



PREMIUM POLYKRISE

Die Antworten der Logistikbranche

GASTBEITRAG von Sebastian Betz

25.06.2026, 06:50 Lesezeit: 4 Min.



Die Logistikbranche hat sich längst daran gewöhnt, Umwege einzuplanen und resilienter zu agieren. Die aktuelle Situation ist dennoch eine Belastungsprobe, erklärt ein Spezialist für Logistikimmobilien.



Zur App

Die Weltwirtschaft erlebt derzeit eine neue Eskalationsstufe bereits bekannter Störungen. Die globalen Lieferketten stehen nicht allein unter Druck, vielmehr müssen Händler und Lieferanten mit mehreren großen Krisen

gleichzeitig umgehen. Sie haben es mit einer schwer kalkulierbaren US-Zollpolitik zu tun, und mit einer energisch voranschreitenden Expansion Chinas. Hinzu kommen Piratenangriffe auf Schiffe im Roten Meer, der Ukrainekrieg und aktuell die Auswirkungen des Irankriegs. Die Folgen sind auch in Deutschland spürbar.

Zweifelloos hat die Logistikbranche in den vergangenen Jahren gelernt, resilienter zu agieren. Trotz mehrerer zeitgleichen Krisen beweist sie immer wieder aufs Neue, dass sie zu bemerkenswerter Reaktionsgeschwindigkeit fähig ist: Sie justiert Lieferketten neu, reduziert Abhängigkeiten und diversifiziert Beschaffungsnetzwerke. Dadurch professionalisiert der Markt zunehmend den Umgang mit Unsicherheiten; Unternehmen passen sich schneller als noch vor wenigen Jahren an veränderte Bedingungen an.

F.A.Z.-Artikel häufiger in Ihren Suchergebnissen sehen

F.A.Z. bei Google bevorzugen

Unternehmen bauen ihre Lagerbestände aus

Durch die nach wie vor weitgehende Blockade der Straße von Hormus kommen seit Wochen neben Öl- und Flüssiggastankern auch viel zu wenige Frachtschiffe durch diese Meerenge. Das wird aufgrund der weltweiten Herausforderungen allmählich zur Belastungsprobe. Zwar ist ein Großteil der betroffenen Energietransporte für Asien bestimmt, doch wirken sich die entstandenen Engpässe unmittelbar auf die Weltmarktpreise aus. Das spürt man auch in Deutschland, wo die höheren Kosten für Energie und Rohstoffe Unternehmen und private Verbraucher gleichermaßen belasten.

Nachgelagerte Effekte der Hormus-Blockade werden uns wohl erst zeitverzögert erreichen, und das nicht nur am Zapfhahn, sondern auch im Agrar- und Chemiesektor. Für die Logistikbranche wirkt sich der Konflikt bereits maßgeblich durch erhöhte Lieferzeiten und Frachtraten für den Transport zu Wasser und in der Luft aus. Sowohl der Luftraum über der Ukraine als auch im Nahen Osten sowie der Seeweg durch den Suezkanal werden aufgrund der Kriegshandlungen weiterhin gemieden. Dadurch unterliegen insbesondere saisonale Waren einem stärkeren Planungsbedarf. Die

Logistikbranche muss hier mit Verzögerungen von drei bis vier Wochen für Ware aus Asien kalkulieren.

Immobilien machen bis zu 15 Prozent der Gesamtkosten aus

Quer durch alle Branchen – sei es Handel, Industrie, E-Commerce oder Logistikdienstleister – machen sich die vielfältigen Herausforderungen in einer höheren Lagerhaltung bemerkbar. Wenn Warenströme ins Stocken geraten, steigt der Bedarf an Lager- und Umschlagflächen. Unternehmen bauen ihre Sicherheits- und Lagerbestände aus, um den vielfältigen Unsicherheiten in ihren Logistikketten entgegenzuwirken. Denn die Kosten für die Lagerhaltung sind nichts im Vergleich zu den Kosten, die entstehen, wenn Verkaufsregale leer sind oder die Produktion aufgrund fehlender Komponenten stillsteht. In der Regel machen Logistikimmobilien zwischen fünf bis 15 Prozent der Gesamtkosten eines Dienstleisters aus.

In der Folge steigen die Investitionen in Immobilien zur Pufferung und Vorhaltung von Waren. Logistikimmobilien sind ein zentraler Bestandteil zur Sicherung der Resistenz, was die Nachfrage weiter steigen lässt. Mit der zunehmenden Komplexität und Fragmentierung der Lieferketten wird die Bedeutung von Logistikimmobilien für lokale Märkte noch deutlicher. Denn abgesehen von ihrer grundlegenden Funktion wie beispielsweise zur Lagerung oder Kommissionierung erfüllen Logistikimmobilien noch weitere Funktionen: Zum einen lassen sich hier Waren zwischenlagern, wenn Transportwege unterbrochen sind. Zum anderen dienen Logistikimmobilien zum Warenumschlag, wenn neue Handelsrouten oder Absatzmärkte entstehen, etwa aufgrund der kürzlich abgeschlossenen Freihandelsabkommen mit Indien oder Australien. Zudem können sie dem Aufbau von Sicherheitsbeständen dienen.

Mehr Tempo beim Ausbau der Stromnetze

Allerdings sind sowohl die Logistikbranche als auch moderne Logistikimmobilien auf eine leistungsfähige Infrastruktur angewiesen. Häfen, Straßen und Schienen sind in Deutschland noch auf einem guten Niveau, werden aber politisch nicht mit der notwendigen Priorität behandelt. Das zeigt sich vor allem beim Thema Energieinfrastruktur. Der größte Handlungsbedarf besteht aktuell beim Ausbau der Stromnetze, bei der Verfügbarkeit von Netzanschlusspunkten sowie beim Aufbau von Ladeinfrastruktur für elektrische Lkw.

PREMIUM KÜNSTLICHE INTELLIGENZ

„Mit KI wird die globale Logistik volatiler“

PREMIUM ASIEN ANALYSIERT

Europas Souveränität misst sich an Asiens Super-Apps

PREMIUM PEKINGS EXPORTWELLE

Wie sich Europa gegen China verteidigt

In Deutschland bekommen Logistikimmobilien-Neubauten zum Teil zwölf bis 18 Monate keinen Stromanschluss, und die Grundstromversorgung muss stattdessen über Dieselgeneratoren gesichert werden. Dabei handelt es sich noch nicht einmal um Netzkapazitäten für Photovoltaikanlagen, Batteriespeicher oder Ladeinfrastruktur. Für die drittgrößte Volkswirtschaft der Welt ist das ein Armutszeugnis. Wie facettenreich die Probleme sind, erlebt die Branche hautnah. Berlin zeigt auf die Länder, die Länder auf die Kommunen, die Kommunen auf die Netzbetreiber und die Netzbetreiber zurück nach Berlin. Dadurch entsteht ein nicht enden wollender Kreislauf, in dem vor allem eins fehlt: eine schnelle und effiziente Entscheidung!

Politik und Behörden wären gut beraten, stärker auf die Expertise der Wirtschaft zurückzugreifen. Konkret sollten die beteiligten Ministerien koordinierter agieren, Genehmigungsverfahren müssen konsequent entbürokratisiert und Investitionen schneller umgesetzt werden können. Das würde die Resilienz der deutschen Wirtschaft weiter fördern und damit die Verbraucherpreise längerfristig stabilisieren. Die neuen Handelsabkommen sind erste Schritte in die richtige Richtung. Auch die stärkere Diversifizierung der Handelspartner trägt dazu bei, Abhängigkeiten zu reduzieren. Deutschland ist der bedeutendste Logistikstandort in Europa, und als drittgrößter Wirtschaftszweig kann die Logistikbranche Deutschlands Rückgrat stärken. Wir sind auf dem richtigen Weg, aber es muss schneller gehen.



Sebastian Betz

Sebastian Betz ist geschäftsführender Gesellschafter von LIP Invest. Das Münchner Unternehmen bietet Logistikimmobilien-Spezialfonds an.

Bild: Priva



Frankfurter Allgemeine

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2001–2026
Alle Rechte vorbehalten.