

Geopolitische Auswirkungen auf Logistik-Sachwerte: Warum Logistik-Assets auch in unruhigen Zeiten stabil sind

Aktueller Kommentar zu Containern, Güterwagen und Wechselkoffern: Wie sich Störungen globaler Lieferketten auf das Geschäftsmodell der Asset-Vermietung auswirken.

KERNAUSSAGE

Anders als die Schlagzeilen vermuten lassen, wirken sich Störungen globaler Lieferketten auf das Geschäftsmodell der Asset-Vermietung nicht zwangsläufig negativ aus: Längere Wege binden mehr Kapazität, langfristige Mietverträge sorgen für planbare Erträge – und der Containermarkt wächst weiter.

~1,5 %

WACHSTUM CONTAINERHANDEL
2026

~3,5 %

PROGNOSE CONTAINERHANDEL
FOLGEJAHR

~2 %

CONTAINERLADUNG NETTO VIA
PERSISCHER GOLF

II Einleitung

Die Weltlage ist von erheblichen Spannungen geprägt – Konflikte am Persischen Golf, Angriffe auf Schifffahrtswege im Roten Meer, schwankende Energiepreise. Für Anlegerinnen und Anleger stellt sich die Frage, was solche Ereignisse für Investments in Logistik-Sachwerte wie Container, Güterwagen und Wechselkoffer bedeuten.

Die Antwort fällt differenzierter aus, als die Schlagzeilen vermuten lassen. Denn anders als bei vielen anderen Anlageklassen wirken sich Störungen globaler Lieferketten auf das Geschäftsmodell der Asset-Vermietung nicht zwangsläufig negativ aus. Der folgende Beitrag ordnet die wichtigsten Mechanismen ein.

1. DAS „INEFFIZIENZ-PARADOXON“

Geopolitische Krisen führen regelmäßig dazu, dass globale Logistikketten weniger effizient ablaufen. Ein anschauliches Beispiel: Meiden Reedereien aus Sicherheitsgründen den Suezkanal und umfahren stattdessen den afrikanischen Kontinent, verlängern sich die Transportwege massiv.

Das bedeutet: Für dieselbe Warenmenge werden mehr Schiffe und damit mehr Container benötigt, weil jede Einheit länger unterwegs ist und seltener für den nächsten Einsatz zur Verfügung steht. Was für die Weltwirtschaft eine Belastung darstellt, erhöht auf der Asset-Ebene die Nachfrage nach Transportkapazität. Genau diese Nachfrage stützt das Geschäftsmodell der Containervermietung.

KERNAUSSAGE

Was für die Weltwirtschaft eine Belastung darstellt, erhöht auf der Asset-Ebene die Nachfrage nach Transportkapazität – und stützt damit das Geschäftsmodell der Containervermietung.

2. STABILITÄT STATT SPEKULATION: MIETRATEN ≠ FRACHTRATEN

Ein zentraler und oft missverstandener Punkt: Die Frachtraten der Reedereien – also die Preise für den eigentlichen Gütertransport – und die Mietraten für Container sind zwei verschiedene Dinge. Beide korrelieren nicht direkt miteinander.

Die Frachtraten können extrem schwanken. So stiegen die Raten von Shanghai nach Dubai z. B. innerhalb des Monats März 2026 in der Spitze von rund 1.500 auf fast 7.000 US-Dollar. Solche Ausschläge betreffen das Geschäft der Reedereien – nicht aber unmittelbar das des Vermieters.

Das Geschäft der Containervermietung verläuft deutlich stabiler, weil es auf mittel- und langfristigen Mietverträgen beruht. Diese Vertragsstruktur ist bewusst ein Trade-off: Sie glättet die Volatilität nach unten ab und macht die Erträge planbar – im Gegenzug partizipiert der Vermieter nicht unmittelbar an kurzfristigen Preisspitzen. Ein höheres Mietniveau schlägt erst dann durch, wenn eine Neuvermietung ansteht und der Vertrag auf dem dann höheren Niveau für etwa drei bis fünf Jahre neu abgeschlossen wird. Diese Mechanik ist der Preis für die in der Regel erwünschte Stabilität einer Sachwert-Anlage.

3. ENERGIEPREISE UND DIE VERLAGERUNG AUF DIE SCHIENE

Geopolitische Spannungen beeinflussen die Öl- und Gaspreise weltweit. Steigende Spritpreise verteuern den Straßengüterverkehr und führen bereits jetzt zu ersten Verlagerungseffekten von der Straße auf die Schiene. Da der Schienengüterverkehr überwiegend elektrisch betrieben wird, gewinnt er bei hohen Kraftstoffkosten an wirtschaftlicher Attraktivität. Das erhöht die Relevanz und

die Nachfrage nach Güterwagen – ein weiterer Asset-Typ, der von veränderten Rahmenbedingungen profitieren kann.

4. DIE STRASSE VON HORMUS: WICHTIG FÜR ENERGIE, NEBENSCHAUPLATZ FÜR CONTAINER

Die Straße von Hormus wird in der öffentlichen Wahrnehmung oft als kritischer Engpass für den Welthandel gesehen. Für den physischen Containerfluss ist ihre Bedeutung jedoch begrenzt.

Brutto finden in der Region zwar etwa 4,6 bis 4,7 Prozent des weltweiten Containerumschlags statt. Ein Großteil davon entfällt allerdings auf sogenannte Transshipments – also Umladungen, deren eigentlicher Zielhafen gar nicht in der Region liegt. Netto kommt im Persischen Golf nur rund 2 Prozent der weltweiten Containerladung tatsächlich an. Für den globalen Containerhandel ist die Region damit eher ein Nebenschauplatz.

Hinzu kommt die Flexibilität des Systems: Wird die Durchfahrt erschwert, stehen logistische Ausweichlösungen bereit. Insbesondere der Hafen Salalah im Oman liegt außerhalb der Engstelle und kann angelaufen werden; von dort gelangen die Waren per Schiene oder Straße in die Golfregion. Solche Umwege sind umständlicher und teurer, mindern aber die direkte Abhängigkeit von der Meerenge.

Die eigentliche Gefahr liegt woanders: Eine länger andauernde Blockade der Straße von Hormus würde vor allem die Öl- und Gaslieferungen massiv und dauerhaft stören – mit deutlichen Auswirkungen auf die gesamte Weltwirtschaft. Die Straße von Hormus ist also primär eine Schlagader des Energiemarkts, weniger des Containerverkehrs.

5. WACHSTUMSPROGNOSEN

Trotz aller Unwägbarkeiten bleiben die Marktaussichten positiv. Für das laufende Jahr rechnen Marktexperten mit einem Wachstum im Containerhandel von rund 1,5 Prozent. Im Folgejahr könnte sich dieses Wachstum durch Nachholeffekte auf rund 3,5 Prozent beschleunigen.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

- **Ineffizienz erhöht den Bedarf:** Längere Transportwege binden mehr Container und Kapazitäten – Störungen der Lieferketten stützen damit die Nachfrage nach Logistik-Assets.
- **Mietraten sind nicht Frachtraten:** Beide korrelieren nicht direkt. Die volatilen Frachtraten betreffen die Reedereien; die Vermietung läuft über mittel- und langfristige Verträge planbar und stabil.
- **Bewusst auf Stabilität ausgelegt:** Langfristverträge dämpfen Schwankungen nach unten ab, schließen aber eine direkte Teilhabe an kurzfristigen Preisspitzen aus. Höhere Niveaus greifen erst bei Neuvermietungen.
- **Schiene als Profiteur:** Hohe Spritpreise verlagern Verkehr zusätzlich von der Straße auf die Schiene und steigern die Nachfrage nach Güterwagen.
- **Die Straße von Hormus richtig einordnen:** Netto nur rund zwei Prozent des Containerhandels – ein Nebenschauplatz für Container, aber kritisch für den Energiemarkt. Ausweichrouten wie über Salalah existieren.
- **Container-Markt wächst weiter:** Prognose von rund 1,5 Prozent in diesem und rund 3,5 Prozent im kommenden Jahr.