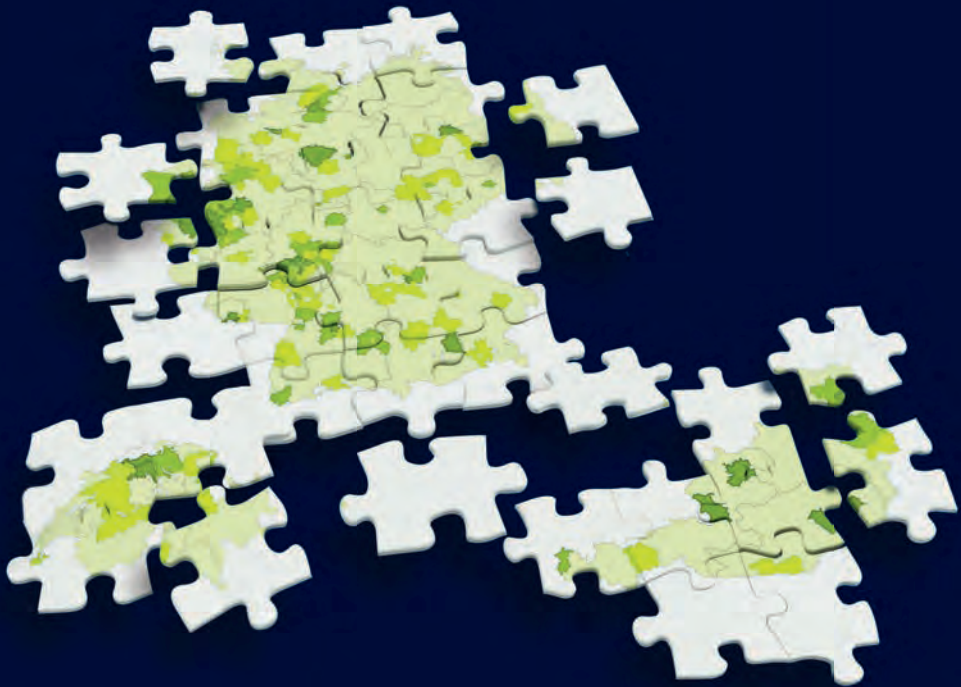


Alexander Nehm

# Logistik- Standortstrukturen

Eine exploratorische Untersuchung der Lage und der Merkmale von Logistikstandorten und deren Struktur beeinflussende Faktoren



**Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:**

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Verlag: DVV Media Group GmbH  
Nordkanalstr. 36  
20097 Hamburg  
Telefon: +49 (0)40 237 14-01  
Fax: +49 (0)40 237 14-285 50  
E-Mail: [leserservice@dvz.de](mailto:leserservice@dvz.de)  
Internet: [www.dvz.de](http://www.dvz.de)

Druck: TZ-Verlag & Print GmbH, Roßdorf

Coverabbildung: Fraunhofer Arbeitsgruppe für Supply Chain Services

© 2014 DVV Media Group

ISBN 978-3-87154-498-9

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen jeder Art, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeisung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

## Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Herausgebers.....	V
Vorwort des Verfassers.....	VII
Inhaltsverzeichnis .....	XI
Abbildungsverzeichnis .....	XV
Tabellenverzeichnis .....	XVIII
<b>1. Logistikstandorte in Deutschland – Zufällige Verdichtungen oder systematische Strukturen? .....</b>	<b>- 21 -</b>
1.1 Spezifizierung der Forschungsfragen.....	- 23 -
1.2 Wie sich logistische Standortstrukturen identifizieren und ableiten lassen – Prinzipielle Vorgehensweise .....	- 25 -
1.3 Vorstellung der einzelnen Kapitel.....	- 29 -
1.4 Adressaten der Untersuchung.....	- 32 -
<b>2. Klärung zentraler Begriffe und Eingrenzung des Untersuchungsfelds .....</b>	<b>- 34 -</b>
2.1 Logistikverständnis .....	- 35 -
2.1.1 Von der T-U-L Logistik zum Management von Fließsystemen – Logistikevolution .....	- 36 -
2.1.2 Ein heterogener Markt mit einem nationalen Volumen von € 223 Mrd. – Logistikmarkt und Bedeutung .....	- 40 -
2.2 Zur Definition von Logistikimmobilien als sichtbare Ergebnisse von Standortentscheidungen .....	- 47 -
2.3 Akteure und Entscheidungen im „Lebenszyklus“ der Logistik- immobilie .....	- 56 -
<b>3. Rückschau auf Beiträge der klassischen und neueren Standorttheorien.....</b>	<b>- 67 -</b>
3.1 Die klassischen ökonomischen Standorttheorien .....	- 67 -
3.1.1 Entwicklung der Standorttheorie mit Fokus auf industrieller Standorttheorie.....	- 68 -
3.1.2 Grenzen des Transportkostenansatz bei der Identifikation logistischer Standortmuster .....	- 79 -
3.1.3 Allgemeine Standortfaktoren für Unternehmen .....	- 82 -

3.2	Neuere Beiträge zu den Wechselwirkungen zwischen Logistikstandorten und Raumwirkungen .....	- 88 -
<b>4.</b>	<b>Fakten und Trends im Markt für Logistikimmobilien in Deutschland heute.....</b>	<b>- 95 -</b>
4.1	Zur Marktentwicklung von Logistikimmobilien .....	- 95 -
4.2	Ursachen für die Entwicklung des Logistikimmobilienmarktes und Trends, die Logistikstandorte beeinflussen.....	- 102 -
4.2.1	Erhöhte Nachfrage nach Logistikimmobilien durch Outsourcing im Bereich der Kontraktlogistik .....	- 104 -
4.2.2	Prägung des Logistikimmobilienmarktes durch Projektentwickler und Investoren.....	- 108 -
4.2.3	Veränderung von Warenströmen und Standortstrukturen durch Globalisierung und fallende Grenzen.....	- 110 -
4.2.4	Neue Zentralität der Logistikzentren durch die Wachstumsbranche E-Commerce .....	- 116 -
4.2.5	Der Einfluss von „neuen“ Kundenanforderungen auf die Standorte von Logistikzentren (Servicezeiten, JIT, Urbanisierung) .....	- 119 -
4.2.6	Begrenzung des „unendlichen“ Wachstums durch Flächenknappheit .....	- 122 -
4.3	Die wichtigsten Logistikstandorte in Deutschland – Bisher identifizierte Standortstrukturen trotz der hohen Heterogenität-	125 -
4.4	Allgemeine und spezielle Standortfaktoren für die Ansiedlung von Logistikimmobilien.....	- 135 -
4.5	Notwendigkeit einer spezifischen und funktionsbezogenen Differenzierung und Segmentierung für den Markt für Logistikimmobilien und -standorte – Zusammenfassung .....	- 145 -
<b>5.</b>	<b>Zu Merkmalen und Beschreibungskategorien logistischer Standorte .....</b>	<b>- 147 -</b>
5.1	Deutliche Einengung der Standortwahl durch die logistischen Grundstrukturen – Logistische Systeme als strukturelle Basis.....	- 148 -
5.1.1	Die Subsysteme der Logistik .....	- 148 -
5.1.2	Abhängigkeit der Positionierung von Netzwerk- und Distributionsstrukturen – Lieferanten- und Kundenbeziehungen-	151 -
5.1.3	Regionale Ausrichtung von Logistikimmobilien .....	- 156 -
5.1.4	Kundenbeziehung und Empfängerstruktur und damit verbundene „Lieferversprechen“ als Herausforderung .....	- 158 -

---

5.1.5	Funktionsorientierter Wertschöpfungsstufenansatz zur Differenzierung nach logistischer Nutzung – Güterstruktur als Determinante .....	159 -
5.1.6	Unterstützung der Entwicklung von unterschiedlichen Standorttypen durch den morphologischen Kasten.....	164 -
5.2	Zu einer „generischen“ Typologie logistischer Standorte entlang der Wertschöpfungsstufen .....	168 -
5.2.1	Logistik-Standorttypen des industriellen Sektors.....	170 -
5.2.1.1	Logistikstandorte zur Ver- und Entsorgung der Produktion (Ansiedlungstyp 1) .....	171 -
5.2.1.2	Logistikstandortwahl im Bereich After Sales der Hersteller (Ansiedlungstyp 2) .....	174 -
5.2.1.3	Logistikstandortwahl bei importierenden Herstellern (Ansiedlungstyp 9) .....	176 -
5.2.2	Logistik-Standorttypen des Handelssektors .....	180 -
5.2.2.1	Logistikstandortwahl bei Unternehmen des Großhandels (Ansiedlungstyp 3 und 4) .....	181 -
5.2.2.2	Logistikstandortwahl bei Unternehmen des Einzelhandels (Ansiedlungstyp 5 und 6) .....	183 -
5.2.2.3	Logistikstandortwahl bei Unternehmen des Versand- und Internethandels (Ansiedlungstyp 7) .....	186 -
5.2.2.4	Logistikstandortwahl bei importierenden Handelsunternehmen (zu Ansiedlungstyp 9).....	187 -
5.2.3	Logistik-Standorttypen in Dienstleisternetzwerken (Ansiedlungstyp 8) .....	188 -
5.3	Zusammenfassung und Bildung der generischen Charakteristika der Grundmuster .....	191 -
<b>6.</b>	<b>Abgleich realer Standortstrukturen mit den generischen Logistikstandort-Typen .....</b>	<b>193 -</b>
6.1	Vorgehensmodell.....	193 -
6.1.1	Die Logistikimmobiliendatenbank .....	194 -
6.1.2	Die Datenbank zu Standortfaktoren auf Ebene der Kreise (NUTS-3 Gebiete) in Deutschland .....	205 -
6.2	Zu logistischen Standortmustern – Auswertung der Daten .....	209 -
6.3	Eigenes logistisches Standortmuster je Ansiedlungstyp – Die Ergebnisprofile.....	213 -

6.3.1	Logistische Standortmuster produzierender Unternehmen .....	- 217 -
6.3.2	Logistische Standortmuster produzierender Unternehmen im Bereich After Sales.....	- 221 -
6.3.3	Logistische Standortmuster des Großhandels im Lebensmittelsegment .....	- 225 -
6.3.4	Logistische Standortmuster des Großhandels mit sonst. Gütern	- 229 -
6.3.5	Logistische Standortmuster des Einzelhandels im Lebensmittelsegment .....	- 233 -
6.3.6	Logistische Standortmuster des Einzelhandels Nonfood .....	- 237 -
6.3.7	Logistische Standortmuster des Versand- und Internethandels..	- 241 -
6.3.8	Logistische Standortmuster der Netzwerk-Logistikdienstleister	- 245 -
6.3.9	Logistische Standortmuster importierender Hersteller und Händler .....	- 250 -
6.3.10	Logistik ist nicht gleich Logistik – zumindest aus Standortsicht – Zusammenfassung der Ergebnisse des empirischen Teils.....	- 255 -
6.4	Neue Ansätze der Mustersuche durch weitere geografische Auswertungen .....	- 258 -
6.4.1	Logistikstandorte nach Wirtschaftszweigen.....	- 259 -
6.4.2	Logistikstandorte bei einer Mehrzentrallager-Strategie .....	- 261 -
6.4.3	Bedeutung von Beschäftigungsstatistiken und deren Verortung für die Validierung der Ergebnisse .....	- 264 -
<b>7.</b>	<b>Zusammenfassung, kritische Reflexion und weiterer Forschungsbedarf .....</b>	<b>- 267 -</b>
7.1	Zusammenfassung der Forschungsziele und -ergebnisse .....	- 267 -
7.2	Folgerungen und Handlungsempfehlungen für die Adressaten ..	- 271 -
7.3	Kritische Reflexion und weiterer Forschungsbedarf .....	- 273 -
	<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>- 277 -</b>

---

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: „Säulen“ zur Beantwortung der Forschungsfrage.....	26 -
Abbildung 2: Aufbau der Untersuchung .....	29 -
Abbildung 3: Logistikumsatzwert in Mrd. € – Europa 2011.....	41 -
Abbildung 4: Logistikmarktvolumen in Deutschland seit 1995 in Mrd. €.....	42 -
Abbildung 5: Logistikumsätze nach Leistungsart für Deutschland 2011 .....	43 -
Abbildung 6: Aufteilung der Logistikwirtschaft in die elementaren Funktionsbereiche und „outsourced“-Anteile .....	44 -
Abbildung 7: Zusammensetzung des Logistikmarktes in Deutschland 2011-	46 -
Abbildung 8: Kategorisierung der Logistikimmobilien.....	51 -
Abbildung 9: Bezeichnungen und Kategorisierungsansätze von Logistikimmobilien .....	53 -
Abbildung 10: Akteure der Logistikimmobilien-Wirtschaft .....	57 -
Abbildung 11: Logistik-Investments nach Käufergruppen 2011.....	61 -
Abbildung 12: Verteilung der Logistikimmobilien-Fläche nach Nutzern .....	62 -
Abbildung 13: Lagerrente nach Weber bei einem Anbauprodukt.....	70 -
Abbildung 14: Die Thünenschen Ringe .....	72 -
Abbildung 15: Transportkostenminimalpunkt bei zwei Gewichtsverlustmaterialien nach Weber.....	76 -
Abbildung 16: Entwicklung der Transportkosten .....	80 -
Abbildung 17: Standortmuster "Gateways, Korridore und Hinterland" .....	92 -
Abbildung 18: Lagerflächenumsatz Deutschland.....	98 -

Abbildung 19: Entwicklung der Logistikimmobilien-Neubauten .....	- 100 -
Abbildung 20: Transaktionsvolumen in Deutschland 1. Halbjahr 2012 nach Assetklassen .....	- 101 -
Abbildung 21: Trends, die auf den Logistikimmobilienmarkt wirken.....	- 104 -
Abbildung 22: Aufteilung der Logistikwirtschaft in die elementaren Funktionsbereiche und „outsourced“ Anteile .....	- 106 -
Abbildung 23: Entwicklung des Weltcontainerumschlags.....	- 112 -
Abbildung 24: Umsatzentwicklung des E-Commerce.....	- 117 -
Abbildung 25: Europäischer KEP-Markt – Historisches und künftiges Wachstum .....	- 118 -
Abbildung 26: Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsfläche in Deutschland.....	- 124 -
Abbildung 27: Fraunhofer Logistik-Landkarte – Die Top-Logistikstandorte in Deutschland, Österreich und der Schweiz .....	- 128 -
Abbildung 28: Logistik-Standortmatrix Deutschland 2011.....	- 130 -
Abbildung 29: Verschiedene Ebenen bei der Standortentscheidung .....	- 136 -
Abbildung 30: Subsysteme der Logistik.....	- 149 -
Abbildung 31: Grundstrukturen von Logistiksystemen .....	- 153 -
Abbildung 32: Zentrale vs. dezentrale Lagerstruktur .....	- 155 -
Abbildung 33: Regionale Ausrichtung von Logistikimmobilien .....	- 157 -
Abbildung 34: Generische Ansiedlungstypen – Branchenansatz orientiert an den Wertschöpfungsstufen.....	- 170 -
Abbildung 35: Raster- und Hub-and-Spoke-System .....	- 189 -



Abbildung 36: Vorgehensweise zur Ermittlung logistischer  
Standortmuster .....- 193 -

Abbildung 37: Verteilung der Stichprobe anhand des Verwendungszwecks  
der Immobilie ..... - 202 -

Abbildung 38: Logistikkimmobilien- und Standorte der Maschinenbau-  
Branche in Deutschland (Hersteller) ..... - 260 -

Abbildung 39: Logistikkimmobilien- und Standorte von Unternehmen die  
vier Zentrallager in Deutschland bewirtschaften .....- 263 -

Abbildung 40: Logistikbeschäftigung in Deutschland .....- 265 -

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Adressaten der Untersuchung .....	- 32 -
Tabelle 2: Darstellung der elementaren logistischen Transferfunktionen...	- 37 -
Tabelle 3: Allgemeingültige Definitionen zum Begriff "Logistikimmobilie" .	- 49 -
Tabelle 4: Kategorisierungsmöglichkeiten von Logistikimmobilien .....	- 53 -
Tabelle 5: Standortfaktoren ausgewählter Modelle und Theorien .....	- 84 -
Tabelle 6: Alternative Kategorisierung von Standortfaktoren nach Peters/Brühl/Stelling.....	- 86 -
Tabelle 7: Alternative Kategorisierung von Standortfaktoren nach Voigt ...	- 87 -
Tabelle 8: Literatur zu logistischen Standortstrukturen .....	- 89 -
Tabelle 9: Logistikimmobilienreports der Maklerhäuser .....	- 97 -
Tabelle 10: Die acht Megatrends der Logistik .....	- 103 -
Tabelle 11: Gebäudekriterien drittverwendbarer Logistikimmobilien.....	- 109 -
Tabelle 12: Clusterung von Logistikstandorten .....	- 131 -
Tabelle 13: Die 20 wichtigsten Logistikregionen in Deutschland .....	- 133 -
Tabelle 14: Standortfaktoren in der Mesoebene .....	- 137 -
Tabelle 15: Logistische Standortfaktoren nach Relevanz .....	- 140 -
Tabelle 16: Logistik-Standortfaktoren nach Nehm et al.....	- 142 -
Tabelle 17: Europas Standorte für Distributionszentren ausgewählter Industrien .....	- 161 -
Tabelle 18: Typologisierung generischer Standorttypen.....	- 163 -

Tabelle 19: Morphologischer Kasten zur Typologisierung von  
 Logistikstandortentscheidungen .....- 166 -

Tabelle 20: Morphologischer Kasten zur Typologisierung von  
 Logistikstandortentscheidungen mit Ansiedlungsbeispielen- 167 -

Tabelle 21: Inhalte der Logistikimmobiliendatenbank .....- 199 -

Tabelle 22: Rahmendaten zu den untersuchten Logistikimmobilien .....- 201 -

Tabelle 23: Verteilung der Stichprobe hinsichtlich der Branchen .....- 203 -

Tabelle 24: Bewertungsmatrix zu den logistischen Standortfaktoren .....- 206 -

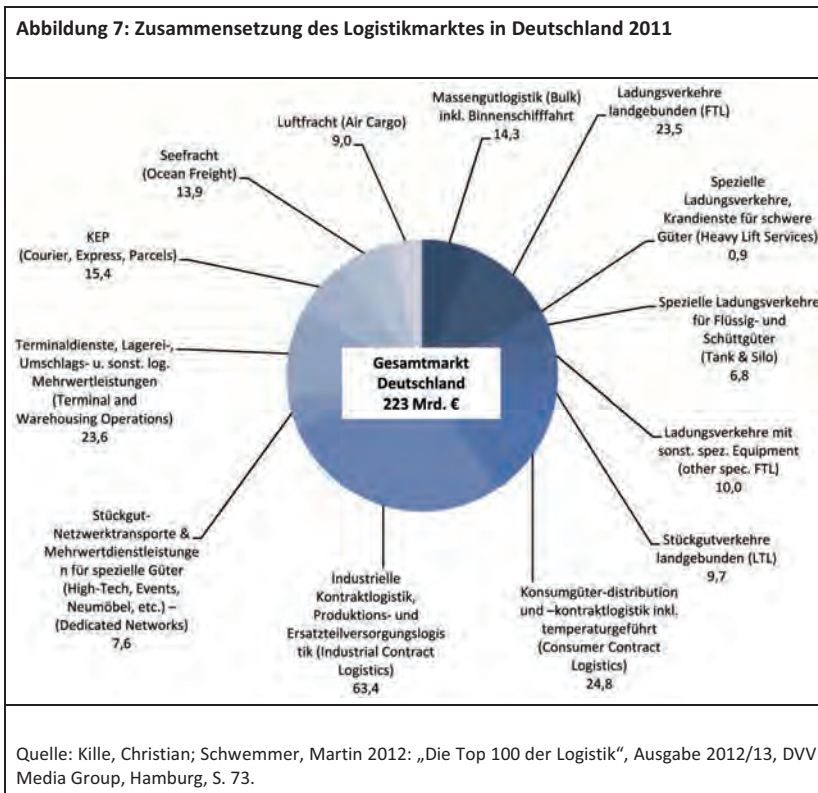
Tabelle 25: Ausprägung der Standortfaktoren der neun Ansiedlungstypen- 212 -

Tabelle 26: Generische Ansiedlungstypen im Überblick.....- 214 -

Tabelle 27: Die 20 wichtigsten Logistikregionen in Deutschland .....- 216 -

Tabelle 28: Regionen-Typen-Matrix.....- 256 -

Tabelle 29: Unternehmen mit Mehrzentrallager-Strategie.....- 262 -



Diese Segmentierung der Logistikwirtschaft soll zunächst die extreme Spreizung der logistischen Leistungen verdeutlichen. Bereits an dieser Stelle ist nachvollziehbar, dass zur Erfüllung dieser Vielzahl an heterogenen Aufgaben und Aktivitäten teilweise vollkommen unterschiedliche Assets benötigt werden, was u.a. in erheblichem Maße das eingesetzte Personal (von einfachen Lagertätigkeiten bis zu Managementaufgaben), die notwendigen Transportträger (vom einfachen Sprinter bis hin zum Containerschiff) als auch die eingesetzten Logistikimmobilien (vom Cross-Docking-Center bis zum Europäischen Zentrallager) sowie die dazu notwendigen Standorte betrifft. An späterer Stelle wird dieser Ansatz noch deutlich verfeinert und erweitert sowie für die empirische Verwertung angepasst.

## 2.2 Zur Definition von Logistikimmobilien als sichtbare Ergebnisse von Standortentscheidungen

Ebenso wie die Logistik selbst umfasst auch der Terminus der Logistikimmobilie eine extreme Bandbreite an Begrifflichkeiten, die unter dieser Thematik subsummiert werden. In logistischen Fachmagazinen oder -zeitschriften wird meist unstrukturiert von Zentrallagern, Logistikzentren, Distributionshallen, Cross-Docking-Centern, Warenumschlagszentren etc. gesprochen. In der Literatur<sup>39</sup> gibt es einige Versuche, die Logistikimmobilie und die unterschiedlichen Unterarten zu definieren; durchsetzen konnte sich bis heute jedoch keine einheitliche Vorgehensweise.

Bezeichnend für die noch junge Assetklasse<sup>40</sup> ist beispielsweise, dass erst im Jahr 2012 mit dem „Kompendium der Logistikimmobilie“<sup>41</sup> ein umfassendes (Nachschlage-) Werk zu dieser speziellen Thematik erschienen ist. Insbesondere die wachsende Beachtung der Logistikimmobilien durch den Kapitalmarkt, beispielsweise in Form von Spezial-Immobilien-Fonds, sorgt für zunehmenden Bedarf an Standardisierung bzgl. Definition, Markterhebungen etc.

Eine einheitliche Definition von Logistikimmobilien gestaltet sich schwierig, weil die Ausgestaltung von Logistikimmobilien stark von unternehmensspezifischen Entscheidungen abhängt. Zudem sind die Interessenten für Logistikimmobilien äußerst heterogen und in zahlreichen, sehr unterschiedlichen wirtschaftlichen Bereichen<sup>42</sup> tätig. Das bedeutet, dass je nach Beziehung zu einer Logistikimmobilie eine andere Perspektive bzw. anderes Interesse und somit ein unterschiedlicher Definitionsansatz existiert. So

<sup>39</sup> Vgl. Tabelle 3

<sup>40</sup> vgl. Kapitel 4.1, in dem insbesondere auf die Marktentwicklung von Logistikimmobilien eingegangen wird.

<sup>41</sup> Münchow, Malte-Maria (Hrsg.) 2012: „Kompendium der Logistikimmobilie“, Wiesbaden.

<sup>42</sup> siehe Kapitel 2.3.

Logistikdienstleister nutzen etwa 55 Prozent der Gesamtfläche. Dies ist deshalb plausibel, da – wie in Kapitel 2.1.2 beschrieben wurde –, etwa die Hälfte aller Logistikleistungen an Dienstleister fremd vergeben ist.



Je nach Branche und logistischem Auftrag unterscheiden sich die Gestaltung der Logistikimmobilie sowie die Wahl des Standortes. Diese Erkenntnis ist zentraler Baustein der ausführlichen Analyse von logistischen Standortmustern an späterer Stelle und wird deshalb in diesem Abschnitt nicht näher vertieft.

Wie bereits erwähnt, kommen auch die Unternehmen aus Industrie, Handel und Logistikdienstleistung nicht nur als Nutzer, sondern auch als Investoren in Betracht. Dann dient die Investition in erster Linie dem eigenen Nutzen, also der Abwicklung logistischer Prozesse. Bis die Investoren in den Markt eintra-

ten, war die Finanzierung einer Logistikimmobilie – im Falle des Outsourcings – durch die Verhandlung zwischen Verlager und Auftragnehmer (Logistikdienstleister) geprägt.<sup>72</sup> Die Finanzierung neuer Logistikimmobilien wurde für die häufig bonitätsschwachen Logistikdienstleister durch die Einführung von Basel II<sup>73</sup> zusätzlich erschwert. Um die Bonität zu stärken, verkauften viele Logistikdienstleister ihre eigenen Logistikimmobilien an Investoren und mieteten die Objekte wieder zurück. Das sogenannte „Sale and Lease back“ wirkt sich positiv auf die Bilanz aus.

Auch die Kontraktlaufzeiten zwischen Verlager und Dienstleister haben sich durchschnittlich verkürzt, was eine größere Flexibilität der Logistikdienstleister erfordert und hohe Eigeninvestitionen häufig zu einem schlecht kalkulierbaren Risiko werden lässt. Aus diesem Grund hat ebenfalls der Bedarf an Mietobjekten zugenommen, was wiederum zu einer erhöhten Attraktivität dieser Immobilien für den Investoren- und Projektentwickler-Markt geführt hat.

### **Die Enabler bzw. Zulieferer entscheiden nicht über den Standort, sind aber dennoch zur Realisierung notwendig**

Bei der Neuentwicklung von Logistikimmobilien handelt es sich meist um kapitalintensive und risikobehaftete Vorhaben, bei denen je nach Investitionsvolumen von einer mittel- bis langfristigen Finanzierung ausgegangen werden muss.<sup>74</sup> Immer dann, wenn die Logistikimmobilie nicht zu 100 Prozent aus Eigenkapital finanziert wird, sind **Banken und andere Finanzierer** einbezogen. In

<sup>72</sup> Vgl. Bundesvereinigung Logistik (Hrsg.) 2003: „Finanzierung – Eine neue Dimension der Logistik“, Erich Schmidt Verlag, Berlin, S.142.

<sup>73</sup> siehe detailliertere Ausführungen in Kapitel 4.2.1.

<sup>74</sup> Vgl. Franke, Horst; Zanner, Christian; Kemper, Ralf; Knipp, Bernd; Laub, Ulf; Laub Jens 2004: „Die Immobilie“, München S. 10 und Bjelcic, Borislav; Kostka, Günter 2001: „Moderne Finanzierungskonzepte für Logistikzentren“, in: Jahrbuch Logistik 2001, Handelsblatt Fachverlag (Hrsg.), Düsseldorf, S.165.

<b>Tabelle 10: Die acht Megatrends der Logistik</b>
<b>Vier „Megatrends“, die die Logistik-Nachfrage bestimmen</b>
1. <b>Globalisierung</b> der Produktion und des Wirtschaftsverkehrs
2. Übergang zur <b>postindustriellen Gesellschaft</b> und Dienstleistungsökonomie
3. Individualisierung von Produkten und Diensten und Beschleunigung der Takraten wirtschaftlicher Aktivität in einer „ <b>On Demand</b> “-Welt
4. Wachsende Bedeutung der nicht-wirtschaftlichen Umfeldler, insbesondere der Druck zu „ <b>nachhaltigem</b> “ <b>Wirtschaften</b> und wachsende Risiken nicht-planbarer Eingriffe in die Wirtschaft durch politische Interventionen und Terrorismus
<b>Vier „Megatrends“, die die Logistik-Angebote verändern</b>
5. (Wieder-)Entdeckung der <b>Erfolgswirkungen optimierter Struktur- und Prozessorganisation</b>
6. Neue Logistik-Gestaltungsoptionen durch <b>technologischen Fortschritt</b>
7. Auftreten <b>neuer Logistikanbieter</b> und Dienstleistungskombinationen als Folge der Deregulierung und Privatisierung ehemals öffentlicher Dienste der Kommunikation und des Verkehrs sowie neuer Expansionsstrategien logistikferner Unternehmen und Branchen
8. Konzentration auf Kernkompetenzen, Shareholder Value Denken, <b>Outsourcing</b>
Quelle: Klaus, Peter; Kille, Christian; Schwemmer, Martin 2011: „Top 100 in European Transport and Logistics Services“, DVV, Hamburg.

Der Fokus dieser Arbeit liegt primär auf der Identifikation und Beschreibung von Logistikstandorten sowie dabei erkennbaren Mustern und Strukturen. Demzufolge ist es notwendig, die in der Literatur aufzufindenden Trends der verschiedenen Disziplinen zu berücksichtigen, auf Logistikimmobilien und insbesondere -standorte anzuwenden und ggf. zu ergänzen. Die Betrachtung wirtschaftlicher Trends und Treiber kann sicherlich nie abschließend sein.

Die in der Abbildung 21 dargestellten Trends wurden spezifisch auf das Feld der Logistikimmobilien und -standorte angewendet.



spielsweise bzgl. Branchen und Regionen)<sup>303</sup> der letztlich in die verwendete Datenbank eingeflossenen Logistikimmobilien ergibt sich aus der Anwendung der genannten Filter-Kriterien und der anschließenden Ergänzung einiger Datensätze. Die Größe der Stichprobe ist als ausreichend für statistische Auswertungen zu erachten. Da einige Unternehmen mehrere Standorte und Immobilien nutzen, entspricht die Zahl der untersuchten Immobilien nicht der Zahl der in der Datenbank vorhandenen Unternehmen. Letztlich flossen Immobilien von weit mehr als 500 Unternehmen aus allen Bereichen der Wirtschaft in die Datenbank ein. Untersucht werden ausschließlich Logistikimmobilien, die in Deutschland angesiedelt wurden.

### **Beschaffung der Daten**

Die Datenbeschaffung funktioniert kontinuierlich über unterschiedliche Wege. Da es deutschlandweit keinen Anbieter gibt, der über vergleichbare Daten verfügt, können keine Datensätze über Dritte beschafft oder zugekauft werden. Jeder der 1.400 Datensätze wurde dementsprechend selbstständig und individuell recherchiert und eingepflegt. Die Quellen sind im Einzelnen:

- Berichte und Meldungen in Zeitungen und Zeitschriften sowie analogen Internetangeboten
- Öffentlich zugängliche Pressemitteilungen und Angaben der Unternehmen
- Internetrecherche (Internetseiten der Unternehmen, der Gewerbegebiete etc.)
- Proaktive Zusendung von Datensätzen durch Unternehmen und Standortvertretern
- Unternehmenspräsentationen

<sup>303</sup> siehe Tabelle 21.

auf bestimmte, teils Nischenmärkte fokussieren, bieten die Ergebnisse eine Möglichkeit den Kundenbereich zumindest regional einzugrenzen.

### **Raumplanerische und vermarktungsrelevante Folgerungen für Flächenanbieter**

Bei Standorten und Regionen kann von ihren Vertretern überprüft werden, inwieweit sich der jeweilige Standort bzw. die jeweilige Region für welche Logistikaktivitäten eignet. Dies hat zum einen den Vorteil, dass das Standortmarketing wesentlich fokussierter ausgerichtet und dadurch Unternehmen direkt angesprochen werden können. Zum anderen sind auch raumplanerische Folgerungen möglich, da durch das genauere Wissen über die potentiellen Standortinteressenten die Flächenausweisung „kundenorientiert“ geplant werden kann.

## **7.3 Kritische Reflexion und weiterer Forschungsbedarf**

Eine große Herausforderung für Untersuchungen rund um das Thema Logistikimmobilien und -standorte stellt die Beschaffung und Pflege der Logistikimmobilien-Daten dar. Da auf keinerlei Datenmaterial von öffentlicher Seite zurückgegriffen werden kann, ist der Aufwand für den Erhalt und die Weiterentwicklung der flächendeckenden Datenbank enorm. Erschwerend kommt hinzu, dass vor allem die Nutzung der Immobilien erheblich fluktuiert und über die Neubesetzungen oder Neubauten sehr heterogen berichtet wird. Daher ist es u.a. kaum möglich, exakt abzuschätzen, wie groß der Bestand an Logistikimmobilien in Deutschland tatsächlich ist und welchen Anteil davon die Datenbank abbildet.

Bezüglich der Ergebnisse muss kritisch angemerkt werden, dass die dargestellten generischen Ansiedlungstypen für sich zwar trennscharf sind, die Logistikimmobilien selbst aber in Einzelfällen für verschiedene Aufgaben genutzt



**Alexander Nehm** studierte Sozialwirtschaft an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg. Seine berufliche Laufbahn begann er im Jahr 2003 bei der Fraunhofer Arbeitsgruppe für Supply Chain Service SCS. Nach der zwischenzeitlichen Leitung des Geschäftsfelds Markt war er dort bis Anfang 2014 Geschäftsführer. Seit April 2014 ist er Geschäftsführer der Logivest Concept GmbH, einem Unternehmen, das sich auf Logistikimmobilien und -standorte spezialisiert hat. Seine Kernkompetenzen liegen im Bereich der Quantifizierung und Analyse der Logistikwirtschaft hinsichtlich deren Strukturen, Anforderungen und Potenzialen.

**Das Wachstum in der Logistikwirtschaft** zieht eine rapide steigende Nachfrage in vielen Wirtschaftssektoren nach sich. Besonders das produzierende Gewerbe, der Groß- und Einzelhandel und die Logistikdienstleistungsunternehmen benötigen immer größere, effizientere und modernere Logistikimmobilien.

Seit Anfang der 2000er Jahre wurden Logistikimmobilien zusätzlich mehr und mehr für Investoren und Immobilienentwickler interessant. Der damit verbundene Flächenbedarf der Logistik steigt seither stetig an. Als Konsequenz dieser Entwicklung wird die Frage nach der richtigen Positionierung von Logistikimmobilien immer signifikanter, zumal häufig politische Interessen und soziale oder wirtschaftliche Konflikte die Ansiedlungsentscheidung beeinflussen.

Ansiedlungen von Logistikimmobilien sind demnach nicht mehr ausschließlich individuelle Unternehmensentscheidungen, sondern haben eine weit komplexere Bedeutung für die regionale und nationale Wirtschaft und somit auch für die Umwelt und die Politik. Allerdings könnte bei einem Blick entlang der Autobahnen der Eindruck entstehen, die Logistikimmobilien sind vergleichsweise wahllos oder chaotisch positioniert. Umso wichtiger ist es, die Struktur sowie die grundsätzlichen Entscheidungsmuster logistischer Ansiedlungen zu verstehen. Basis dieser Arbeit ist die Annahme, dass in der Summe der individuellen Unternehmensentscheidungen eine systematische Struktur steckt. Bislang fehlt ein gesamtheitlicher Ansatz, der diese Annahme verifiziert und erklärt, an welchen Standorten welche Logistikimmobilien für welche Nutzung positioniert werden. Die vorliegende Arbeit soll diese Lücke schließen.

