

Market Tracker

Logistikmärkte im Aufschwungssog

I COVID-19 – ein rollender Schwan für die Logistikbranche?

Die aktuelle Corona-Krise ist ein Musterbeispiel für eine disruptive, tiefgehende Veränderung und bringt das 30 Jahre alte Management-Konzept der VUCA-Welt (volatility, uncertainty, complexity, ambiguity) zurück auf die Tagesordnung: Die durch Covid-19 ausgelöste Unsicherheit, verbunden mit der Komplexität (Multidimensionalität) der weltweiten Lieferketten hat uns die Verwundbarkeit der globalen Wertschöpfungsketten unmittelbar vor Augen geführt. Die Corona Krise löst vor allem eine Neubewertung der Risiken im Trade Off zwischen Effizienz- und Risikoaspekten der Unternehmen aus. Dies führt langfristig zu einer Veränderung in der Struktur logistischer Prozesse und somit auch beim Bedarf an Logistikflächen. Deutschland ist besonders betroffen, da die Verflechtung in internationale Lieferketten größer ist als bspw. in China oder den USA. Knapp 89 Prozent aller Güter werden nach Angaben des ifo Instituts aus elf oder mehr Ländern importiert. Doch Deutschland verfügt nicht über die geographische Lage, um bei einer Relocation als Gewinner hervorzugehen.

Catella erwartet unmittelbare und langfristige Folgen für den Logistikimmobilienmarkt:

KURZFRISTIG:

- Im **Einzelhandel** kommt es aufgrund der Ladenschließungen und gesunkenen Nachfrage zu einer erhöhten Auslastung der Warenlager. Einen sprunghaften Anstieg nach Lagerflächen verzeichnet insbesondere der Lebensmitteleinzelhandel und der Medizinbereich. Hier kam es laut der Bundesvereinigung Logistik e. V. innerhalb weniger Tage zu Flächenanfragen in der Größenordnung von 1 Mio. qm.
- Der **E-Commerce** wirft ein heterogenes Bild ab: Güter des täglichen Bedarfs wie Lebensmittel (+101%), Medikamente (+87,1%) und Drogeriewaren (+55,1%) verzeichneten im April erneut deutliche Zuwächse und konnten den 20%igen Umsatzeinbruch im März kompensieren. Warengruppen wie Bekleidung, Schmuck und Freizeitwaren werden dagegen kaum nachgefragt. Wir erwarten, dass sich das Konsumverhalten hinsichtlich der Güter des täglichen Bedarfs langfristig ändert und der E-Commerce insgesamt seine Bedeutung hinsichtlich der strategischen Versorgungssicherheit ausbauen wird.
- Auch die **Nahverkehrslogistik** leidet unter der Corona-Pandemie: Infolge des Lockdowns ist besonders das lukrative Firmenkundengeschäft für Kurier-, Express- und Paketdienste betroffen. Branchenexperten gehen hier von einem Rückgang des Paketvolumens von 70% und mehr aus. Der starke Einbruch im B2B-Geschäft kann aber durch erhebliche Steigerungen im B2C-Geschäft kompensiert werden.
- Die Lage in großen **Luft- und Seefrachtzentren** ist angesichts des beispiellosen Einbruchs des Welthandels (WTO schätzt den Einbruch auf ca. ein Drittel) und des Containerumschlags besonders betroffen. Die Auswirkungen werden aber voraussichtlich kurz- bis mittelfristiger Natur sein und gegen Ende des Jahres sind bereits Nachholeffekte wahrscheinlich.

LANGFRISTIG:

Die Corona Pandemie hat spürbare Auswirkungen auf Nachfrageverhalten, Lieferketten und Produktionsprozesse in der Logistik zur Folge und wird maßgeblich durch die angestiegene Unsicherheit geprägt. Die Entwicklungen im 3D-Druck und bei digitalen Produktionstechniken haben bereits in den letzten Jahren zu einer (Teil)Rückverlagerung von Produktionsstätten geführt. Aufgrund der nochmals gestiegenen Risiken bei Just-in-time-Lieferungen und den damit verbundenen niedrigen Sicherheitsbeständen ist mit einer Beschleunigung zu rechnen. Der Trend zum **Insourcing bzw. Nearshoring** wird sich besonders auf die Sektoren konzentrieren, die am stärksten von den globalen Wertschöpfungsketten abhängen und in der Produktion auf Roboter zurückgreifen können. In Deutschland sind das die Auto- und Transportzulieferer sowie die Elektro-, Chemie- und Textilindustrie – Branchen, die etwa 12% ihrer Vorprodukte aus Niedriglohnländern importieren. Der Risikobewertung von (vorgelagerten) Wertschöpfungsketten, insbesondere bei Global und Single Sourcing Strategien, wird ebenfalls mehr Gewicht zukommen und die Abhängigkeit zu Single Lieferanten wird abgebaut.

FAKTEN



Quelle: Catella Research, BdiKEP bevth, BVL, WTO

Wir sind der Überzeugung, dass die Neuordnung der globalen Supply Chain tiefgreifende, aber insgesamt positive Effekte für den Logistikstandort Deutschland mit sich bringen wird. Die Veränderung der Güterströme beeinflusst dabei die logistische Attraktivität der deutschen Standorte:

- Nearshoring erfordert weniger Umschlaghallen, aber dafür mehr Bestands- und Lagerhallen
- Steigende Nachfrage von intermodalen Standorten durch die Diversifizierung der Lieferketten
- Reduktion von Just-in-time Lieferungen führt zu einem Ausbau der Lagerhaltung insgesamt
- Local-for-Local-Sourcing: Attraktivität von Standorten nahe Ballungszentren steigt
- Steigende Sicherheitsbestände (bei Global Sourcing Strategien), wodurch größere Waren-/Bestandslager nötig sind

Weitere Veränderungen an die Anforderungen an Logistikimmobilien durch COVID-19 sehen wir in der

- Flexibilität der Lieferkette
- Belastbarkeit
- Digitalisierung und Vernetzungsfähigkeit im Verbundsystem.

Die Entwicklung der weltweiten Handelsströme bietet für Logistikimmobilien Chancen und Risiken. So können Anreize für die Rückverlagerung der Produktion geschaffen werden. Neben dem Ausbau zusätzlicher Lagerkapazitäten und der Schaffung von Hybridimmobilien bietet sich hierfür die digitale Vernetzung als Möglichkeit an. Auch die hohe Abhängigkeit einiger Branchen (Pharma, Medizin, Elektronik) vom Import wirft angesichts der Versorgungssicherheit vielerorts Kritik auf und bietet Platz für Entwicklungen. Weitere Anreize bildet das Thema Nachhaltigkeit/Green Logistics.

STRATEGISCHES INVESTMENT

Im Vergleich zu anderen Immobiliensegmenten sind Logistikimmobilien von der Krise insgesamt weniger stark betroffen und die Aussichten sind weiterhin positiv. Auf lange Sicht ist mit weiteren Wertsteigerungen bei Produktionslagerflächen und Unternehmensimmobilien (Basisproduktion im Gebäude) zu rechnen.

Der Logistikstandort Deutschland ist mit seiner geografisch zentralen Lage in der Mitte von Europa prädestiniert für Investitionen. Angesichts der massiven fiskal- und geldpolitischen Maßnahmen ist vorerst nicht mit einem Ende der Niedrigzinsphase und sinkenden Anleiherenditen zu rechnen. In den kommenden Jahren ist viel Liquidität auf der Suche nach geeigneten Investitionsmöglichkeiten und konstanten Renditen vorhanden.

Daher ist anzunehmen, dass Investoren aus anderen Segmenten (Hotel, Einzelhandel, Büro) und anderen Assetklassen (Anleihen, Geldmarkt) vermehrt Kapital in Richtung Logistikimmobilien umschichten. Hinzu kommt die zu erwartende politische Impulssetzung, gerade aus dem asiatischen Großraum wieder verstärkt Produktionsabschnitte nach Europa und damit auch nach Deutschland zurückzuholen.

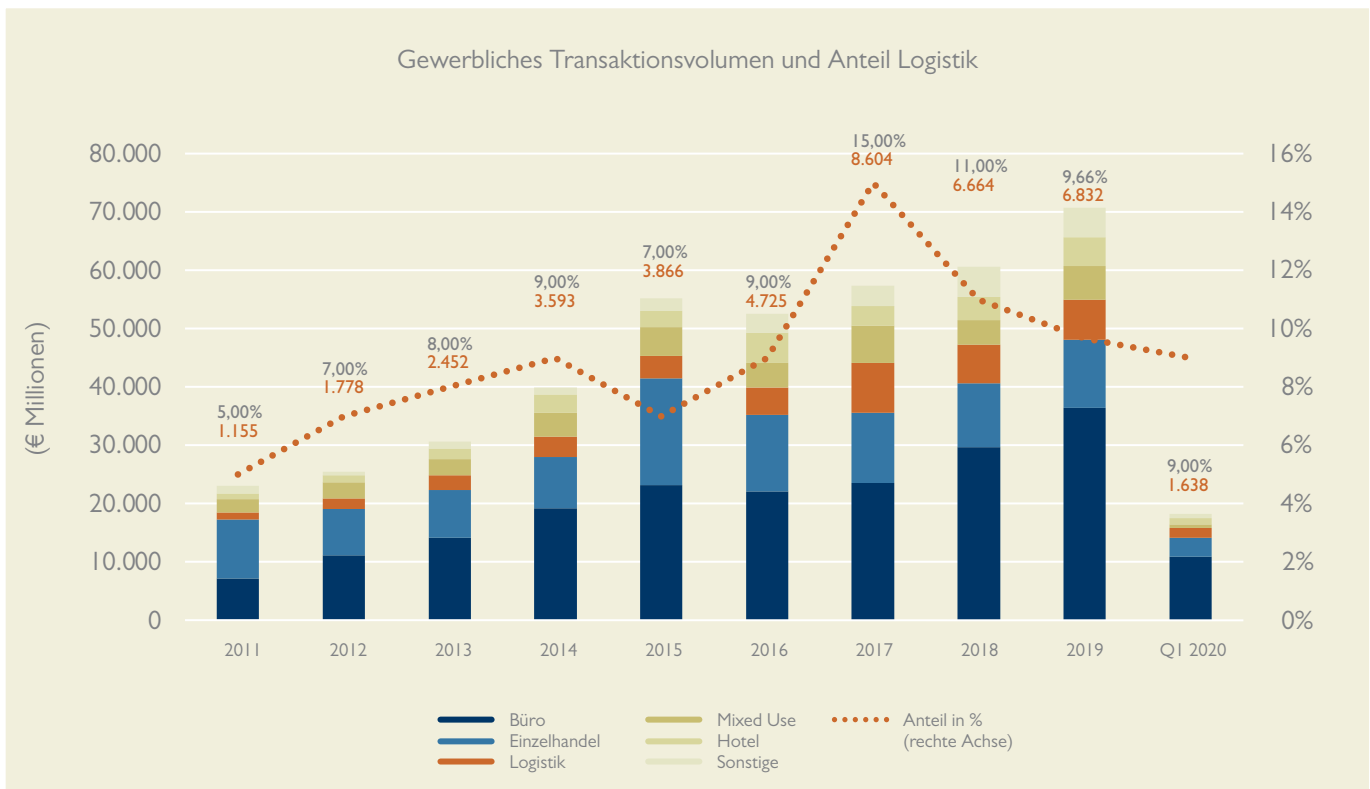
2 Logistikmarkt Deutschland

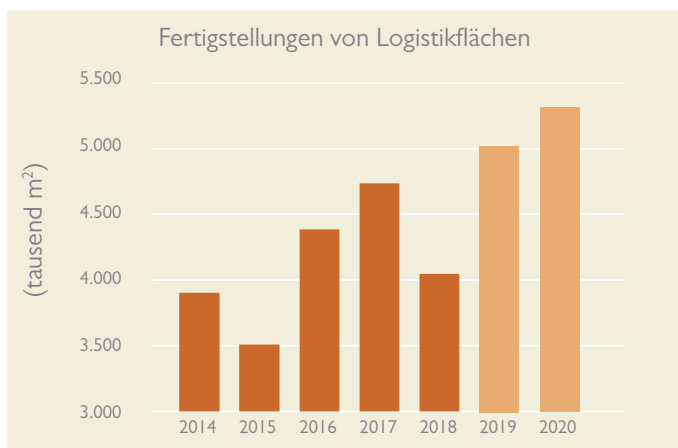
INVESTMENTMARKT

Der Investmentmarkt kann in der Zusammenfassung wie folgt beschrieben werden: **Hohe Investorennachfrage trifft auf Flächenknappheit und steigende Grundstückspreise.** Nach Abschluss des erfolgreichen Jahres 2019 hat sich das Investmentvolumen im ersten Quartal 2020 im Vergleich zum Vorjahreswert mehr als verdoppelt. Großvolumige Einzeltransaktionen steigen seit 2011 konstant an und konnten 2019 mit 4,6 Mrd. € einen neuen Rekordwert erzielen. Seit dem Rekordjahr 2017, das überwiegend auf große paneuropäische Portfoliotransaktionen zurückzuführen ist, ist der Logistikanteil am gewerblichen Investmentvolumen wieder etwas zurückgekommen, stellt aber mit 9% die drittgrößte Assetklasse dar. Nach wie vor stehen Spezialfonds mit fast einem Viertel des Umsatzes an der Spitze der Käufergruppen. Durch die Corona-Pandemie bedingt sind Prognosen derzeit schwierig, aber wir beobachten eine gewisse "Vorsichtshaltung" am Markt. Asiatische Investoren halten sich aktuell bei Investments komplett zurück. Auch der resistente Logistikmarkt kann sich nicht der aktuellen Unsicherheit über die weitere gesamtwirtschaftliche Entwicklung entziehen. Dafür sind bei Logistiktransaktionen, im Gegensatz zu anderen Assetklassen, bislang keine „Corona-Abschläge“ beim Kaufpreis feststellbar, die Preise erscheinen weiterhin stabil.

VERMIETUNGSMARKT

Die hohe Neubautätigkeit der letzten Jahre kann nicht mit der Flächen nachfrage mithalten. Die bulwiengesa AG prognostiziert einen jährlichen Zusatzbedarf von 6,5 bis 7 Mio. qm an Logistikfläche in Deutschland. Den größten Überbedarf sehen wir in den Logistikregionen Rhein-Main/Frankfurt und Südbayern, insbesondere der Region München. Vor allem die Flächenknappheit in den großen Logistik-Hubs führte bereits zu einer Verlagerung in periphere Lagen.

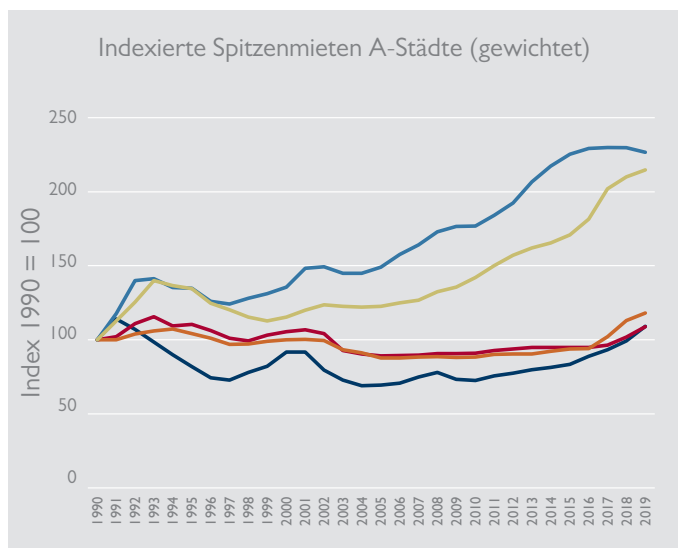




Quelle: bulwiengesa AG

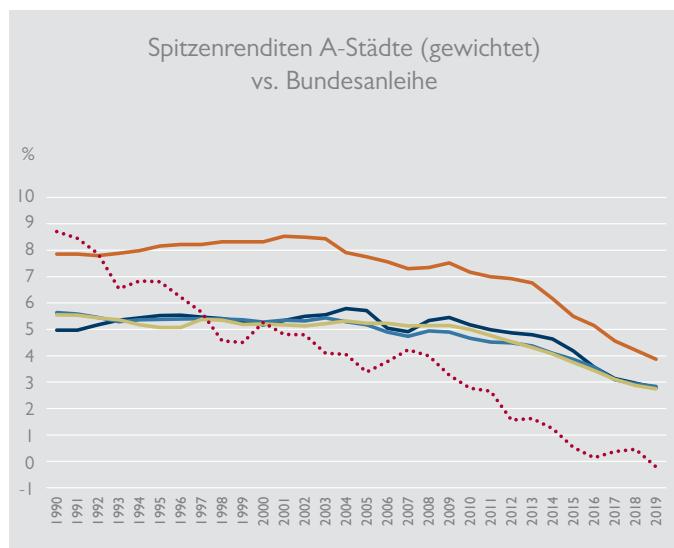
Die anhaltend hohe Nachfrage und stetige Flächenknappheit bei Logistiksiedlungen in vielen Regionen Deutschlands hat in den vergangenen Jahren zu Mietsteigerungen und sinkenden Renditen geführt. Die Kombination aus Standortfaktoren und Objekteigenschaften bestimmt die Drittverwendungsfähigkeit und damit die Wiedervermietungschancen und folglich das Mietausfallwagnis. Die Nähe zu Ballungsräumen und Verkehrsachsen gewinnt als Nachfragefaktor weiter an Bedeutung.

Beim Vergleich der indexierten Mietpreise unter den aggregierten Top-Standorten sticht die geringe Volatilität von Logistik- und Serviceflächen hervor. Trotz der Renditekompressionen in den letzten Jahren kann immer noch eine Überrendite (ca. 100 Basispunkte) gegenüber anderen Assetklassen erzielt werden.



Quelle: Catella Research, bulwiengesa AG

- Büro
- Logistik- und Lagerflächen
- Serviceflächen
- Einzelhandel
- Mietwohnungen



- Büro
- Einzelhandel
- Logistik (Lagerhallen)
- Mehrfamilienhäuser
- Bundesanleihe 10-jährig

DIVERSIFIKATIONSPOTENZIAL

Der Markt für Logistikinvestments in Deutschland ist auch aus internationaler Sicht nach wie vor attraktiv und kann vom Status als europäisches Handelszentrum und als „Safe-Haven Investment“ profitieren. Vergleichsweise hohe Renditen und eine geringe Schwankungsbreite dienen gerade aus Diversifizierungsgründen zu einer idealen Portfoliosteuerung für Investoren. Der hohe Industrialisierungsgrad und die Vielzahl bonitätsstarker Mieter optimiert das Verlustrisiko unter Rendite-Risiko-Gesichtspunkten.

Korrelationsmatrix Immobiliensegmente (1990-2019) Deutschland

	Büro	Logistik	EZH	Wohnen
Büro	1	0,945	0,927	0,933
Logistik	0,945	1	0,849	0,878
EZH	0,927	0,849	1	0,973
Wohnen	0,933	0,878	0,973	1

Quelle: Catella Research

Über Catella

Catella gehört zu den führenden Spezialisten im Bereich Immobilieninvestment und Fondsmanagement und agiert in 15 Ländern. Der Konzern verwaltet Vermögenswerte von rund 14 Mrd. Euro. Catella ist im Mid Cap Segment des Nasdaq Stockholm gelistet.

Mehr unter catella.com

Kontakt:

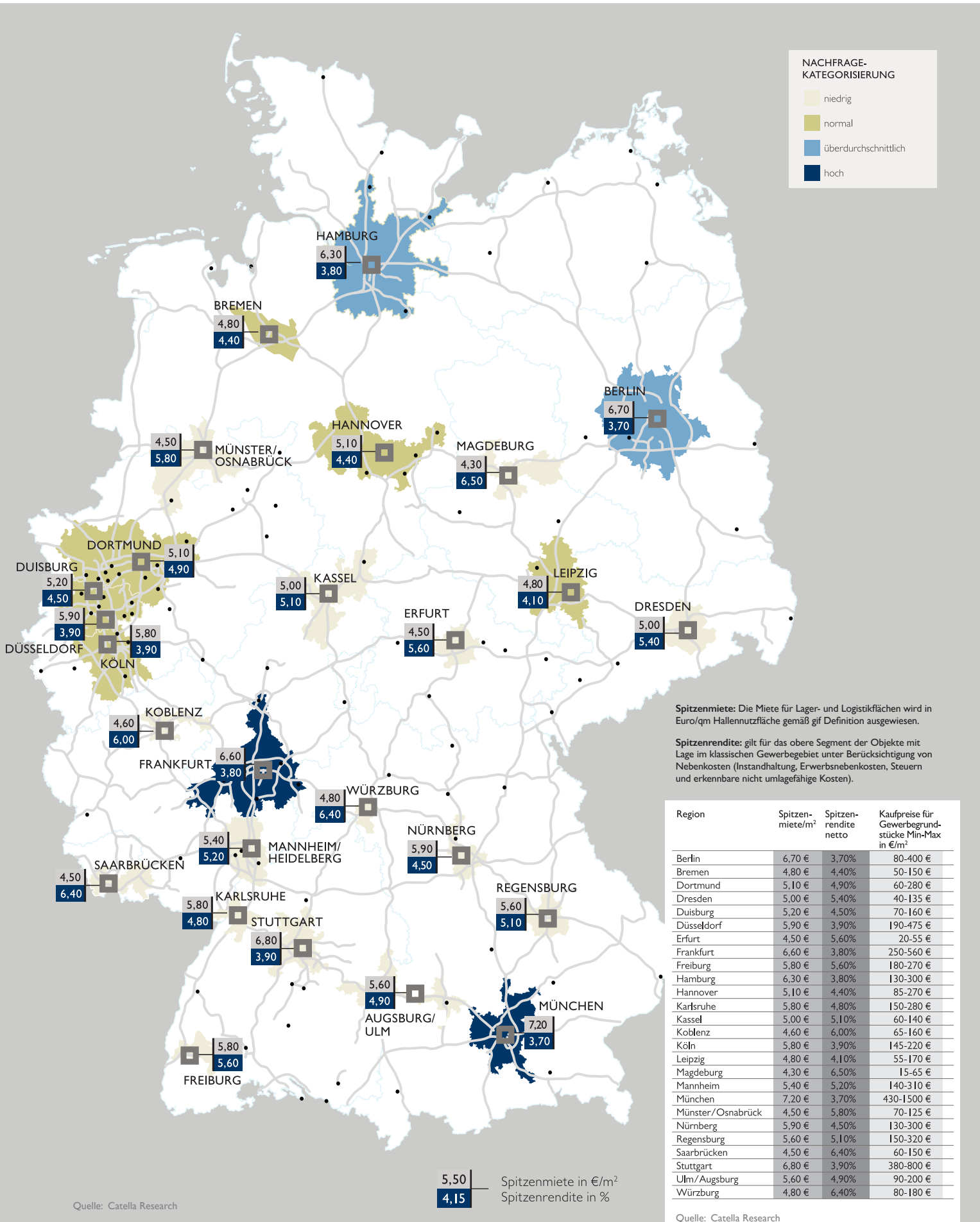
Prof. Dr. Thomas Beyerle
 thomas.beyerle@catella.de
 +49 (0)69 31 01 930 220

Carsten Lieser
 carsten.lieser@catella.de
 +49 (0)69 31 01 930 242

Wolfgang Holzberger
 wolfgang.holzberger@catella-investment.com
 +49 (0)89 189 16 65 298

Alex Milojevic
 alex.milojevic@catella-investment.com
 +49 (0)89 189 16 65 251

LOGISTIKIMMOBILIENMARKT DEUTSCHLAND 2020



5,50 | Spitzenmiete in €/m²
4,15 | Spitzenrendite in %