Fleischer, Andreas: City-Logistik – Neue Anforderungen an urbane Logistik. In: Münchow, Malte-Maria (Hrsg.): Kompendium der Logistikimmobilie – Entwicklung, Nutzung

- und Investment. 2. Überarbeitete und erweiterte Auflage. Wiesbaden: IZ Immobilien Zeitung Verlagsgesellschaft. S. 143-162.
- Gabler Wirtschaftslexikon (o. D.): Springer Fachmedien Wiesbaden: City-Logistik. Online im Internet: <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/city-logistik-29118/version-252735>, Zuletzt geprüft am 17.12.2020.
- Göckes (2020): Göckes, Robin: In: Immobilienzeitung MÄRKTE: Berlin ist wieder Europas Investmentstandort Nummer eins. Online im Internet: <https://www.immobilien-zeitung.de/1000074994/berlin-ist-wieder-europas-investmentstandort-nummer-eins>, Zuletzt geprüft am: 15.01.2021.
- Heintze (2020): Heintze, Alexander: Immobilienzeitung 26/2020: Heute noch Baumarkt, morgen Logistikhalle. Online im Internet: <https://www.immobilien-zeitung.de/157791/heute-noch-baumarkt-morgen-logistikhalle>, Zuletzt geprüft am 21.01.2021.
- IVG Research LAB (2012): Logistikmarkt - Vier Markttreiber der Zukunft. Online im Internet: https://www.gutachter-rath.de/docs/2012_LAB%203_IVG_Research_Logistikmarkt.pdf, Zuletzt geprüft am 20.01.2021.
- Jones Lang LaSalle (2012): Jones Lang LaSalle: Immobilienmarkt – Definitionen. Jones Lang LaSalle Research. Online im Internet: <https://www.jll.de/content/dam/jll-com/documents/pdf/research/emea/germany/de/jll-research-definitionen-extern-feb-2012.pdf>, Zuletzt geprüft am 13.01.2021.
- Koepke/Priessnitz (2016): Koepke, Rainer/Priessnitz, Christopher: Der Markt für Logistikimmobilien in Deutschland. In: Münchow, Malte-Maria (Hrsg.): Kompendium der Logistikimmobilie – Entwicklung, Nutzung und Investment. 2. Überarbeitete und erweiterte Auflage. Wiesbaden: IZ Immobilien Zeitung Verlagsgesellschaft. S. 489-514.
- Logix (2017): Logix GmbH: Logistikimmobilien - Dreh- und Angelpunkt der Supply Chain. Bedeutung, Funktion und Ansiedelungseffekte. Online im Internet: <https://www.logix-award.de/wp-content/uploads/2017/05/Logix-Studie-Logistikimmobilien-05-2017.pdf>, Zuletzt geprüft am 05.11.2020.
- Meitinger (2020): Meitinger, Therese: Covid-19: Wer transportiert den Impfstoff?. Online im Internet: <https://logistik-heute.de/news/covid-19-wer-transportiert-den-impfstoff-32230.html>, Zuletzt geprüft am 02.02.2021.
- Münchow (2016): Münchow, Malte-Maria: Logistikimmobilien als Investment – Stärken und Anforderungen. In: Münchow, Malte-Maria (Hrsg.): Kompendium der Logistikimmobilie – Entwicklung, Nutzung und Investment. 2. Überarbeitete und erweiterte Auflage. Wiesbaden: IZ Immobilien Zeitung Verlagsgesellschaft. S. 163-186.
- Münchow (2016a): Münchow, Malte-Maria (Hrsg.): Kompendium der Logistikimmobilie – Entwicklung, Nutzung und Investment. 2. Überarbeitete und erweiterte Auflage. Wiesbaden: IZ Immobilien Zeitung Verlagsgesellschaft.
- Neeb (2021): Neeb, Nora: Anlage A3 Expertenbefragung. In: Neeb, Nora (Hrsg.): Analyse des Investmentmarktes für Logistikimmobilien im Kontext der Covid-19-Pandemie (nicht veröffentlicht). Interview Experte 1.

Neeb, Schöne

Neeb (2021a): Neeb, Nora: Anlage A4 Expertenbefragung. In: Neeb, Nora (Hrsg.): Analyse des Investmentmarktes für Logistikimmobilien im Kontext der Covid-19-Pandemie (nicht veröffentlicht). Interview Experte 2.

Neeb (2021b): Neeb, Nora: Anlage A5 Expertenbefragung. In: Neeb, Nora (Hrsg.): Analyse des Investmentmarktes für Logistikimmobilien im Kontext der Covid-19-Pandemie (nicht veröffentlicht). Interview Experte 3.

Neeb (2021c): Neeb, Nora: Anlage A6 Expertenbefragung. In: Neeb, Nora (Hrsg.): Analyse des Investmentmarktes für Logistikimmobilien im Kontext der Covid-19-Pandemie (nicht veröffentlicht). Interview Experte 4.

Neeb (2021d): Neeb, Nora: Anlage A7 Expertenbefragung. In: Neeb, Nora (Hrsg.): Analyse des Investmentmarktes für Logistikimmobilien im Kontext der Covid-19-Pandemie (nicht veröffentlicht). Interview Experte 5.

Nehm/ Veres-Homm/ Kille (2009): Nehm, Alexander/ Veres-Homm, Uwe/ Kille, Christian: Logistikimmobilien in Deutschland – Markt und Standorte. Stuttgart: Fraunhofer Verlag.

Neumeier (2016): Neumeier, Kuno: Bedeutung der Logistikimmobilie für unterschiedliche Nutzergruppen. In: Münchow, Malte-Maria (Hrsg.): Kompendium der Logistikimmobilie – Entwicklung, Nutzung und Investment. 2. Überarbeitete und erweiterte Auflage. Wiesbaden: IZ Immobilien Zeitung Verlagsgesellschaft. S. 23-48.

Nölling (2016): Nölling, Philip: Die Digitalisierung des Handels – wachsende Anforderungen an die Logistikimmobilie aus Sicht eines KEP-Dienstleisters. In: Münchow, Malte-Maria (Hrsg.): Kompendium der Logistikimmobilie – Entwicklung, Nutzung und Investment. 2. Überarbeitete und erweiterte Auflage. Wiesbaden: IZ Immobilien Zeitung Verlagsgesellschaft. S. 97-108.

Ochs (2020): Ochs, Jutta: In: Immobilienzeitung MÄRKTE: Anlagedruck treibt zum Kauf älterer Logistikportfolios. Online im Internet: <https://www.immobilienzzeitung.de/1000076174/anlagedruck-treibt-zum-kauf-aelterer-logistikportfolios>, Zuletzt geprüft am 23.01.2021.

Realogis (2020): Investment-News 2020 – Industrie- und Logistikimmobilien. Online im Internet: https://www.realogis.de/fileadmin/user_upload/Marktberichte/investment/2020/pdf/mb_de_investment_2020.pdf, Zuletzt geprüft am 19.01.2021.

Siebert/ Tschammler/ Weber (2016): Siebert, Steven/ Tschammler, Timo/ Weber, Frank: Die Vermarktung von Logistikimmobilien als strukturierter Prozess. In: Münchow, Malte-Maria (Hrsg.): Kompendium der Logistikimmobilie – Entwicklung, Nutzung und Investment. 2. Überarbeitete und erweiterte Auflage. Wiesbaden: IZ Immobilien Zeitung Verlagsgesellschaft. S. 443-456.

Tschammler/ Fehrenbacher (2019): Tschammler, Timo/ Fehrenbacher, Markus: Kapitalströme im globalen Immobilienfondsmarkt. In: Rock, Verena/ Schumacher, Christoph/ Bäumer, Hubertus/ Pfeffer, Tobias (Hrsg.): Praxishandbuch Immobilienfondsmanagement und -investment. 2. Auflage. Wiesbaden: Springer Fachmedien. S. 3-18.

Statista (2020): Statista GmbH: Umsatz durch E-Commerce (B2C) in Deutschland in den Jahren 1999 bis 2019. Online im Internet: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/3979/umfrage/e-commerce-umsatz-in-deutschland-seit-1999/>, Zuletzt geprüft am 25.11.2020.

- Steves (2016): Steves, Ingo: Projektentwicklung von Logistikimmobilien. In: Münchow, Malte-Maria (Hrsg.): Kompendium der Logistikimmobilie – Entwicklung, Nutzung und Investment. 2. Überarbeitete und erweiterte Auflage. Wiesbaden: IZ Immobilien Zeitung Verlagsgesellschaft. S. 331-348.
- Voigtländer; Henger et al. (2013): Voigtländer, M.; Henger, R.; Haas, H.; Schier, M.; Jaroszek, L.; ... & Braun, N.: Wirtschaftsfaktor Immobilien 2013: Gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Immobilienwirtschaft. ZEW Gutachten/Forschungsberichte. Online aus dem Internet: https://www.researchgate.net/publication/325472705_Wirtschaftsfaktor_Immobilien_2013, Zuletzt geprüft am 13.01.2021.
- Vornholz (2017): Vornholz, Günter: Entwicklung und Megatrends der Immobilienwirtschaft. 3., grundlegend überarbeitete und aktualisierte Auflage. Berlin/Boston: De Gruyter Oldenburg.

Neeb, Schöne

Kurzbiografie der Autoren

Nora Neeb

studierte nach der Fachhochschulreife in Aschaffenburg Internationales Immobilienmanagement an der Technischen Hochschule Aschaffenburg und schließt dieses Studium voraussichtlich im Juli 2021 mit dem akademischen Grad Bachelor of Arts (B.A.) ab. Während ihres Studiums sammelte sie bereits berufliche Erfahrungen in Form von Praktika und ihrer Werkstudententätigkeit in der Immobilienbranche.

Die im Rahmen ihres Studiums unter der Betreuung von Herrn Prof. Dr.-Ing. Lars Bernhard Schöne verfasste Bachelorthesis mit dem Titel „Analyse des Investmentmarktes für Logistikimmobilien im Kontext der Covid-19-Pandemie“ diente als Grundlage für dieses Arbeitspapier.

Lars Bernhard Schöne,

wurde im Mai 2016 zum Professor für Immobilien-Betriebswirtschaft an die Fakultät Wirtschaft und Recht der Technischen Hochschule Aschaffenburg berufen. Seit April 2017 leitet er das IIWM Institut für Immobilienwirtschaft und -management und seit Oktober 2019 ist er Studiengangsleiter und Vorsitzender der Prüfungskommission für den Masterstudiengang Immobilienmanagement.

Prof. Schöne, geb. 1971 in Celle; studierte nach seiner Ausbildung zum Schreiner das Bauingenieurwesen an der Bergischen Universität Wuppertal. Nach dem Diplom und aufbauend dem 1. Staatsexamen für die Sekundarstufe II, promovierte er extern bei Univ.-Prof. Dr.-Ing. Claus Jürgen Diederichs am Lehr- und Forschungsgebiet Bauwirtschaft.

Vor seinem Wechsel in die Wissenschaft zeichnete er als Geschäftsführer einer Kapitalverwaltungsgesellschaft für ein Investitionsvolumen von 3,5 Mrd. € bzw. Transaktionen von über 700 Mio. € verantwortlich. Nebenbei war er über zehn Jahre Lehrbeauftragter für das Fachgebiet Portfolio- und Asset Management an der Technischen Universität München.

Prof. Schöne ist Mitglied im Ausschuss ‚Transparenz und Benchmarking‘ des Zentralen Immobilienausschusses Deutschland und in weiteren Gremien engagiert. Auf der 6. internationalen Fachmesse für Gewerbeimmobilien Expo-Real in München, wurde er für das Forschungsprojekt „Immobilien-Benchmarking für die Sparkassen-Finanzgruppe“, mit dem Anerkennungspreis der Immobilien-Fachpresse ausgezeichnet.

Prof. Schöne ist Lehrbeauftragter der Hochschule Biberach, Co-Autor des BDI-Manifestes für Wachstum und Beschäftigung – Deutschland 2020 sowie einer Vielzahl qualifizierter Fachbeiträge. Im SpringerVieweg-Verlag ist er in 4. bzw. 3. Auflage Herausgeber der beiden Standardwerke ‚Real Estate und Facility Management‘ sowie ‚Immobilien-Benchmarking‘.

Neeb, Schöne



IIWM Institut für
Immobilienwirtschaft
und-management
TH Aschaffenburg

Technische Hochschule Aschaffenburg
Würzburger Straße 45
D-63743 Aschaffenburg