



19. November 2010

## Deutsche Logistikbranche zurück auf Wachstumskurs

- Der Umsatz in der deutschen Logistikbranche sank 2009 nach unserer Schätzung um nominal 13%. Dies ist im Wesentlichen auf den Rückgang der Industrieproduktion (2009: -17%) und das Schrumpfen des Welthandels (-12%) zurückzuführen.
- Für 2010 rechnen wir mit einem nominalen Umsatzwachstum von 9%. Industrie und Außenhandel sind hierfür wiederum die wesentlichen Treiber. Für 2011 erwarten wir einen Zuwachs von 5%. Bei halbiertem BIP-Wachstum und einem an Kraft verlierenden Aufschwung in der Industrie ist eine geringere Dynamik in der Logistik folgerichtig. Bei dieser Entwicklung würde die Branche gemessen am Umsatz bereits 2011 wieder das Vorkrisenniveau erreichen.
- Unabhängig von den aufgehellten konjunkturellen Aussichten steht die Logistikbranche in Deutschland vor großen mittel- und langfristigen Herausforderungen. Zu nennen sind etwa zunehmende Engpässe im Bereich Infrastruktur, schärfere Anforderungen in puncto Umwelt- und Klimaschutz sowie Sicherheit oder drohende Knappheit auf dem Arbeitsmarkt. Die intakten langfristigen Wachstumstreiber (u.a. Globalisierung) helfen dabei, diese Herausforderungen zu meistern.

### Rezession belastete Logistikbranche 2009

Die deutsche Logistikbranche wurde von der Finanzkrise und der anschließenden globalen Rezession voll erfasst. Dank eines guten Ergebnisses im ersten Halbjahr konnte der Sektor zwar 2008 noch ein nominales Umsatzplus von etwa 6% erwirtschaften.<sup>1</sup> Das kann aber nicht darüber hinweg täuschen, dass die Logistik ab Herbst 2008 stark von den gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen in Mitleidenschaft gezogen wurde. Der Welthandel erlitt als einer der wichtigsten Treiber der Branche einen Dämpfer und ging 2009 erstmals seit dem Zweiten Weltkrieg zurück – und zwar um rd. 12%. In einer ähnlichen Größenordnung sanken die Ex- und Importe Deutschlands. Ferner landete die deutsche Industrie unsanft von ihrem mehrjährigen Höhenflug: Die Fertigung brach von der konjunkturellen Spitze bis zum Frühjahr 2009 preisbereinigt um ein Viertel ein. Dies belastete das Verkehrsgewerbe in besonderem Maße, da in der Industrie ein großer Transportbedarf von Vor-, Zwischen- und Endprodukten besteht.

In diesem Umfeld ist es Logistikunternehmen in einer offenen Volkswirtschaft wie Deutschland kaum möglich, sich vom Negativtrend abzukoppeln. Weniger stark belastet waren Anbieter, die auf konjunkturunabhängige Konsumbranchen spezialisiert sind (z.B. Ernährungsgewerbe, Pharmaindustrie). Stabilisierend wirkte zudem die Bautätigkeit, die im letzten Jahr nur marginal rückläufig war. Dennoch schrumpfte der Gesamtumsatz der Logistikbranche 2009 nach unseren Schätzungen um 13% – so stark wie nie zuvor.

<sup>1</sup> In der Literatur finden sich sehr unterschiedliche Abgrenzungen der Logistikbranche. Nach unserer Definition umfasst die Logistik die Wirtschaftszweige mit den NACE Codes 60 (ohne 60.20, aber inklusive 60.24), 61 (ohne 61.20.1 und 61.20.4), Teile von 62, 63 (ohne 63.30) sowie 64.12. Nach der Neuklassifizierung der Wirtschaftszweige (WZ 2008) sind dies die Bereiche 49 (ohne 49.10 und 49.30), 50 (ohne 50.10 und 50.30), 51 (ohne 51.10), 52 sowie 53.

www.  
dbresearch.de

#### Autoren

Philipp Ehmer  
+49 69 910-31879  
philipp.ehmer@db.com

Eric Heymann  
+49 69 910-31730  
eric.heyman@db.com

#### Editor

Tobias Just

#### Publikationsassistentz

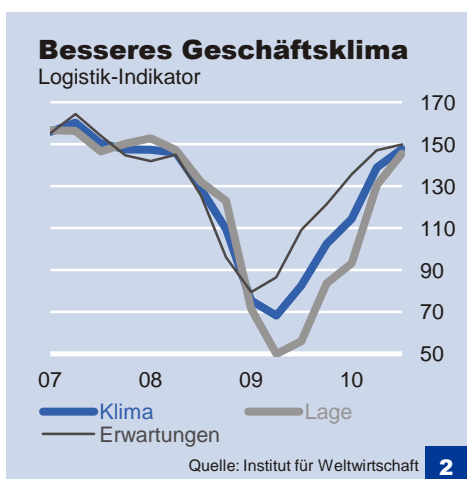
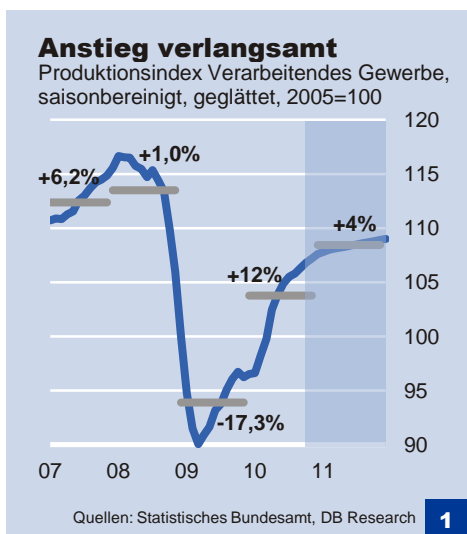
Sabine Berger

Deutsche Bank Research  
Frankfurt am Main  
Deutschland

Internet: [www.dbresearch.de](http://www.dbresearch.de)  
E-Mail: [marketing.dbr@db.com](mailto:marketing.dbr@db.com)  
Fax: +49 69 910-31877

#### DB Research Management

Thomas Mayer



## Eindrucksvolle konjunkturelle Trendwende

Seit dem Anspringen der Konjunktur in der zweiten Jahreshälfte 2009 hat sich die Logistikbranche eindrucksvoll zurückgemeldet. Im zweiten Quartal lag der Umsatz etwa 10% über dem entsprechenden Vorjahresniveau. Das größte Umsatzwachstum verzeichnen derzeit die See- und Küstenschifffahrt sowie der Luftverkehr, die beide von der anziehenden Weltkonjunktur profitieren.<sup>2</sup>

Die Geschwindigkeit, mit der sich der Wirtschaftszweig dem vor der Krise erreichten Umsatzniveau annähert, ist bemerkenswert. Die Erholung wird durch mehrere Faktoren begünstigt: Erstens dürfte die Wirtschaftsleistung Deutschlands in diesem Jahr mit etwa 3,5% stark wachsen. Zweitens werden die Rückgänge bei Ex- und Importen des letzten Jahres 2010 wohl wieder gutgemacht: Wir erwarten einen um knapp 15% zunehmenden Außenhandel in Deutschland. Weltweit dürften sich die Handelszahlen ähnlich gut entwickeln. Drittens kommt insbesondere die zügige Erholung der Industrie der Logistikbranche zugute. Die Fertigung legte im Verarbeitenden Gewerbe seit dem konjunkturellen Tiefpunkt bereits wieder um ein Fünftel zu. Die Kapazitäten werden um 14%-Punkte besser genutzt als Anfang 2009; der Auslastungsgrad liegt mittlerweile wieder im langjährigen Mittel. Für 2010 ist insgesamt mit einem preisbereinigten Produktionszuwachs in der deutschen Industrie von 12% zu rechnen.<sup>3</sup> Am günstigsten sind die Perspektiven für Investitionsgüterzweige: So dürfte die Fertigung im besonders transportintensiven Automobilbau noch deutlich stärker – um knapp 20% – zulegen. Die Logistik ist vom Geschäft mit dem Verarbeitenden Gewerbe abhängig und profitiert von der zuletzt deutlich erhöhten Transportnachfrage industrieller Kunden.

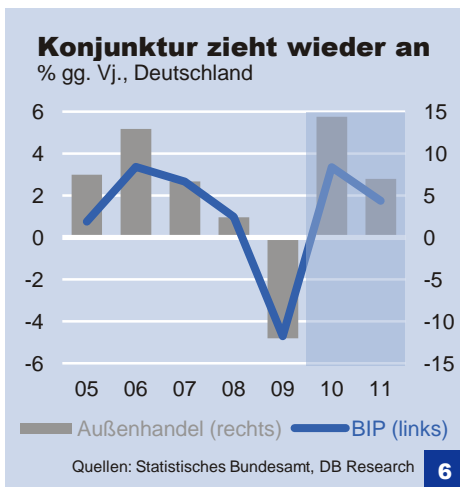
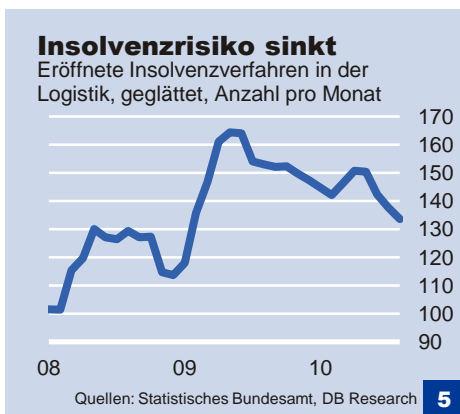
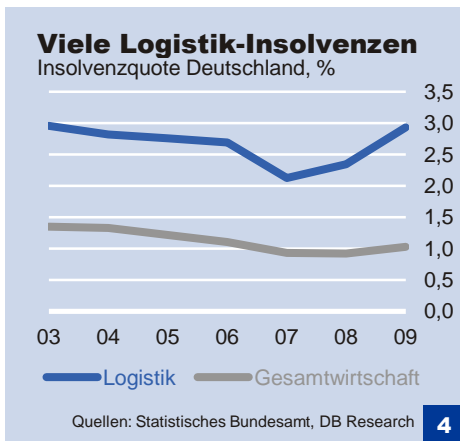
## Stimmungsindikator stark nach oben

Das wichtigste Stimmungsbarometer der Branche stützt den positiven Ausblick: Der im Auftrag der Bundesvereinigung Logistik vom Institut für Weltwirtschaft in Kiel berechnete Logistik-Indikator stieg im dritten Quartal 2010 zum fünften Mal in Folge – inzwischen um insgesamt 80 Punkte. Sowohl die Einschätzung der aktuellen Lage wie auch der Geschäftserwartungen für die nächsten zwölf Monate liegen deutlich über dem Normalniveau. Die kontinuierliche Annäherung der Lageeinschätzung an die Erwartungen zeigt an, dass der konjunkturelle Höhepunkt in wenigen Monaten bevorsteht. Die Anwender aus Industrie und Handel schätzen die aktuelle Lage bereits besser ein als die Erwartungen.

## Ausgangsniveau vor der Krise wird Ende 2011 wieder erreicht

Für 2010 erwarten wir ein nominales Umsatzwachstum in der Logistik von 9%. Für 2011 halten wir einen Zuwachs von 5% für realistisch. Bei dann gegenüber Vorjahr halbiertem BIP-Wachstum und einem an Kraft verlierenden Aufschwung in der Industrie (reales Fertigungsplus von 4% im Jahr 2011) ist eine geringere Dynamik in der Logistik folgerichtig. Bei dieser Entwicklung würde die Branche 2011 den vor der Krise realisierten Umsatz von EUR 193 Mrd. fast wieder erreichen. Damit würde die Erholung etwa so schnell gelingen wie nach dem Einbruch 2002/2003 – und damit deutlich zügiger als noch Anfang 2009 erwartet werden konnte.

<sup>2</sup> Daten zur Umsatzentwicklung einzelner Logistiksparten sind nicht verfügbar. Daher lässt sich beispielsweise nicht zwischen dem reinen Transportbereich und dem tendenziell stärker wachsenden Segment der Kontraktlogistik unterscheiden.  
<sup>3</sup> Vgl. Auer et al. (2010). Deutsche Industrie: Aufschwung verliert etwas an Kraft. Deutsche Bank Research. Aktuelle Themen 494. Frankfurt am Main.



Die aktuelle Geschäftsentwicklung dürfte auch die Ertragslage der Betriebe verbessern. Aufgrund niedriger Marktzutrittschranken und scharfer Konkurrenz im Transportsektor standen viele Logistikbetriebe schon vor der Krise unter Druck. Die Insolvenzquote ist in der Logistik traditionell hoch: Zwischen 2003 und 2008 lag sie mehr als doppelt so hoch wie in der Gesamtwirtschaft. In der Krise verschärfte sich die Lage noch, und es wurden zeitweise 1,5-mal so viele Insolvenzverfahren eröffnet wie zu Normalzeiten. Die Quote stieg aufs dreifache derjenigen der Gesamtwirtschaft. Allerdings dürfte die inzwischen eingesetzte Verbesserung noch einige Monate anhalten. Denn aufgrund der anziehenden Konjunktur ist auch die Kapazitätsauslastung in der Branche gestiegen. Viele ältere Lkw wurden vom Markt genommen, da sie aufgrund hoher Schadstoffemissionen durch die Lkw-Maut überdurchschnittlich belastet wurden; freilich spielte hierbei auch die gesunkene Nachfrage nach Ladekapazitäten eine Rolle. Mit der besseren Auslastung steigt auch die Chance, höhere Preise gegenüber den Kunden durchzusetzen.

#### Risiken bleiben bestehen

Trotz der aktuell positiven Aussichten dürfen die Risiken nicht aus dem Blickfeld geraten: Erstens bestehen konjunkturelle Risiken in großen Volkswirtschaften, die Auswirkungen auf Deutschland haben könnten. So droht der US-amerikanischen Wirtschaft angesichts der unverändert schlechten Arbeitsmarktlage eine Abkühlung. In China existiert das Risiko von Übertreibungen auf dem Aktien- und dem Immobilienmarkt. Bei einer Überhitzung der Wirtschaft könnten die Zinsen angehoben werden – mit der Konsequenz eines verlangsamten Wachstums. Zweitens führen Währungsabwertungswettläufe nicht nur in diesen beiden Ländern zu einer exportschädlichen Aufwertung des Euro. Drittens birgt zudem der aktuelle Währungskrieg das politische Risiko eines zunehmenden Protektionismus. Dies könnte einen erneuten Dämpfer für den Welthandel zur Folge haben. Viertens bestehen spezifische Risiken für die Logistikbranche, z.B. in Form von steigenden Kraftstoffpreisen, Personal- oder Umweltkosten, auf die wir später noch eingehen werden. Eine Verschlechterung der Ertragslage könnte die nach der tiefen Krise in vielen Betrieben dringend benötigte Entspannung gefährden.

#### Deutschland als Logistikstandort prädestiniert

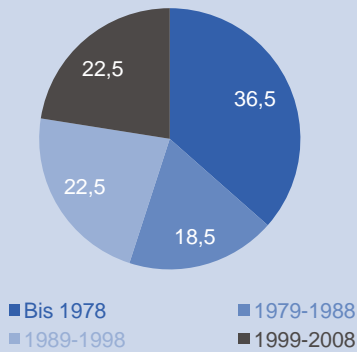
Die Logistikbranche zählt in Deutschland zu den Wirtschaftszweigen mit dauerhaft guten langfristigen Wachstumsaussichten. In den nächsten zehn Jahren kann die Branche mit einem nominalen Wachstum von rund 4% pro Jahr rechnen. Deutschland ist aus einer Vielzahl von Gründen als Logistikstandort prädestiniert.<sup>4</sup> Die Größe und der Wohlstand des Landes machen es zu einem bedeutenden Nachfrager auf dem Gütermarkt. Die zentrale Lage in Europa begünstigt eine Rolle als Verkehrsknotenpunkt, und die polyzentrische Wirtschaftsstruktur erfordert Transportleistungen. Der hohe Industrialisierungsgrad und die Handels Offenheit induzieren zusätzliche Warenströme. Nicht zuletzt ist die hohe Netzdichte und Qualität der Verkehrsinfrastruktur im europäischen Vergleich einzigartig.

Auch die Weltbank sieht in ihrem alle zwei Jahre berechneten *Logistics Performance Index*, der die Attraktivität von 155 Ländern als Logistikstandort misst, Deutschland 2010 zum ersten Mal an der Spitze. In der Hälfte der sechs Kategorien, die die Weltbank zur Berechnung des Gesamtwerts heranzieht, befindet sich Deutsch-

<sup>4</sup> Vgl. Ehmer et al. (2008). Logistik in Deutschland: Wachstumsbranche in turbulenten Zeiten. Deutsche Bank Research. Aktuelle Themen 432. Frankfurt am Main.

### Alte Straßen in Deutschland

Brutto-Anlagevermögen Straßen und Brücken, Anteile Investitionsjahrg. in %

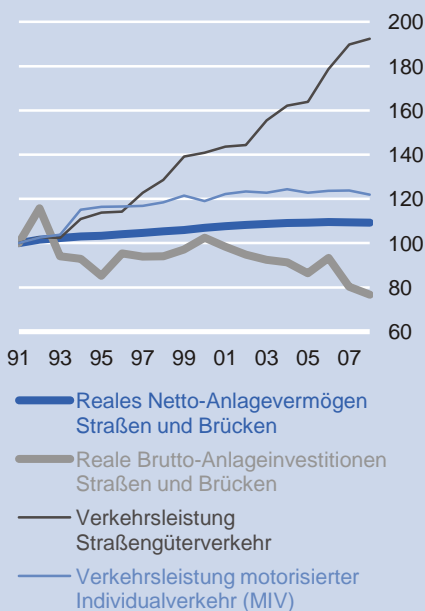


Quelle: DIW (Verkehr in Zahlen)

8

### Straße: Nachfrage > Angebot

1991=100

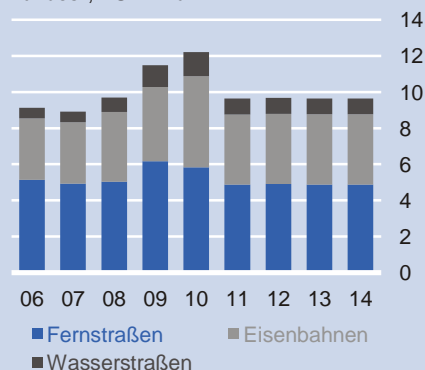


Quellen: DIW, DB Research

9

### Konjunkturprog. erhöhen Verkehrsetat temporär

Verkehrsinfrastrukturinvestitionen des Bundes\*, EUR Mrd.



\* 2010: Soll; 2011: Entwurf; ab 2012: Plan

Quelle: Pro Mobilität

10

land unter den Top 3.<sup>5</sup> Bei der Bewertung der Infrastruktur sieht die Weltbank Deutschland als weltweit führend.

### Branche steht vor vielfältigen Herausforderungen

Trotz dieser insgesamt positiven Bestandsaufnahme sehen sich die deutschen Logistikunternehmen mit vielfältigen mittel- bis langfristigen Herausforderungen konfrontiert. Diese kann die Branche selbst teilweise kaum oder gar nicht beeinflussen, sind aber für die wirtschaftlichen Perspektiven von maßgeblicher Bedeutung. Im Folgenden skizzieren wir die wichtigsten Herausforderungen in Kürze.

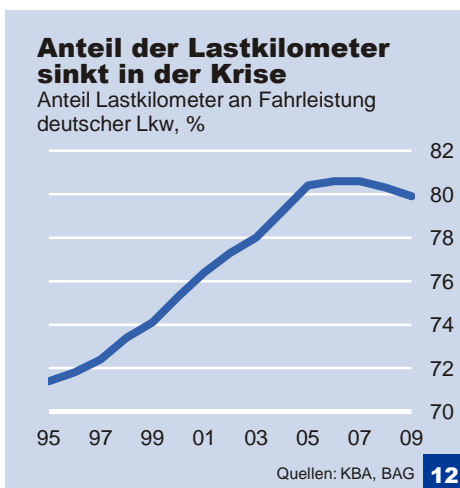
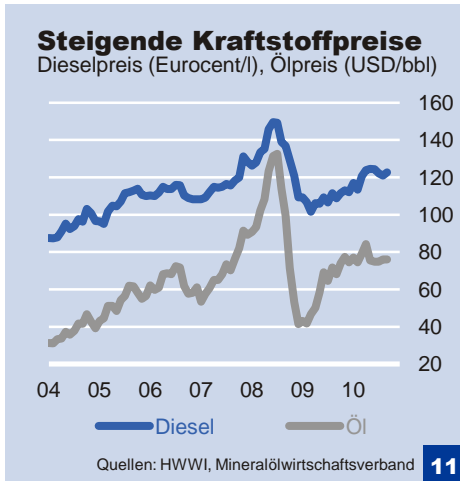
### Infrastrukturinvestitionen müssen steigen

Deutschlands Standortvorteil der gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur ist mittelfristig in Gefahr. Seit Jahren wächst die Verkehrsleistung bei allen Verkehrsträgern schneller als das Angebot an entsprechender Infrastruktur. Vor der jüngsten Rezession konnte man sich etwa auf Deutschlands Autobahnen täglich ein Bild davon machen, dass Infrastruktur ein limitierender Faktor sein kann. Mit dem Anziehen der Konjunktur werden Teile der Infrastruktur wieder an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen und Wachstum hemmen. Hauptgrund für die Scherenbewegung zwischen Angebot und Nachfrage sind die angespannten öffentlichen Haushalte. Erfreulicherweise wurde der Bundesverkehrshaushalt der Jahre 2009/10 durch die Konjunkturprogramme aufgestockt (siehe Grafik). Dies war aber ein Strohfeuer. Denn laut mittelfristiger Finanzplanung sinken die Ausgaben wieder unter die Schwelle von EUR 10 Mrd. Dabei fordern führende Verkehrsexperten (so die Pällmann-Kommission schon 2000) seit langem, den Verkehrshaushalt des Bundes dauerhaft auf EUR 12 Mrd. pro Jahr zu erhöhen (also um über 20%); da die Tiefbaupreise in den letzten zehn Jahren um 15% gestiegen sind, müsste der Betrag inzwischen entsprechend höher ausfallen. Public Private Partnerships (PPP) wären eine Möglichkeit, mehr Mittel für die Verkehrsinfrastruktur zu generieren. Diesem Instrument wird in den Koalitionsverträgen von Bundes- und von vielen Landesregierungen große Bedeutung beigemessen. Doch in der Praxis sind PPP-Projekte gerade im Tiefbau selten. Verkehrsprojekte sollten daher häufiger auf ihre Tauglichkeit für PPP geprüft werden.

### Stärkere Umweltregulierung programmiert

Der Verkehrssektor und damit die Logistikbranche rücken stärker in den Fokus der Umwelt- und Klimapolitik. Der Luftverkehr wird ab 2012 in den EU-Emissionshandel einbezogen; der Seeverkehr folgt über kurz oder lang. Die Luftverkehrsteuer auf Flugtickets, die 2011 in Deutschland erhoben werden soll, trifft indirekt auch das Cargo-Geschäft, denn etwa 50% der Fracht werden in Passagiermaschinen transportiert (Belly-Fracht); wenn etwa durch die Steuer die Zahl der Flüge verringert wird, sinkt das Angebot an Laderaum. Im Straßenverkehr ist künftig mit einer weiteren Spreizung der Lkw-Maut nach ökologischen Kriterien zu rechnen (Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen). Gerade in Osteuropa dürften die Steuern auf Kraftstoffe steigen. Die Ölpreise legen langfristig ohnehin weiter zu. Problematisch für die Logistikbranche ist, dass eine Anpassung an höhere Belastungen aufgrund der Langlebigkeit der eingesetzten Fahrzeuge kurzfristig oftmals nicht möglich oder sehr teuer ist; zudem sind die Überwälzungsspielräume der Unternehmen begrenzt. Diesen Umstand sollte die Politik bei ihren Entscheidungen berücksichtigen.

<sup>5</sup> Dies waren die Kategorien Infrastructure, Timeliness und Customs. Die anderen drei Kategorien sind Logistics Competence, Tracking & Tracing sowie International Shipments.



### Höhere Sicherheitsanforderungen verteuern Mobilität

Die Sicherheitsanforderungen im Güterverkehr werden in den nächsten Jahren weiter steigen. Damit soll das Risiko, etwa von terroristischen Anschlägen, vermindert werden. Die Thematik rückte zuletzt wieder verstärkt in den Fokus der öffentlichen Diskussion, weil in verschiedenen Luftfrachtmaschinen Paketbomben gefunden wurden. Von höheren Sicherheitsvorkehrungen dürfte nicht nur der Luftverkehr betroffen sein. Auch in der internationalen Seeschifffahrt werden intensiv Möglichkeiten eruiert, Ladung strenger zu kontrollieren, um so die Sicherheit zu erhöhen. Insgesamt ist mit höheren Kosten und/oder längeren Transportzeiten aufgrund von höheren Sicherheitsanforderungen zu rechnen.

### Demografie trifft auch die Logistikbranche

In der Logistikbranche werden künftig spezielle Arbeitskräfte knapp. Am augenfälligsten ist diese Entwicklung im Falle der Berufskraftfahrer. Schon heute sind laut Angaben des Bundesamtes für Güterverkehr 35% der Fahrer 50 Jahre alt oder älter. Die nachrückenden Alterskohorten sind zu klein, um die sich abzeichnende Lücke zu schließen. Der Sektor versucht daher schon seit einiger Zeit, die Attraktivität des Berufsbildes zu steigern. Natürlich wird die Suche nach gut ausgebildeten Arbeitskräften auch für andere Segmente der Logistikbranche in Zukunft immer anspruchsvoller.

### Problem struktureller Überkapazitäten bleibt bestehen

Die Logistikbranche tendiert strukturell zu Überkapazitäten. Gründe hierfür sind u.a. die Auslegung der Kapazitäten auf Spitzenlastzeiten sowie niedrige Marktzutrittsbarrieren kombiniert mit scharfem Wettbewerb. In der Folge ist der Preisdruck in der Branche ausgesprochen hoch, was vor allem auf einfache Logistikaktivitäten zutrifft. Es ist eine große Herausforderung für die Branche, die Kapazitäten im Spannungsfeld von hoher Flexibilität und niedrigen Fixkosten zu planen. Ein vermehrter IT-Einsatz kann dabei helfen, etwa um den Anteil der Leerfahrten zu minimieren.

### Zusammenfassung

Die deutschen Logistikunternehmen profitieren mindestens 2010 und 2011 vom besseren konjunkturellen Umfeld. Gleichwohl kommen viele Herausforderungen auf den Wirtschaftszweig zu. Beim Bewältigen dieser Herausforderungen hilft den Unternehmen, dass die langfristigen Wachstumstreiber (Globalisierung, internationale Arbeitsteilung, stärkere wirtschaftliche Integration Asiens) intakt sind. Wachstumschancen liegen im Segment Kontraktlogistik, im Angebot von Mehrwertdiensten und nicht zuletzt in regionalen, kunden- oder produktspezifischen Nischen. Aufgrund des scharfen Wettbewerbs bleiben die durchschnittlichen Renditen in der Logistikbranche jedoch dauerhaft unter Druck.

Philipp Ehmer (+49 69 910-31879, philipp.ehmer@db.com)

Eric Heymann (+49 69 910-31730, eric.heyman@db.com)

© Copyright 2010. Deutsche Bank AG, DB Research, D-60262 Frankfurt am Main, Deutschland. Alle Rechte vorbehalten. Bei Zitaten wird um Quellenangabe „Deutsche Bank Research“ gebeten.

Die vorstehenden Angaben stellen keine Anlage-, Rechts- oder Steuerberatung dar. Alle Meinungsäußerungen geben die aktuelle Einschätzung des Verfassers wieder, die nicht notwendigerweise der Meinung der Deutsche Bank AG oder ihrer assoziierten Unternehmen entspricht. Alle Meinungen können ohne vorherige Ankündigung geändert werden. Die Meinungen können von Einschätzungen abweichen, die in anderen von der Deutsche Bank veröffentlichten Dokumenten, einschließlich Research-Veröffentlichungen, vertreten werden. Die vorstehenden Angaben werden nur zu Informationszwecken und ohne vertragliche oder sonstige Verpflichtung zur Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit oder Angemessenheit der vorstehenden Angaben oder Einschätzungen wird keine Gewähr übernommen.

In Deutschland wird dieser Bericht von Deutsche Bank AG Frankfurt genehmigt und/oder verbreitet, die über eine Erlaubnis der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht verfügt. Im Vereinigten Königreich wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG London, Mitglied der London Stock Exchange, genehmigt und/oder verbreitet, die in Bezug auf Anlagegeschäfte im Vereinigten Königreich der Aufsicht der Financial Services Authority unterliegt. In Hongkong wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Hong Kong Branch, in Korea durch Deutsche Securities Korea Co. und in Singapur durch Deutsche Bank AG, Singapore Branch, verbreitet. In Japan wird dieser Bericht durch Deutsche Securities Limited, Tokyo Branch, genehmigt und/oder verbreitet. In Australien sollten Privatkunden eine Kopie der betreffenden Produktinformation (Product Disclosure Statement oder PDS) zu jeglichem in diesem Bericht erwähnten Finanzinstrument beziehen und dieses PDS berücksichtigen, bevor sie eine Anlageentscheidung treffen.