

# Logistikimmobilien – Markt und Standorte 2013

Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien und Niederlande

Alexander Nehm  
Uwe Veres-Homm  
Annemarie Kübler  
Manuel Lorenz

**EXECUTIVE SUMMARY**

# Logistikimmobilien – Markt und Standorte 2013

## Neue Inhalte für einen dynamischen Markt

Logistikimmobilien sind mittlerweile als eigene Objektklasse in der Immobilienwirtschaft anerkannt. Heute gibt es neben einer Vielzahl von lokalen Marktberichten auch eigene Fachmagazine, Branchentreffen und Expertenpanels für diesen Bereich.

Dennoch sind valide Kennzahlen oder neutrale Beschreibungen über den Logistikimmobilienmarkt und die zugehörigen Regionen und Standorte nur schwer zu erhalten.

Deshalb analysiert die Fraunhofer SCS seit Jahren die Branche und veröffentlicht die Ergebnisse regelmäßig in der Reihe »Logistikimmobilien– Markt und Standorte«. Durch ihren objektiven Blick auf den Logistikimmobilienmarkt hat sich die Studie mittlerweile branchenübergreifend zum Standardwerk für alle betroffenen Marktakteure entwickelt, die sie für ihre Entscheidungsfindung heranziehen:

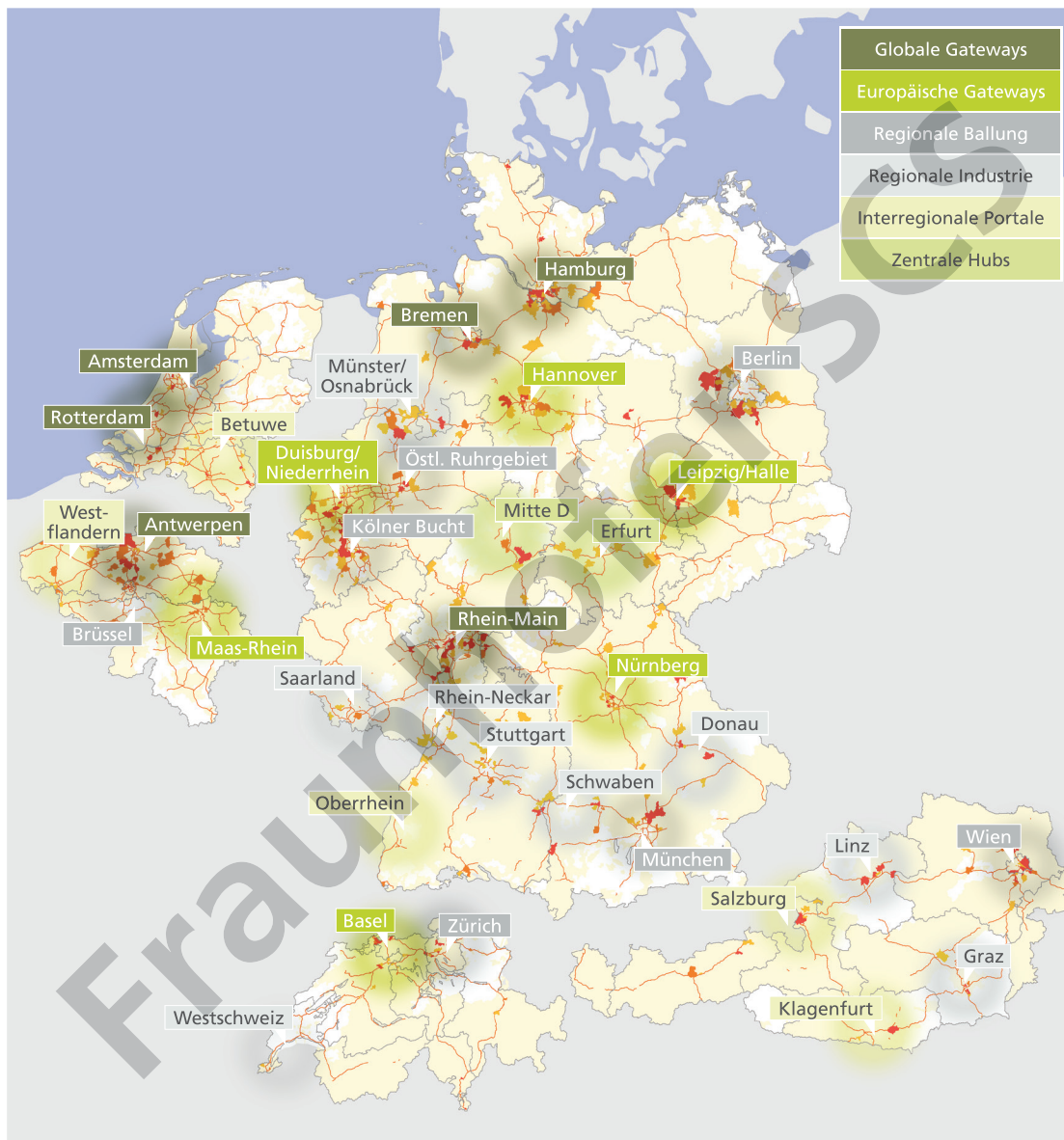
- Investoren nutzen die Standorttypologisierung und Detailergebnisse zur Einschätzung von Mikrolage und Drittverwendungsfähigkeit.
- Makler und Projektentwickler finden in der flächendeckenden Analyse der Standortattraktivität und -intensität Hinweise auf aussichtsreiche Regionen.
- Politik und Wirtschaftsförderung nutzen die vergleichende Bewertung der Top-Regionen, um sich ein Bild von der Wettbewerbssituation zu machen und fundierte Argumente für die Ausweisung und gezielte Vermarktung von Ansiedlungsflächen zu erhalten.
- Bauunternehmer und andere Zulieferer können die Größe und regionale Konzentration ihrer lokalen Absatzmärkte besser einschätzen.

Die kontinuierlichen Forschungsarbeiten der Fraunhofer SCS richteten sich auf diese Interessensgruppen aus und rückten die markttreibenden Themen der letzten Jahre in den Fokus. Zu den Neuerungen gegenüber der letzten Auflage gehören:

- eine Überarbeitung und Aktualisierung der bewährten Indexmethodik zur Identifikation der Top-Logistikregionen.
- die Erweiterung des Untersuchungsraumes und Übertragung der Attraktivitäts- und Intensitätsmessung auf die Märkte Belgien und Niederlande.
- die detaillierte Untersuchung unterschiedlicher Typen der Handelslogistik und der damit verbundenen Logik zur Standortwahl.
- die Entwicklung des Potentialindex für Deutschland, der diejenigen Regionen aufzeigt, in denen auch zukünftig mit einer regen Entwicklung von Logistikimmobilien zu rechnen ist.
- die Untersuchung der knappen Faktoren Arbeitskraft und Ansiedlungsfläche und deren Verteilung auf die Top-Logistikregionen.
- die Analyse und Verortung lokaler Branchencluster in der Nutzerstruktur der Logistikimmobilien (in den Detailprofilen).

# Fraunhofer Logistik-Landkarte

Die Top-Logistikstandorte in Deutschland, Österreich der Schweiz, Belgien und den Niederlanden



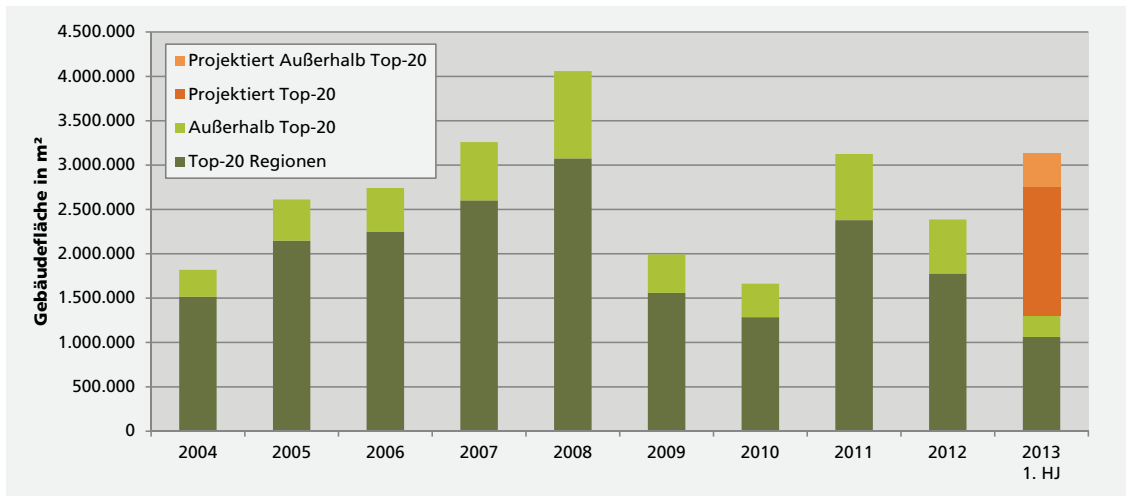
Funktionale Verortung der wichtigsten Logistikregionen

Die feinräumige Messung der Logistikattraktivität und -intensität in den untersuchten Ländern lässt die Definition von insgesamt 35 Top-Logistikregionen zu, die jeweils unterschiedliche logistische Aufgaben übernehmen. Auch die erstmalig untersuchten Länder Belgien und Niederlande zeigen in ihrem Kern eine flächendeckend hohe Bedeutung für die Logistikwirtschaft. Besonders hervorzuheben ist dabei ihre Rolle für die West- und Mitteleuropäischen Güterströme, sei es als Gateway für den europäischen Außenhandel in den großen Seehäfen oder als Standort für europäische Distributionszentren im Hinterland.

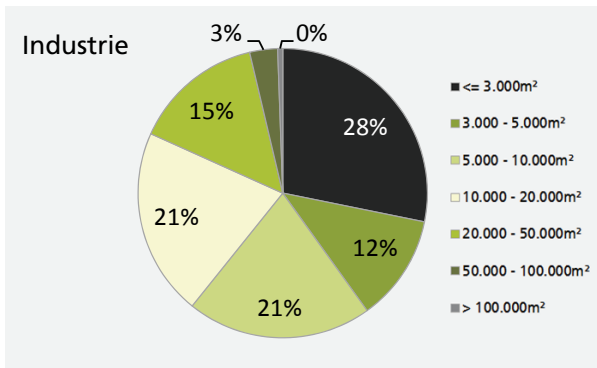
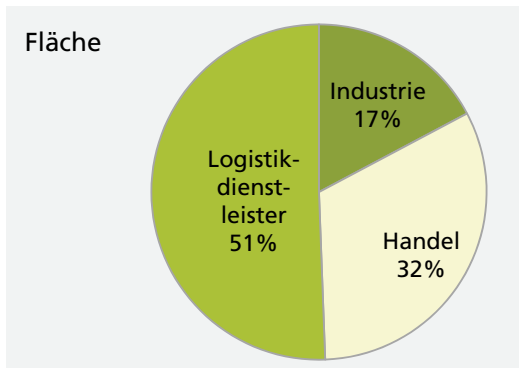
# Deutschland im Überblick

## Zahlen, Daten, Fakten zum größten Logistikimmobilienmarkt in Europa

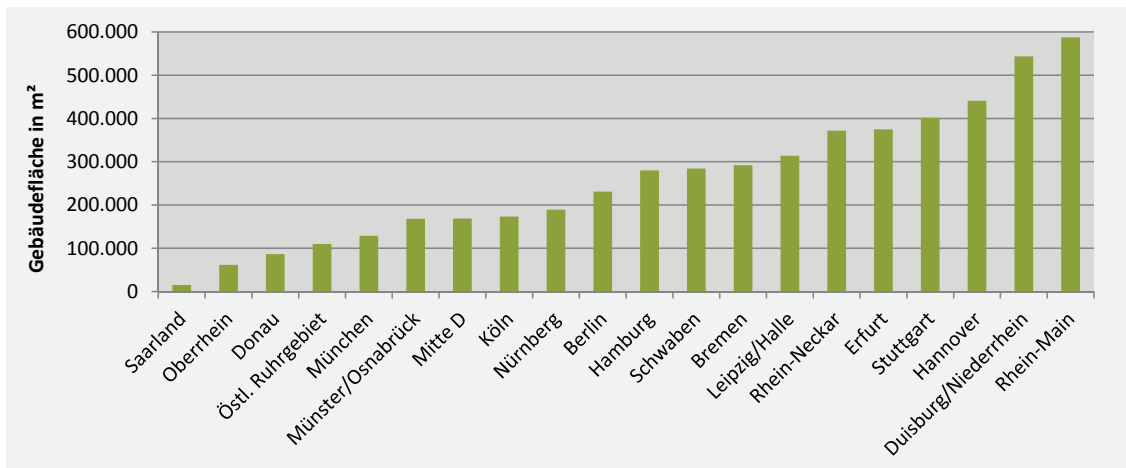
Die Analyse des Logistikimmobilienmarktes basiert auf einem über Jahre kontinuierlich gepflegten Datenbestand an rund 6.800 Logistikimmobilien in Deutschland. Diese Daten werden zu Kennzahlen bezüglich der Nutzerstruktur, der Neubauentwicklung und dem Wachstum in einzelnen Regionen verdichtet.



Anteile der Top-20 Logistikregionen an der gesamten Neubauaktivität



Links: Logistikimmobilienflächen nach Nutzerbranchen  
Rechts: Größenklassen von Logistikimmobilien der Industrie



Neubauaktivität 2011 bis Mitte 2013 in den Top-20 Logistikregionen

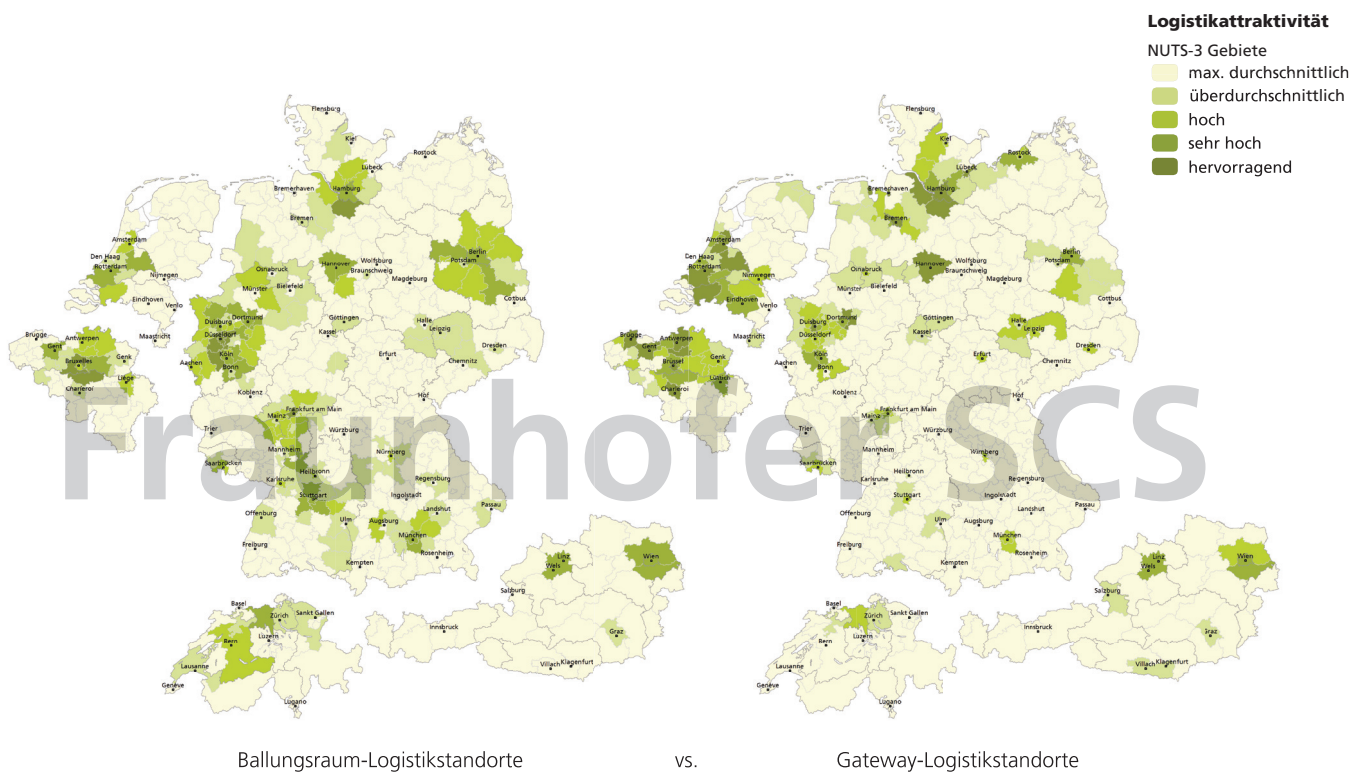


# Fünf Typen von Logistikstandorten

## Spezifische Anforderungen für unterschiedliche Aufgaben

Logistikansiedlungen sind heterogen und verlangen unterschiedliche Rahmenbedingungen. Nicht jeder Standort kommt gleichermaßen für die Abwicklung von verschiedenen logistischen Funktionen in Frage. Abhängig von der spezifischen Aufgabe, die ein Unternehmen mit dem Bau und dem Betrieb einer Logistikimmobilie erfüllen möchte, können die Anbindung an einen Frachtflughafen, die Nähe zu einer oder mehreren Produktionsstätten oder die zentrale Lage in dem geplanten Distributionsgebiet die ausschlaggebenden Faktoren bei der Standortentscheidung sein.

In der Studie werden deshalb fünf generische Ansiedlungstypen identifiziert und beschrieben, die den unterschiedlichen Anforderungen verschiedener Nutzer von Logistikimmobilien gerecht werden und eine differenzierte Betrachtung einzelner Regionen aufgrund ihrer individuellen Eignung für bestimmte Aufgaben ermöglichen.



Die beiden Beispiele zeigen, wie unterschiedlich die Anforderungen zweier verschiedener Logistiksysteme an einen Standort sein können. So liegt der Fokus für die Gateway-Standorte auf den Voraussetzungen bezüglich See-, Flughafen- und Hinterlandanbindung, während im Fall der Ballungsraum-Logistikstandorte die Anzahl und Kaufkraft der lokalen Einwohner höhere Bedeutung haben.

Während die Attraktivität für Gateway-Verkehre in den küstennahen Gebieten rund um die Nordseehäfen flächendeckend hoch ausfällt, kommen im Hinterland nur kleinräumige Gebiete um die Containerterminals in Frage. Die Ballungsräume sind hingegen stärker verteilt, wobei sich die Attraktivität vor allem im direkten Umland der Großstädte konzentriert.

# Der Potentialindex

## Ein Blick in die Zukunft

Ziel der Entwicklung des neuen Potentialindex war es, die zukünftigen Entwicklungsaussichten der deutschen Logistikregionen gegenüberzustellen und bewerten zu können. Der Zeithorizont ist dabei auf die nächsten drei bis fünf Jahre ausgerichtet.

Die knapper werdende Verfügbarkeit von Arbeitskräften und Ansiedlungsflächen wurde dabei ebenso bewertet, wie die zukünftige Entwicklung der lokalen Nachfrage nach Logistikdienstleistungen.

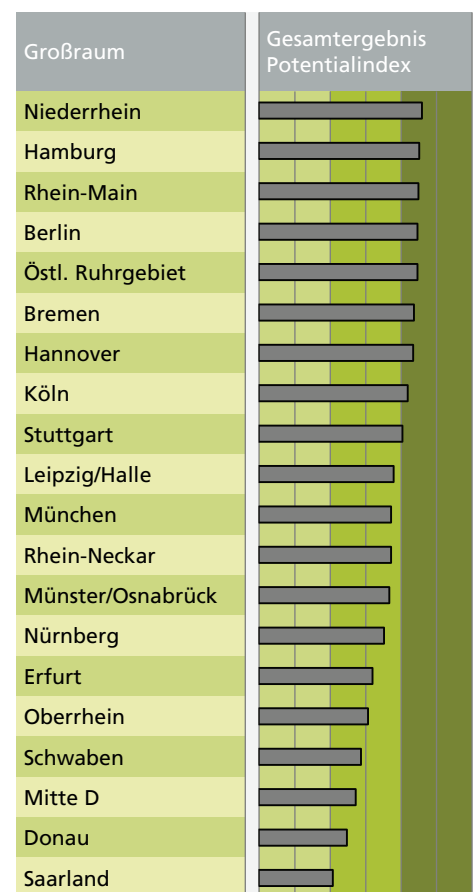
Konkret sind folgende Faktoren mit jeweils mehreren dahinter liegenden Kennzahlen eingeflossen:

- Beschäftigungspotential
- Flächenpotential
- Neubaudynamik
- Infrastrukturmaßnahmen
- Zukunftsbranchen
- Bevölkerungsentwicklung

Die Ergebnisse zeigen ein differenziertes Bild der logistischen Zukunftspotentiale in Deutschland. Neben einer feinräumigen Einschätzung, wo genau in den etablierten Logistikregionen die höchsten Potentiale bestehen, lassen sich durch den Abgleich von geringer Flächenverfügbarkeit und hoher Nachfrage diejenigen Regionen identifizieren, in denen der Flächenmangel zu echten Wachstumshemmnissen führen kann.

Dabei wird auch auf die aktuellen Schwierigkeiten bei der Ansiedlung von Logistikzentren eingegangen und eine potentielle Lösung durch Nutzung von Konversionsflächen diskutiert.

Die Gegenüberstellung der Teilergebnisse in den wichtigsten Logistikregionen zeigt darüber hinaus auf, welche Faktoren verbessert werden müssen, um auch in Zukunft zu den Top-Logistikstandorten zu gehören.



Aggregierte Ergebnisse des Potentialindex für die 20 Top-Logistikregionen in Deutschland

# Detaillierte Standortprofile

## Neutrale Fakten zu den Top-Logistikregionen

Die 35 identifizierten Top-Logistikregionen werden im Anhang der Studie ausführlich dargestellt und analysiert:

- primäre logistische Funktion
- Wettbewerbsposition im Vergleich zu den anderen Logistikregionen
- Stärken- und Schwächenprofil
- Detailkarten zur Logistikintensität und Nutzerverteilung
- Einschätzung der Flächenverfügbarkeit
- aktuelle Entwicklung auf dem Immobilien- und Logistikarbeitsmarkt
- Kennzahlen zu Neubauvolumen, Größenklassen, Nutzerstruktur, Flächen- und Mietpreisen (nur in Deutschland)

Die Informationen ermöglichen die Einschätzung der aktuellen Situation in den Logistikregionen und erleichtern die Bewertung von Ansiedlungs- und Investmentvorhaben.

### Logistikregion Nürnberg

#### Kurzprofil der Region

**Position im Standortvergleich**

**Lage**

Die Logistikregionen konzentrieren sich größtenteils auf die Stadtgebiet Nürnberg, die Region umfasst aber auch die beiden direkt angrenzenden Großräume Fürth und Erlangen sowie das nähere Umland. Im Norden erstreckt sich die Region bis nach Forchheim. Als Schnittpunkt mehrerer internationaler Fernverkehrsachsen und aller vier Verkehrsarten ist der Standort eine Drehscheibe für Nah- und Fernverkehr und nimmt eine strategische Rolle in vielen Logistiknetzwerken ein. Ein Überdurchschnittlich hoher Industrieanteil unter den Ansiedlern nutzt diese Voraussetzungen.

**Attraktivität**

Kosten	4
Ballungsraum	4
Wirtschaft	4
Mikroregion	4
Beschäftigung	4
Dienstleister	4
Bestandobjekte	4

**Potential**

Arbeitskräfte	4
Grundstücke	4
Neubauvolumen	4
lokale Nachfrage	4

**Stärken**

- Schnittpunkte aller Verkehrsträger (Vier Autobahnen, Hafen, Containerterminal der Bahn und Flughafen) mit vergleichsweise geringer Entfernung zueinander
- Deutsche Kernfunktion der Region durch günstige Lage in Mittelamerika und guter multimodaler Anbindung sowohl an die Nord-, als auch an die Südküste
- Ballungsraum und gut diversifizierte Wirtschaft sorgen für lokale Logistiknachfrage
- Gestaltung innovatives GVZ in Süddeutschland mit hohem Entwicklungsstand, Kooperation des Nürnberger Hafens mit dem anderen Donauhäfen

**Schwächen**

- Zahlreiche Logistikimmobilien in städtischen Gewerbegebieten ohne Erweiterungsoptionen
- Kaum Flächen für größere Logistikansiedlungen im Nürnberger Nahbereich verfügbar

### Logistikschwerpunkte in der Region

Die Logistikschwerpunkte sind in Nürnberg fast ausschließlich um das Stadtgebiet herum zu finden. Vor allem im Norden im Bereich des Flughafens und im Süden entlang des Hafengebietes sind die höchsten Intensitäten festzustellen. Nürnberg liegt strategisch günstig an der Kreuzung der überregional wichtigen Autobahnen A6, A63, A9 und A73. Der Flughafen Nürnberg ist ein bedeutendes multifunktionales Güterverkehrs- und Logistikzentrum innerhalb Süddeutschlands und mit täglichen Containerzugverbindungen i.a. nach Hamburg, Bremerhaven, Verona, Duisburg und Rotterdam eine wichtige Drehscheibe für Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen. Hinsichtlich des Entwicklungsstandes liegt das GVZ Nürnberg auf Platz 7 neben Bremen. Mit knapp 100.000 Luftfrachtmengen hat der Flughafen Nürnberg auch überregionale Bedeutung. Neben Nürnberg ist Forchheim ein weiterer regionaler Knoten mit hoher Logistikintensität.

#### Flächenverfügbarkeit

Ansiedlungsinteressierte der Logistikbranche finden im Nürnberger Raum kaum geeignete Flächen vor. Der Flächenmangel ist schon seit langem in der Region zu spüren. Dies betrifft vor allem große Gewerbeflächen mit einer 24-Stunden-Nutzbarkeit in der Nähe der Infrastrukturkanalpunkte. Da die in Gewerbe- und Industriegebieten in Nürnberg liegenden Flächen für logistische Ansiedlungen ungenutzt sind, führt dies zu einem Ausweichen ins weitere Umland, z.B. in Richtung Forchheim. Vorratshalt ist hier die günstigere Grundstückssituation. Ebenso gibt es Flächenpotentiale in Richtung Ansbach, sie belaufen sich auf etwa 47 ha. Weiterem, jedoch noch unerschlossenen Ansiedlungspotentialen von über 20 ha gibt es direkt an die A6 angrenzend. Im bayerischen Nürnberg sind aktuell noch ca. 11 ha an Logistikfläche verfügbar, jedoch bis auf ein Grundstück von rund 70.000 m<sup>2</sup> nur für Kleinansiedlungen geeignet. Derzeit ist keine Entspannung der Lage zu erwarten. Unternehmen sind weiterhin gezwungen ins Umland abzuwandern, insbesondere in Richtung Norden bis in den Coburger Raum gibt es noch Potential für weitere Ansiedlungen.<sup>1</sup>

1. Standort Nürnberg - 1000 Hektare GVZ-Gesamtheit (inkl. -Berücksichtigung der Tag 20-GVZ 2. Region Nürnberg - Fakten & Perspektiven Nürnberg - verfügbare Grundstücke & Immobilienangebote - Spezial-Marketing Nürnberg 10 2012

### Logistikregion Nürnberg

#### Aktuelle Entwicklung

**Immobilienmarkt**

Der Nürnberger Logistikmarkt konnte 2012 einen Flächenumsatz von ca. 241.000 m<sup>2</sup> verzeichnen. Der stark ansteigende Umsatz gegenüber dem Vorjahr ist unter anderem auf zwei große Abschlüsse mit 40.000 bzw. 50.000 m<sup>2</sup> Fläche von Semco Hegde und Lidl zurückzuführen.<sup>1</sup> Der lokale Immobilienmarkt in Nürnberg zeigt sich im Vergleich nur wenig dynamisch, was auf die Flächenknappheit zurückgeführt werden kann.

**Arbeitsmarkt**

Mit 8,1% liegt die Logistikbeschäftigung im Großraum Nürnberg leicht über dem deutschen Durchschnittswert und hat so noch Potential zur Steigerung. Kurzfristig sind aufgrund der vergleichsweise geringen Arbeitslosenquote von 4,5% nur wenige Logistikbeschäftigte zu gewinnen, auch langfristig ist ein nur begrenztes Arbeitskräftepotential für die Logistikbranche zu erwarten. Bis zum Jahr 2030 wächst die Region Nürnberg zwar, jedoch nur geringfügig. Im Vergleich zu anderen Logistikstandorten in Süddeutschland ist das Lohnniveau der Region Nürnberg durch die Konkurrenz der lokalen Logistikbranche durchaus konkurrenzfähig.

**Branchenstruktur**

Die Logistikansiedlungen in der Region konzentrieren sich relativ nah am Nürnberger Stadtgebiet. Dabei zeigen sich Schwerpunkte im westlichen Stadtrand sowie vor allem im Nordosten in Flugfeldnähe, am westlichen Stadtrand sowie vor allem in der Nähe des Hafens. Aufgrund der internationalen Drehscheibenfunktion des Standortes kommt dem Hafen eine besondere Bedeutung zu. Daher findet sich hier ein sehr hoher Nutzungsgrad der Immobilien durch die Logistikbranche, aber auch der Handel und die Industrie sind ansässig. In Fürth ist die Automobilbranche als Nutzer von Logistikflächen besonders stark vertreten, die Elektronikbranche ist dagegen dezentral über die gesamte Region verteilt. Prinzipial zeigt sich bei den großen Ansiedlungs Schwerpunkten der Region Nürnberg meist ein ausgeprägter Branchenmix.

**Infrastruktur**

2015 soll der Ausbau des staubelasteten Frankenschnellwegs in Nürnberg beginnen. Bis 2023 sollen ein Tunnel sowie umfassende Lärmschutzmaßnahmen errichtet werden.

Der geplante Ausbau der A6 südlich von Nürnberg ist ungewiss. Der urfah- und staufähige Streckenausbau sollte auf sechs Spuren erweitert werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und für Entlastung zu sorgen. Da bisher die Finanzierungszusage aus Berlin nicht vorliegt, sollen als kurzfristige Maßnahme die Seitenstreifen bei starkem Verkehrsaufkommen freigegeben werden.

Der geplante Donauausbau zur Sicherung der gegenläufigen und durchgängigen Barfußbarkeit der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße betrifft nicht nur die Logistikregion Donau, sondern würde auch dem Logistikstandort Nürnberg nachteilig stärken.

#### Miet- und Flächenpreise

**Mietpreise für Logistikimmobilien**

Zwischen 3,00 und 5,00 €/m<sup>2</sup> in Nürnberg für Logistikimmobilien pro Quadratmeter zu zahlen. Im Umland ist die Sparte ähnlich einstellbar. Das GVZ bewegt sich tendenziell an der oberen Grenze der marktüblichen Sparten. Insgesamt ist die Region damit im Mittelfeld einzuordnen, im Vergleich zu Standorten in Süddeutschland ist die Konkurrenz in Nürnberg sogar relativ gering. Bei den Flächenpreisen ist die Region dagegen auf einen vergleichsweise hohen Niveau. Im Umland fallen bis auf 1,30 €/qm zu Flächen im GVZ kosten um die 115 €/qm<sup>2</sup>.

**Kaufpreise für logistiktaugliche Flächen**

#### Logistikimmobilien

**Top-Ansiedlungen in den letzten Jahren**

Nutzer	Fläche (m <sup>2</sup> )	Jahr	Ort
Kühne & Nagel	30.000 m <sup>2</sup>	2013	Nürnberg
S&P	21.500 m <sup>2</sup>	2012	Forchheim
Logistik	21.000 m <sup>2</sup>	2012	Forchheim
Flach Transport	14.500 m <sup>2</sup>	2011	Nürnberg
Deutscher Stahl	22.000 m <sup>2</sup>	2012	Mittelfranken

insgesamt erstellte „unverbleibende“: 2.224.500 m<sup>2</sup>  
Neubaufläche seit 2008: 410.100 m<sup>2</sup>

1. Standort Nürnberg - 1000 Hektare GVZ-Gesamtheit (inkl. -Berücksichtigung der Tag 20-GVZ 2. Region Nürnberg - Fakten & Perspektiven Nürnberg - verfügbare Grundstücke & Immobilienangebote - Spezial-Marketing Nürnberg 10 2012

**Neubauten Logistikimmobilien in m<sup>2</sup>**

Die Neubautätigkeit im Raum Nürnberg hat in den letzten Jahren stetig zugenommen. Begründet wird die Entwicklung allerdings durch den Mangel an Flächen für die Logistikbranche. Insgesamt zählt die Region zu den weniger dynamischen Logistikstandorten.

**Logistikimmobilien nach Nutzergruppen**

**Logistikflächen nach Nutzerbranche**

Logistikdienstleister und die Elektronikbranche nehmen einen vergleichsweise hohen Anteil als Nutzer von Logistikimmobilien im Raum Nürnberg ein. Die Bedeutung des Handels und der Industrie ist, als relativ gering einzustufen.

#### Logistik-Flächenumsätze (PLZ-Gebiete) nach Nutzerbranchen

Bei der Flächenverteilung zeigt sich ein enorm hoher Anteil (knapp 60%) für Logistikimmobilien bis 10.000 m<sup>2</sup>. Diese sind meist in Stadtlage zu finden. Unterrepräsentiert sind hingegen alle anderen Größenklassen zwischen 20.000 und 100.000 m<sup>2</sup>.

**Fraunhofer-Institut für  
Integrierte Schaltungen IIS**

Institutsleitung  
Prof. Dr.-Ing. Albert Heuberger

Am Wolfsmantel 33  
91058 Erlangen

**Fraunhofer-Arbeitsgruppe für  
Supply Chain Services SCS**

Leitung  
Prof. Dr.-Ing. Albert Heuberger

Geschäftsführung  
Alexander Nehm

Nordostpark 93  
90411 Nürnberg

Telefon +49 911 58061-9500  
Fax +49 911 58061-9599

info@scs.fraunhofer.de  
www.scs.fraunhofer.de

Die Studie »Logistikimmobilien – Markt und Standorte 2013« bietet mit wissenschaftlich fundierten Analysen und Bewertungen einen objektiven Blick auf den Logistikimmobilienmarkt. Sie richtet sich an alle Akteure, die in diesem Immobiliensegment aktiv sind und bildet damit die Grundlage für die Investitionsentscheidungen bzw. die Standort- und Immobilienbewertungen von Nutzern, Projektentwicklern, Maklern, Beratern, Investoren und kommunalen Flächenanbietern. Die neue Auflage erweitert die Analyse der Top-Logistikregionen um die bedeutenden Logistikmärkte Belgien und die Niederlande. In Deutschland wird der Blick in die Zukunft gerichtet und der Fokus auf die noch bestehenden Entwicklungspotenziale der bereits etablierten Logistikregionen gelegt. Das Thema Flächenverfügbarkeit und Brownfield-Development wird dabei ebenso betrachtet, wie die Auswirkungen des Handels als einem der stärksten Nachfrager nach Logistikflächen in den letzten Jahren.

**Die Studie 2013**

- identifiziert und beschreibt methodisch die Top-Logistikregionen in den Ländern Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien und den Niederlanden,
- zeigt mit dem neuen Potenzialindex diejenigen Regionen in Deutschland auf, die aufgrund ihrer Angebots- und Nachfrageentwicklung auch zukünftig von einer hohen Neubaudynamik geprägt sein werden,
- analysiert die unterschiedlichen Anforderungen und Standortentscheidungen von stationärem und Online-Handel,
- bietet aktualisierte Detailprofile der Top-Logistikregionen, zeigt die jeweiligen Stärken und Schwächen auf und geht auf gegenwärtige Entwicklungen in den lokalen Teilmärkten ein.

**Bezug:**

Verlag: Fraunhofer IRB Verlag, Stuttgart

Erscheinungstermin: Ende Oktober 2013

ISBN: 978-3-8396-0613-1

Kosten: 235 Euro inkl. Mehrwertsteuer

Sprache: Deutsch

Geb. Ausgabe: ca. 280 Seiten in Farbe,

davon 110 Seiten detaillierte Standortprofile

Plus: »Fraunhofer Logistiklandkarte Deutschland,

Österreich, Schweiz, Belgien und Niederlande«,

(Poster zum Herausnehmen)

Die Studie wird unterstützt von:



... and it's possible.