

LOGISTIK UND IMMOBILIEN 2017

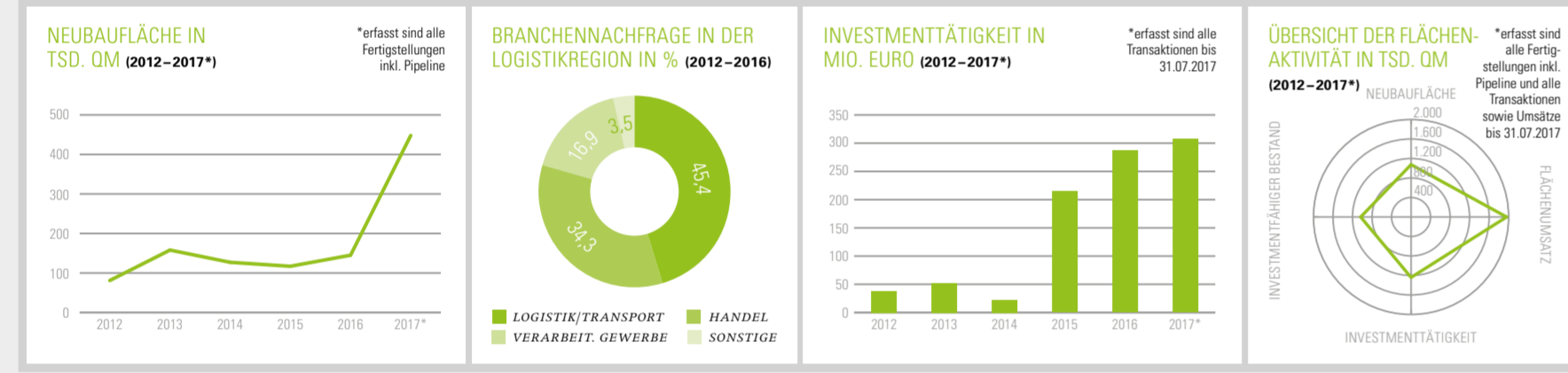
DIE 10 ATTRAKTIVSTEN LOGISTIKREGIONEN IN DEUTSCHLAND

RANGLISTE DER LOGISTIKREGIONEN NACH GESAMTSKORE (MARKTATTRAKTIVITÄT)

RANG	LOGISTIKREGION	Marktattraktivität	Schulnote	Veränderung zum Vorjahr	RANG	LOGISTIKREGION	Marktattraktivität	Schulnote	Veränderung zum Vorjahr	RANG	LOGISTIKREGION	Marktattraktivität	Schulnote	Veränderung zum Vorjahr
1	MÜNCHEN	1,64	1	1 ↑	11	HANNOVER/BRAUNSCHWEIG	2,20	2	-2 ↓	21	AACHEN	2,86	3	2 ↑
2	BERLIN	1,71	1	1 ↑	12	RHEIN-NECKAR	2,24	2	2 ↑	22	SAARBRÜCKEN	2,92	3	5 ↑
3	HAMBURG	2,02	2	-2 ↓	13	MÜNSTER/OSNABRÜCK	2,27	2	9 ↑	23	A4 THÜRINGEN	2,92	3	-2 ↓
4	HALLE/LEIPZIG	2,06	2	2 ↑	14	BREMEN UND NORDSEEHÄFEN	2,43	2	-6 ↓	24	KOBLENZ	2,93	3	0 -
5	NIEDERBAYERN	2,06	2	7 ↑	15	OSTWESTFALEN-LIPPE	2,53	3	0 -	25	BAD HERSFELD	3,05	4	-7 ↓
6	RHEIN-RUHR	2,09	2	4 ↑	16	OBERRHEIN	2,64	3	10 ↑	26	KASSEL/GÖTTINGEN	3,05	4	-6 ↓
7	RHEIN-MAIN/FRANKFURT	2,13	2	-2 ↓	17	AUGSBURG	2,69	3	-4 ↓	27	ULM	3,10	4	-2 ↓
8	STUTTART	2,17	2	3 ↑	18	A4 SACHSEN	2,72	3	1 ↑	28	MAGDEBURG	3,16	4	0 -
9	KÖLN	2,18	2	-2 ↓	19	DORTMUND	2,80	3	-2 ↓					
10	DÜSSELDORF	2,19	2	-6 ↓	20	NÜRNBERG	2,82	3	-4 ↓					

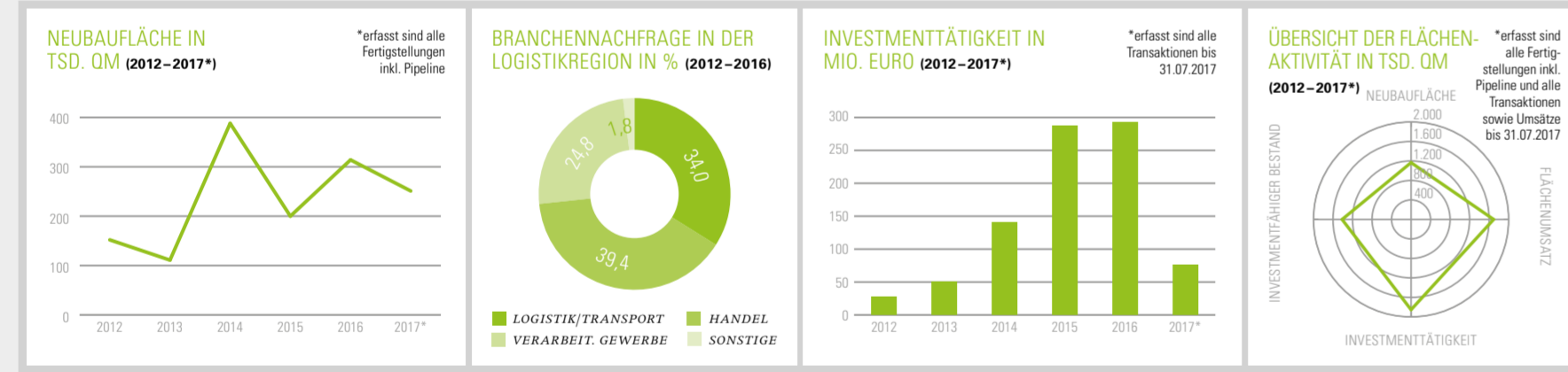
RANG 6

LOGISTIKREGION RHEIN-RUHR 2,09 Gesamtscore



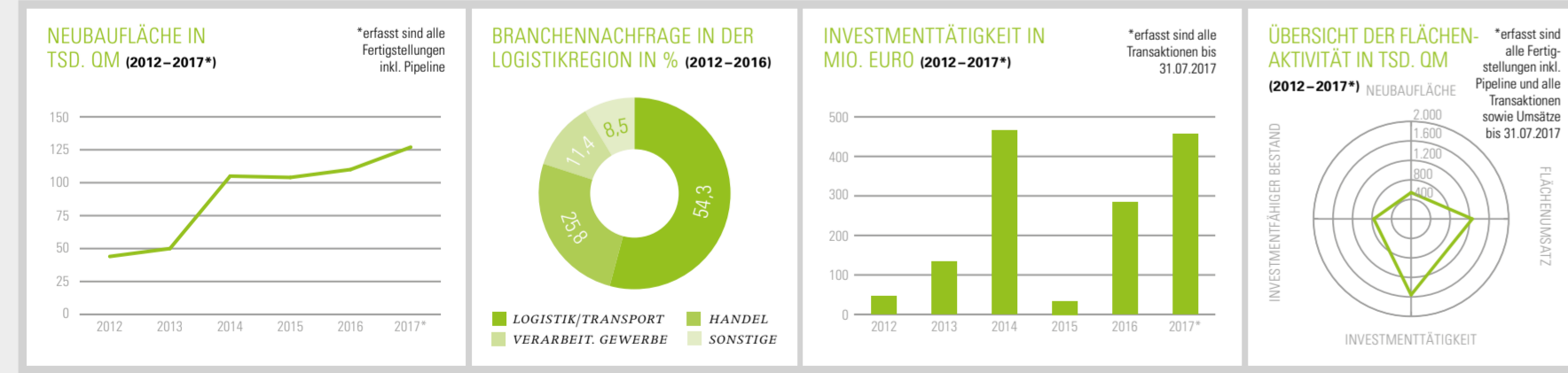
RANG 10

LOGISTIKREGION DÜSSELDORF 2,19 Gesamtscore



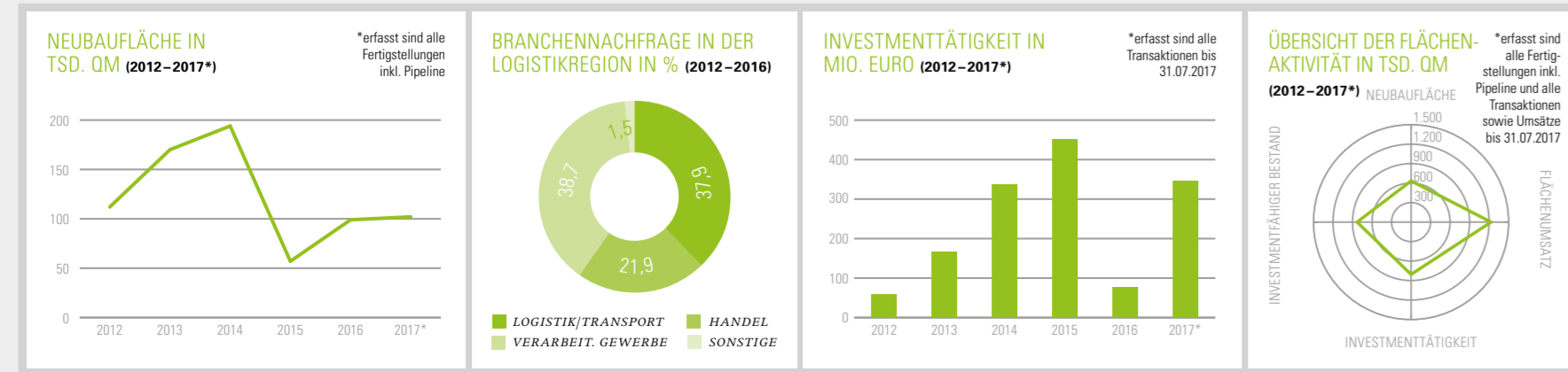
RANG 9

LOGISTIKREGION KÖLN 2,18 Gesamtscore



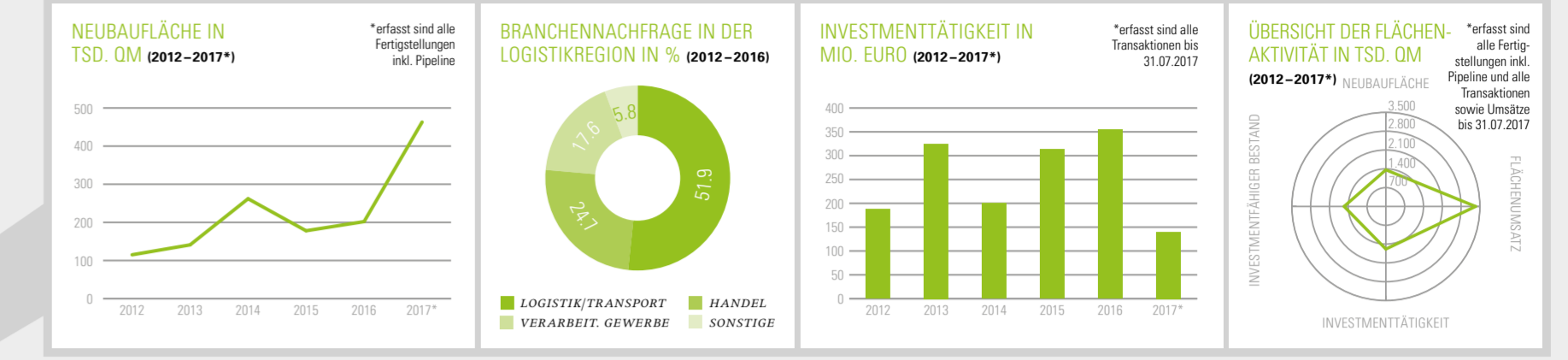
RANG 8

LOGISTIKREGION STUTTART 2,17 Gesamtscore



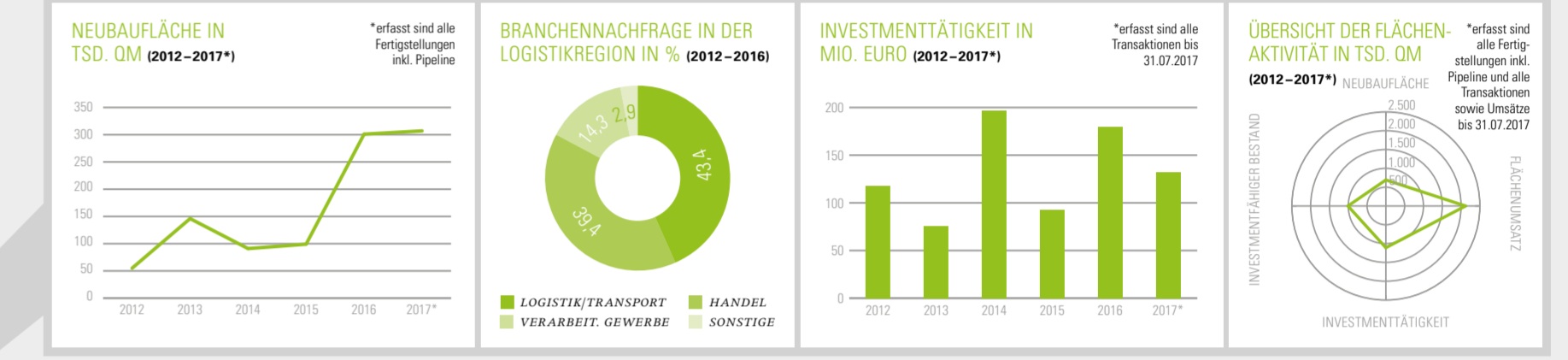
RANG 3

LOGISTIKREGION HAMBURG 2,02 Gesamtscore



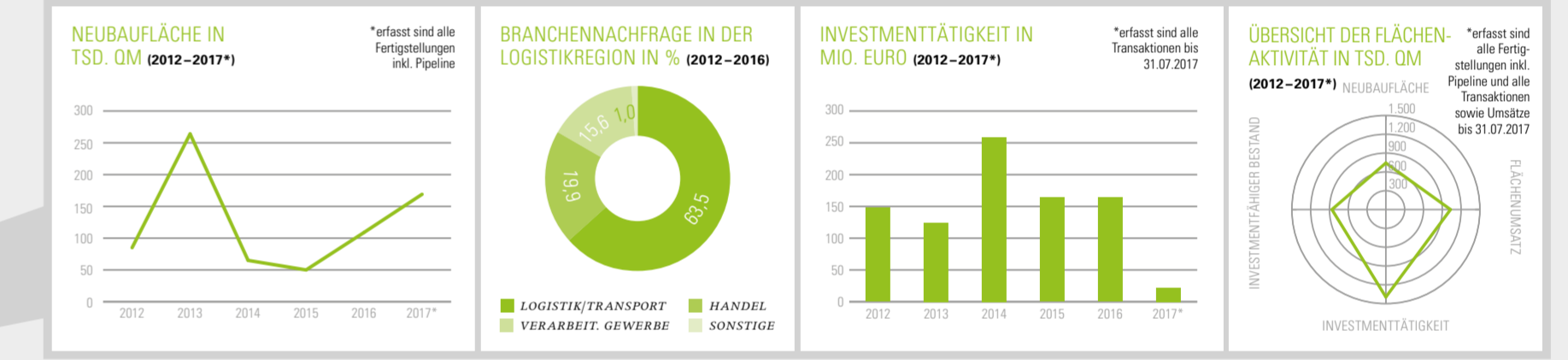
RANG 2

LOGISTIKREGION BERLIN 1,71 Gesamtscore



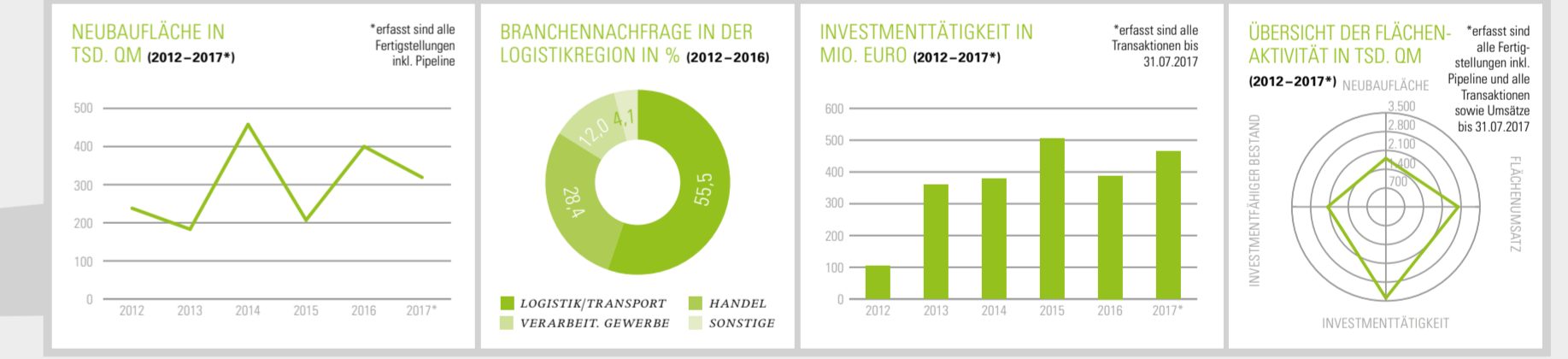
RANG 4

LOGISTIKREGION HALLE/LEIPZIG 2,06 Gesamtscore



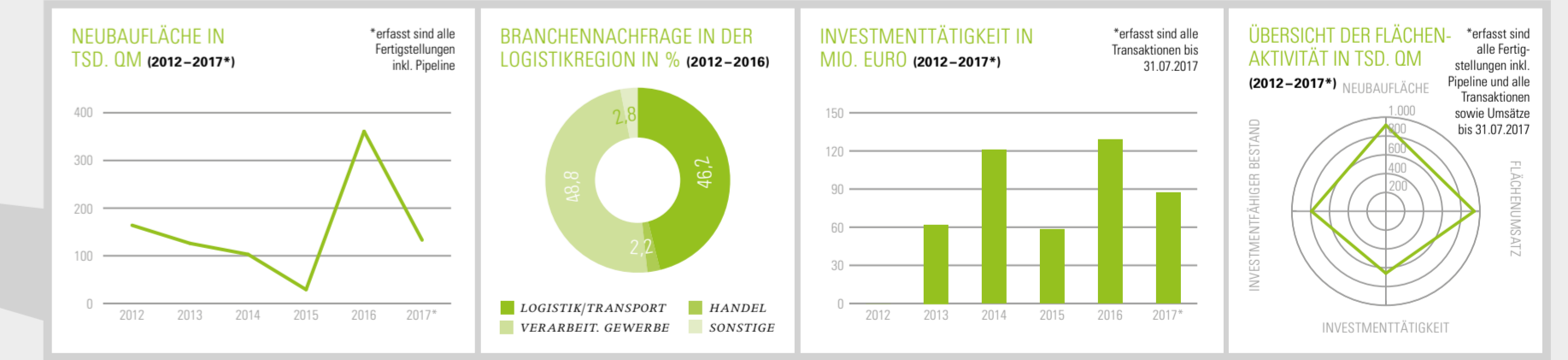
RANG 7

LOGISTIKREGION RHEIN-MAIN/FRANKFURT 2,13 Gesamtscore



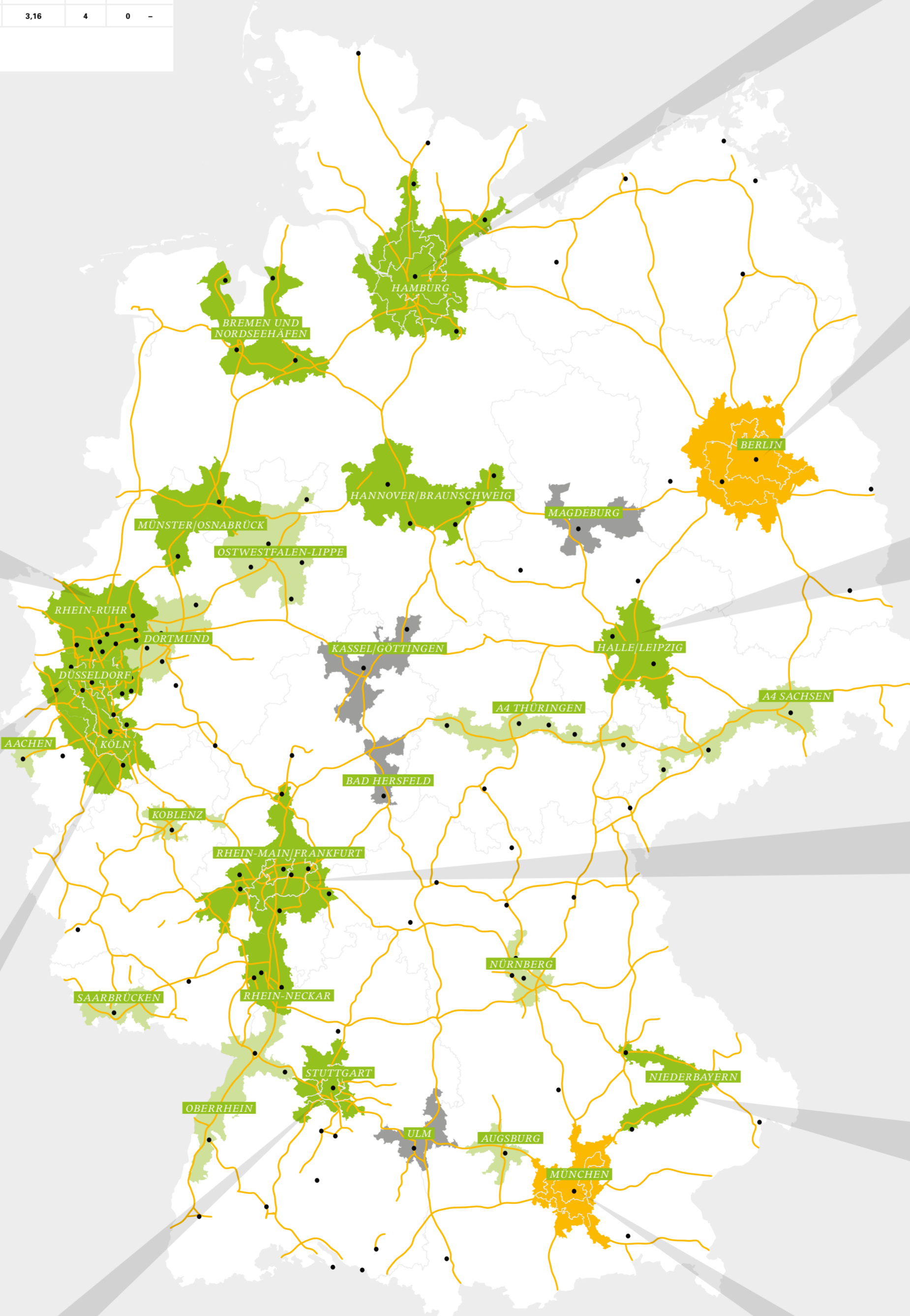
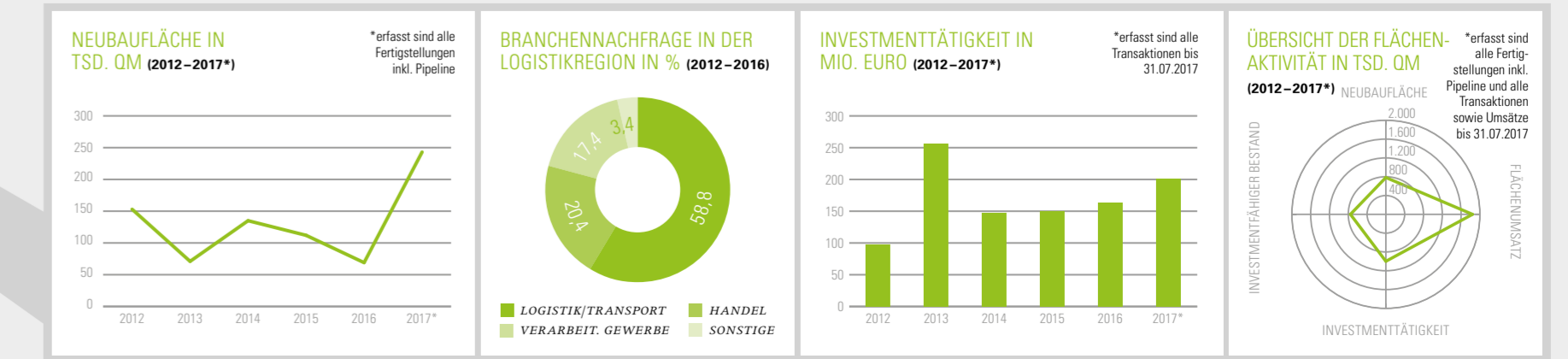
RANG 5

LOGISTIKREGION NIEDERBAYERN 2,06 Gesamtscore



RANG 1

LOGISTIKREGION MÜNCHEN 1,64 Gesamtscore



LOGISTIK UND IMMOBILIEN 2017

DIE SICHTWEISEN VON VERSCHIEDENEN AKTEUREN ZUR CITYLOGISTIK DER ZUKUNFT

ERSTE THESE

Es werden sich vollständig neue City-HUBs in zentrennahen Lagen entwickeln (Bsp.: Mobile Verteiler-HUBs in Container, Nutzungsmischungen von Lager, Büros, Handel usw.).



ZWEITE THESE

Unternehmensimmobilien wie Gewerbetarifs oder Transformationsimmobilien (ungenutzte Industrie- und Bahnliegenschaften) sind perfekte Alternativen, um City-HUBs in zentrennahen Lagen unterbringen zu können.



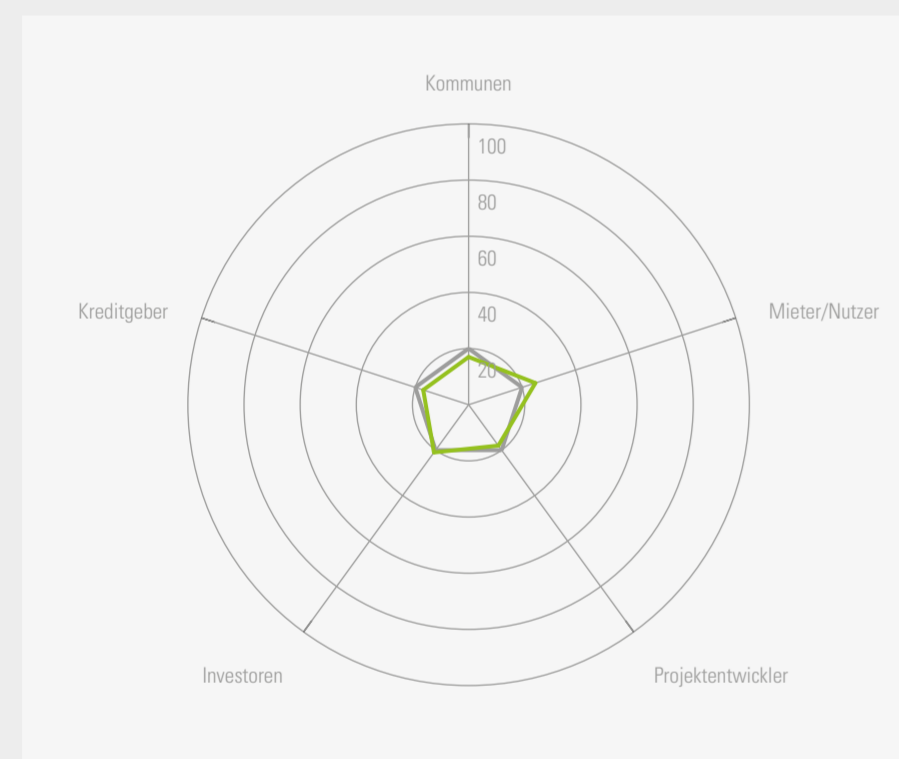
DRITTE THESE

Nur mit alternativen Transportmitteln wie Drohnen (land- und luftgebunden), Lastenfahrern oder autonomen Fahrzeugen lässt sich die „letzte- und allerletzte Meile“ überhaupt bewältigen.



VIERTE THESE

Der Bedarf nach Logistikflächen wird in den kommenden 5–10 Jahren drastisch abnehmen, da alles lokal und kundenspezifisch „Just-in-Time“ produziert und autonom geliefert werden kann (Bsp.: Adidas Speedfactory).



FÜNFTE THESE

City-HUBs in zentrennahen Lagen sind gar nicht so ausschlaggebend, da die erfolgreiche Bewältigung der „letzten und allerletzten Meile“ nur durch dienstleistungsgetriebene Start-up's wie Pakadoo, Deliveroo, Lieferoo oder Tiramizoo bewerkstelligt werden kann.



SECHSTE THESE

Trotz baurechtlicher Novellierungen (Urbanes Gebiet) werden citylogistische Lösungen (City-HUBs) auf der „letzten und allerletzten Meile“ langfristig nicht realisierbar sein, da das Baurecht bzw. die Stadtentwicklung nicht mit den Anforderungen der modernen Citylogistik Schritt hält.

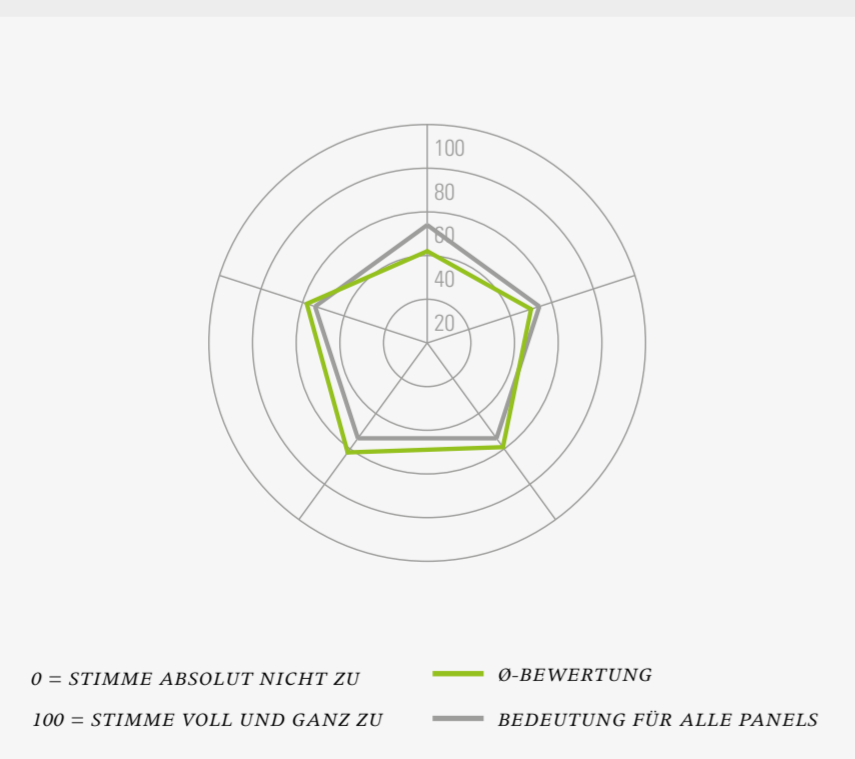


SIEBTE THESE

City-HUBs in bestehenden Stadtstrukturen (Bestandsimmobilien) werden eher toleriert bzw. sind leichter umsetzbar als Neuplanungen.

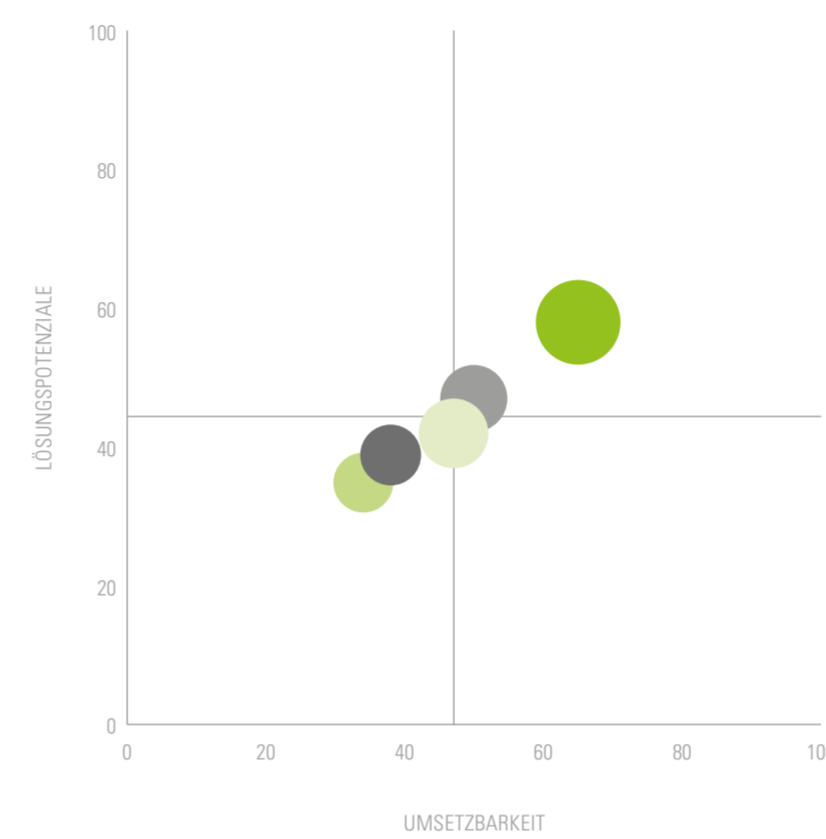


LEGENDE

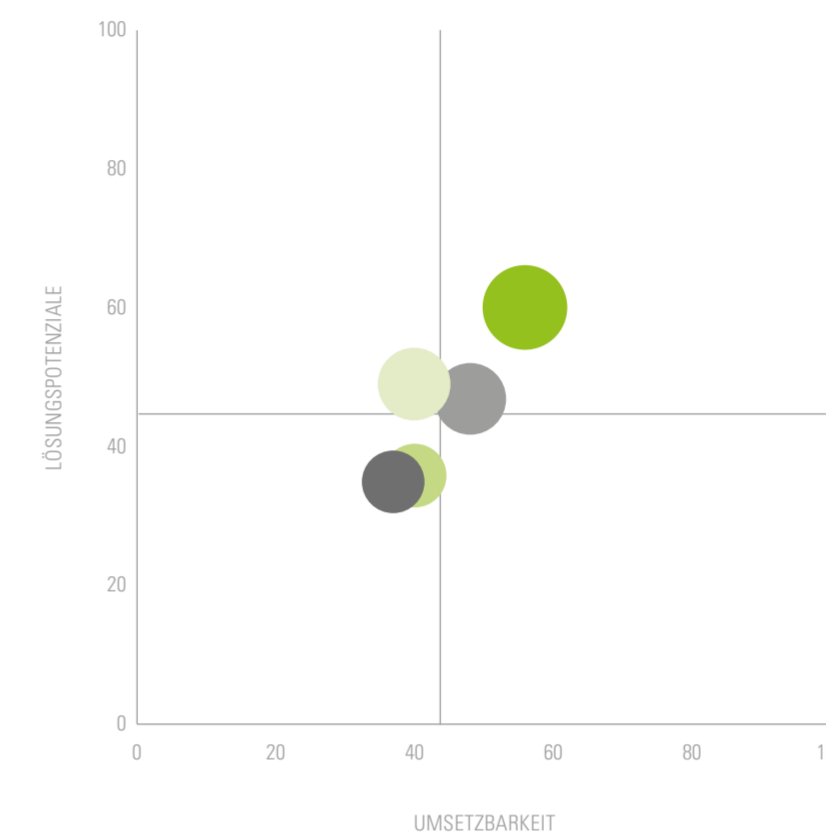


FÜR WIE REALISIER- BZW. UMSETZBAR HALTEN SIE ...

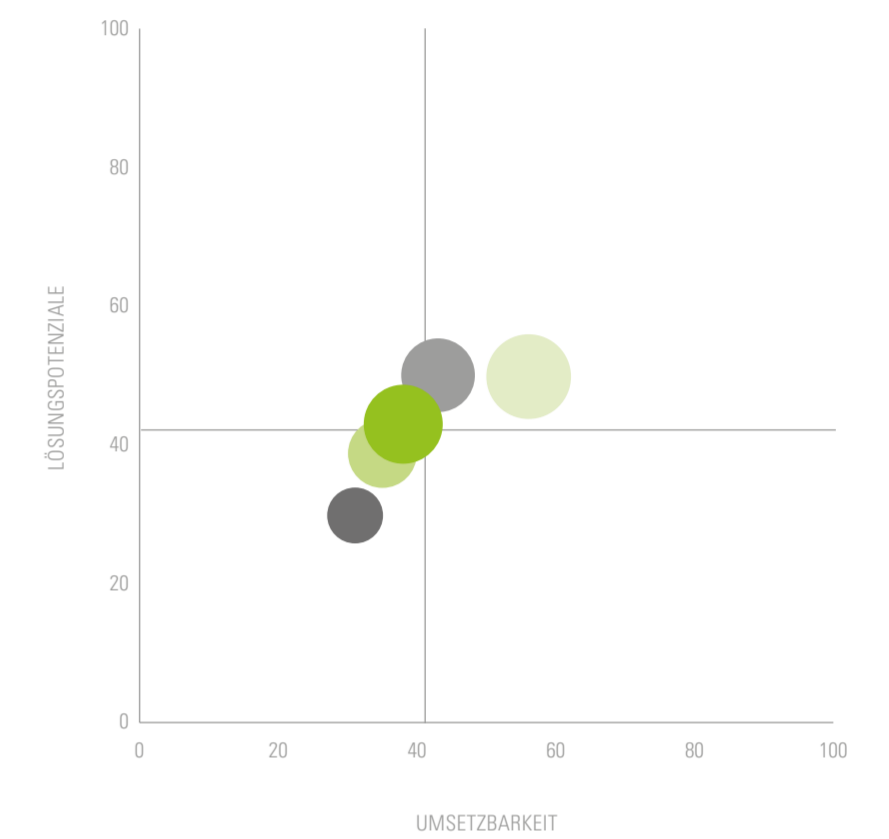
... DIE NUTZUNG VON TIEFGARAGEN/ PARKHÄUSERN FÜR DIE CITYLOGISTIK?



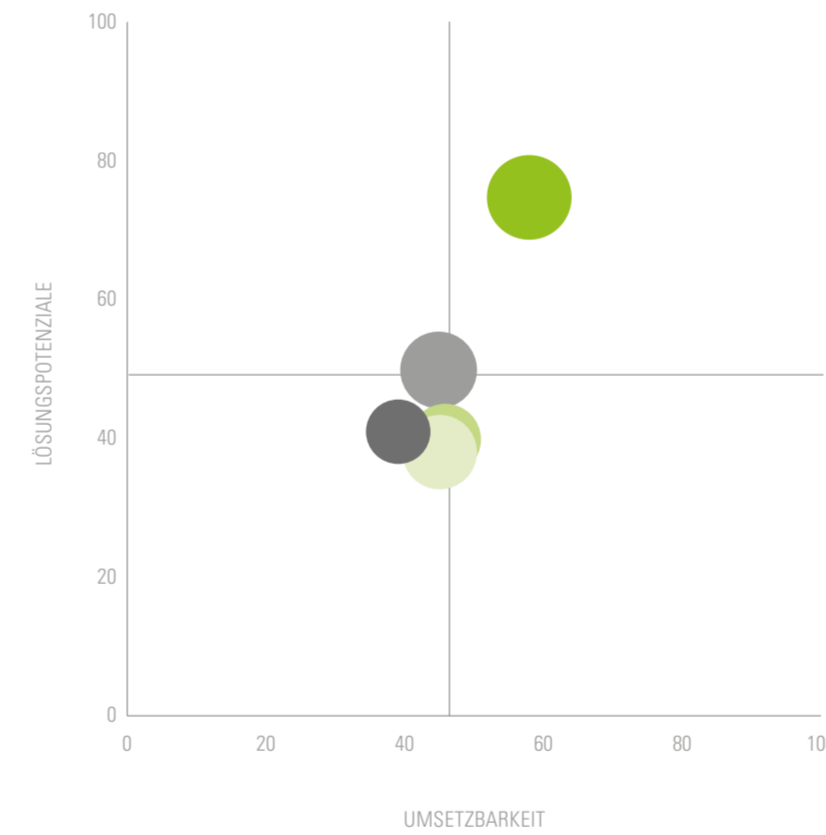
... DIE NUTZUNG VON LEERSTEHENDEN BÜROTAGEN, LADENLOKALEN ETC.?



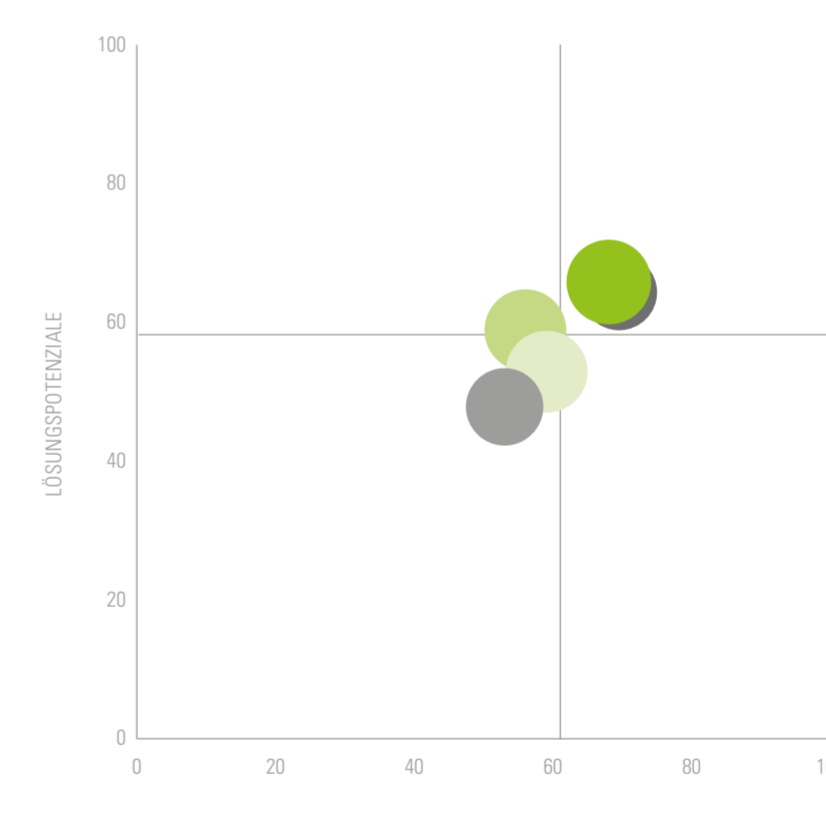
... ZENTRENAHE GEWERBEPARKS?



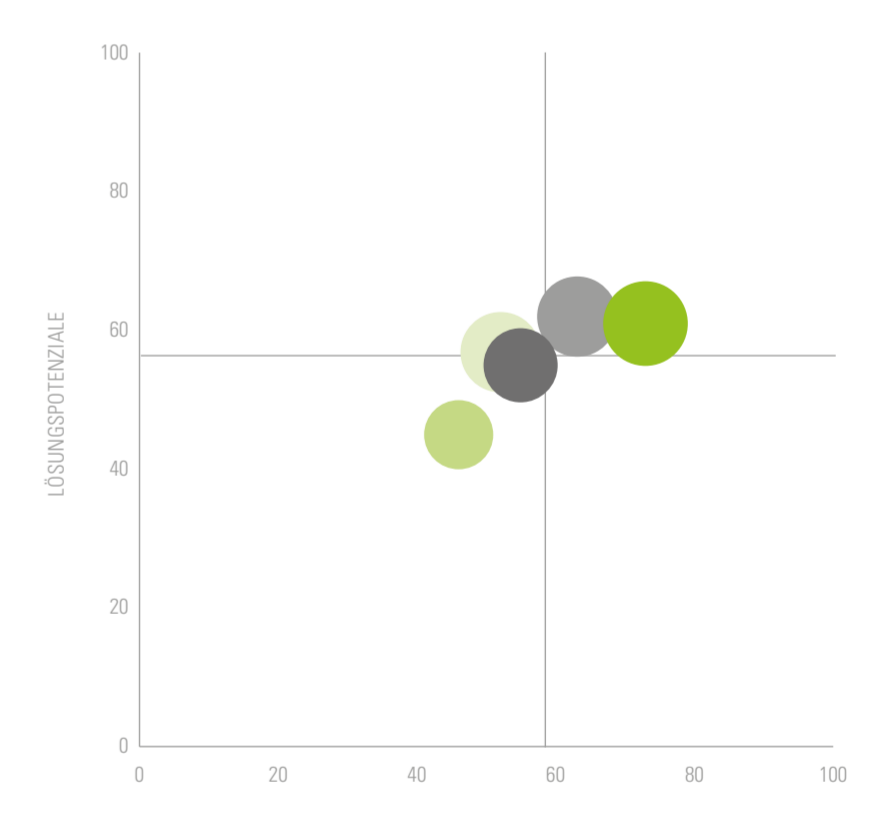
... DIE EINFÜHRUNG VON KONSOLIDIERUNGSZENTREN?



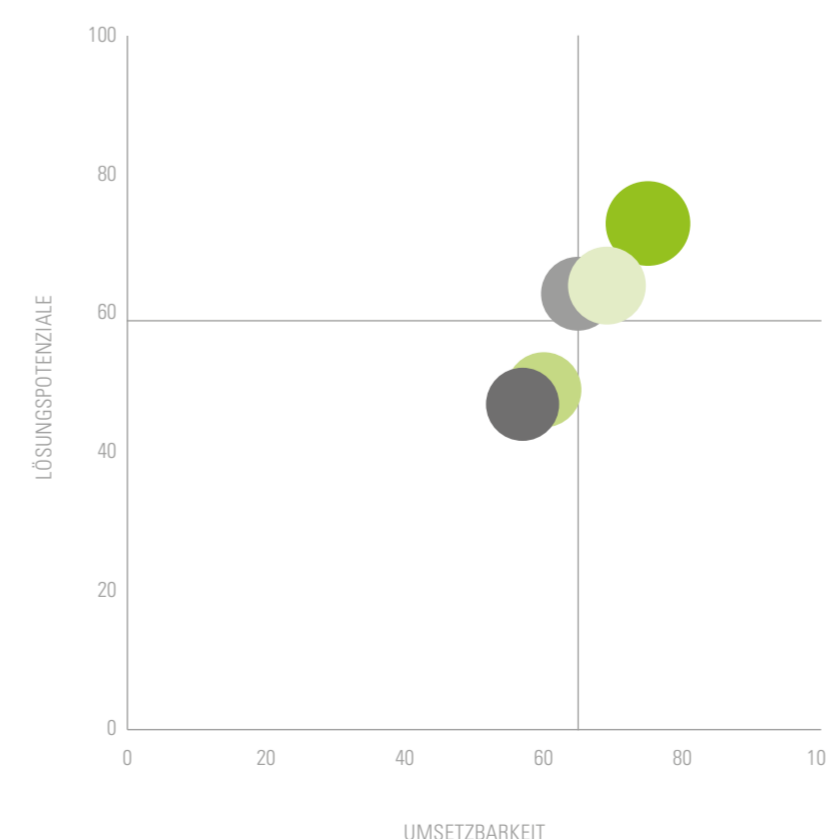
... BÜNDELUNGSPUNKTE AN INTERMODALPUNKTEN (VERKEHRSGÜNSTIGE LAGEN WIE TANKSTELLEN, SELFSTORAGE ETC.)?



... MIKRODEPOTS ALS CONTAINERLÖSUNG IN ZENTRENNAHEN BEREICHEN?



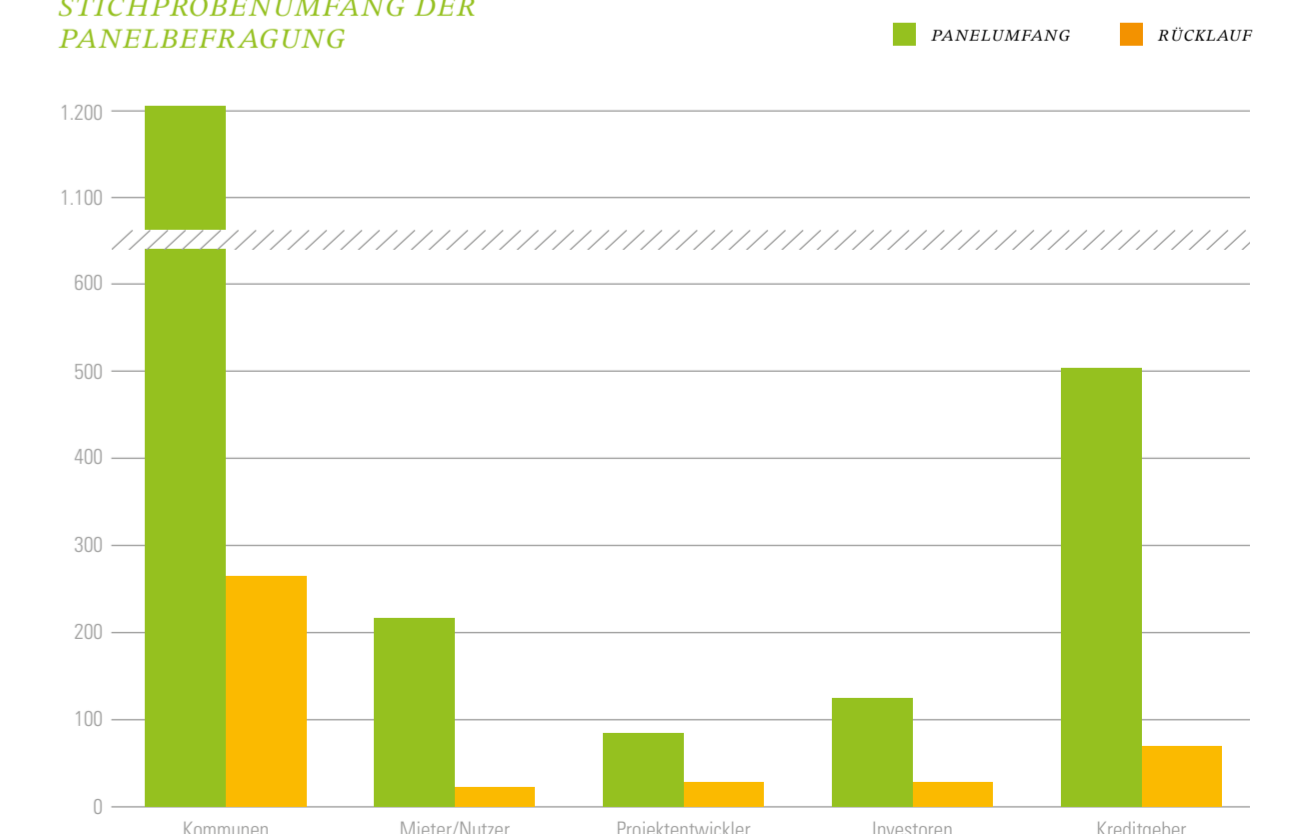
... DIE NUTZUNG VON PAKETBOXEN/ PICK-UP-STORES AN BAHNHÖFEN, LADENLOKALEN DER HIGHSTREET ETC.?



- KOMMUNEN
- MIETER/NUTZER
- PROJEKTENTWICKLER
- INVESTOREN
- KREDITGEBER

Lesehilfe:
Lesehilfe: Die einzelnen Farben beziehen sich auf das befragte Expertenpanel. Die Lage auf der x-Achse gibt an, wie hoch die Umsetzbarkeit eingeschätzt wird. Die Lage auf der y-Achse gibt an, wie hoch das Lösungspotenzial für die Citylogistik bewertet wird. Der Durchmesser bezieht sich auf die geschätzte Nachhaltigkeit/Persistenz des Ansatzes. Die Geraden geben den jeweiligen Durchschnitt von Umsetzbarkeit und Lösungspotenzial als Benchmarkgröße über alle Panels an.

STICHPROBENUMFANG DER PANELBEFRAGUNG



Dargestellt sind die Ergebnisse einer Panelbefragung, die vom 01.07. bis zum 31.07.2017 mit dem bulwiengesa survey desk durchgeführt wurden (siehe <http://survey-desk.bulwiengesa-solutions.de>). Die Befragung hat sich an die fünf wesentlichen Akteursgruppen im Lebenszyklus der Logistikimmobilie gerichtet, darunter Kommunen, Mieter/Nutzer, Projektentwickler, Investoren sowie Kreditgeber.