LOGMA

Planen. Beraten. Unterstützen.



FEBRUAR 2026

Chinesische Aktivitäten im deutschen Logistikmarkt

l.tensing@logma.de | +49 160 2010235 | www.logma.de



Inhalt

I. Aktuelle Entwicklungen	3
II. China erobert den europäischen Logistikmarkt	5
III. Chinesische Lagerlogistiker in Deutschland	6
IV. Chinesische Anforderungen an Logistikimmobilien	7
V. Infrastruktur & Knotenpunkte	8
VI. Technologie und operative Systeme	10
VII. Auswirkungen auf Markt und Wettbewerb	12
VIII. Fazit	13
IX. Über uns	14
X. Bildnachweise	15

Aktuelle Entwicklungen

Der Fall Cosco

Der aktuelle Sachverhalt

Die aktuelle Debatte dreht sich um den geplanten Einstieg der chinesischen Staatsreederei Cosco in ein weiteres Hamburger Logistikunternehmen – nachdem der umstrittene Einstieg am Containerterminal Tollerort bereits durchgesetzt wurde. Während die Bundesregierung 2023 den Cosco-Anteil am Terminal auf 24,99 % begrenzt hatte, sorgt nun ein neuer Kaufplan für politische Aufregung: Cosco will 80 % der Hamburger Spedition Konrad Zippel übernehmen.


Hamburger Abendblatt

Wichtiger Deal

Hamburger Hafen in Fernost begehrt – Chinesen planen den nächsten Coup

Hamburg. Chinesische Reederei hat bereits Anteile am bedeutenden HHLA-Terminal Tollerort. Nun soll es sogar zu einer mehrheitlichen Übernahme kommen.

Abbildung 1


Menü

Handelsblatt

Anmelden Abo

Cosco

Chinesen greifen nach weiterem Logistiker im Hamburger Hafen

Nach dem umstrittenen Einstieg beim Hafenterminal Tollerort plant die Staatsreederei den nächsten Zukauf. Es geht um den Hinterland-Spediteur Zippel. Wird der Fall zum Politikum?

Abbildung 2


Cosco übernimmt 80 Prozent von Zippel

06. Januar 2026 | von Jörg Köhnemann

An der Wendenstraße zwischen Mittel- und Südkanal werden die Karten in der Eigentümer-Struktur beim Hamburger Traditions-Unternehmen Konrad Zippel Spediteur GmbH neu gemischt. Die chinesische Staats-Reederei Cosco erwirbt laut THB-Schwesterpublikation DVZ über ihre niederländische Tochter Goldlead Supply Chain Development (Europe) 80 Prozent der Spedition (350 Jobs, rund 200 Lkw), die ihren Sitz nach dem Zweiten Weltkrieg nach Hamburg verlegte.

Abbildung 3

Aktuelle Entwicklungen

Der Fall Cosco

Der alte Streit um Tollerort

Seit 2021 plant die Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA), dem chinesischen Staatskonzern Cosco eine Minderheitsbeteiligung am Containerterminal Tollerort zu verkaufen. Ursprünglich sollten es 35 % sein, doch nach heftigem Streit in der Bundesregierung wurde der Deal im Oktober 2022 auf maximal 24,99 % begrenzt, damit Cosco keine Kontrolle über das Terminal bekommt. Das Terminal gilt als kritische Infrastruktur, weil es eine wichtige Rolle im europäischen Containerverkehr spielt.

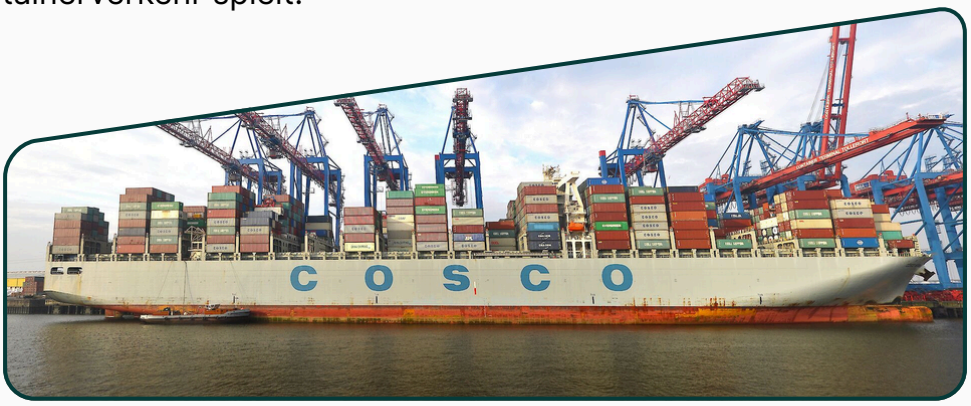


Abbildung 4

Der neue Streit: Cosco kauft Zippel

Im Januar 2026 wurde bekannt, dass Cosco nun 80 % der Anteile an der Hamburger Spedition Konrad Zippel übernehmen will, einem wichtigen Logistikdienstleister im Hamburger Hafen.

Zippel ist kein Terminalbetreiber, sondern ein klassisches Speditions- und Hinterland-Unternehmen, das Container zwischen dem Hafen und dem Binnenland transportiert und abwickelt.

Diese Übernahme wird als „nächster Schritt“ in der chinesischen Strategie gesehen, sich systematisch in die Hamburger Hafenlogistik einzukaufen – nach dem Terminal nun in die „logistischen Kapillaren“ des Hafens. Kritiker befürchten, dass Cosco so indirekt noch mehr Einfluss auf den Hamburger Hafen gewinnt, etwa über Daten, Routenplanung und Kundenbeziehungen.



Abbildung 5

China erobert den europäischen Logistikmarkt

Im ersten Halbjahr 2025 ist ein deutlicher Nachfrageanstieg chinesischer Unternehmen nach Logistikimmobilien in Europa zu verzeichnen. Besonders Deutschland, die Benelux-Staaten sowie Teile Osteuropas profitieren von dieser Entwicklung. Allein in Deutschland wurden im ersten Halbjahr 2025 über 250.000 m² Logistikfläche durch chinesische Unternehmen neu angemietet – mehr als im gesamten Jahr 2024.

Treiber dieser Entwicklung

Hauptursachen für den Nachfrageboom sind:

Stark wachsender grenzüberschreitender E-Commerce (z. B. Temu, Shein, JD.com)

Wunsch nach Endkundennähe und effizienter Retourenlogistik

Kostenvorteile durch Verlagerung logistischer Wertschöpfung nach Europa



Abbildung 6



Abbildung 7

Strategisches De-Risking globaler Lieferketten

Anpassung an regulatorische Anforderungen des EU-Binnenmarktes

Hohe Skalierbarkeit und Infrastrukturqualität europäischer Logistikstandorte

Verfügbarkeit moderner, automatisierungsfähiger Logistikimmobilien

Chinesische Lagerlogistiker in Deutschland

Beispiele

Unternehmen	Standort	Fläche	Nutzung	Zeitraum
Sinotrans Air Transportation GmbH	Rodgau (Hessen)	10.300 m²	Luft-/Seefracht und Distribution	2025
JD Logistics Germany	Gießen-Buseck (VGP Park)	11.347 m²	Fulfillment Mitteleuropa	2021
Shaoke Logistics GmbH	Bönen (NRW)	22.800 m²	Fulfillment für Online-Plattformen	2023
Yuxinou Germany GmbH	Duisburg (logport)	6.000 m²	Bahn-Cross-Docking China–EU	2017
Goodcang (Zongteng)	Mönchengladbach Regioparkring	98.000 m²	Fulfillment für Cross-Border-E-Commerce	2021+2025
4PX Express GmbH	Bremen	40.300 m²	Übersee-Lager E-Commerce.	2021
Winit GmbH	Gelsenkirchen	36.300 m²	E-Commerce	2025
Euziel International GmbH	Duisburg	28.000 m²	E-Commerce	2024

Chinesische Anforderungen an Logistikimmobilien

Nachfrageprofil

Chinesische Unternehmen setzen vor allem auf Mietmodelle mit den folgenden Eigenschaften :

Größe

Chinesische Unternehmen fragen überwiegend großvolumige Logistikflächen ab etwa 20.000 m² nach. In vielen Fällen besteht eine Präferenz für skalierbare Einheiten, die perspektivisch erweitert oder durch zusätzliche Hallen ergänzt werden können. Besonders gefragt sind moderne Distributionszentren, die sowohl für klassische Lagerprozesse als auch für Fulfillment- und Retourenlogistik geeignet sind.



Abbildung 8



Abbildung 9

Bauliche Anforderungen

Im Fokus stehen Logistikimmobilien mit einer lichten Hallenhöhe von mindestens 10,0 m UKB, hoher Bodenbelastbarkeit und sehr guter Bodenebenheit. Diese Anforderungen resultieren aus der geplanten oder bereits vorgesehenen Automatisierung intralogistischer Prozesse, etwa durch Fördertechnik, Sortieranlagen oder autonome Lagersysteme.

Standort und Erreichbarkeit

Bei der Standortwahl legen chinesische Unternehmen besonderen Wert auf etablierte Logistikregionen mit hoher infrastruktureller Qualität. Bevorzugt werden insbesondere Nordrhein-Westfalen, der Raum Hamburg sowie das Rhein-Main-Gebiet rund um Frankfurt, da diese Regionen eine zentrale Lage innerhalb Europas mit ausgezeichneter Verkehrsanbindung verbinden.

Infrastruktur & Knotenpunkte

Flughäfen

Flughafen Parchim – geplanter chinesischer Cargo-Hub

2007 wurde der Flughafen Parchim von der chinesischen Firma LinkGlobal Logistics übernommen. Der Kaufpreis lag damals bei rund 30 Mio. €

Ziele:

- Entwicklung Parchims zu einem China–Europa-Cargo-Hub
- Anfangs 2 tägliche Frachtflüge, perspektivisch bis zu 15 Maschinen täglich
- Nutzung der 24/7-Betriebserlaubnis als Standortvorteil gegenüber Hamburg & Berlin
- Positionierung als kostengünstige Alternative zu großen Hubs wie Frankfurt
- Langfristig waren sogar Passagierverbindungen nach China geplant

Der Versuch, den Flughafen Parchim ab 2007 zu einem chinesisch kontrollierten Luftfracht- und Logistikdrehkreuz zu entwickeln, scheiterte weniger an der Infrastruktur als an fehlender Markteinbindung, insbesondere an mangelnden Airline-Partnerschaften, fehlenden Frachtvolumina und der Anbindung an bestehende globale Logistiknetzwerke.



Abbildung 10

Trotz des wirtschaftlichen Scheiterns markierte Parchim ein frühes strategisches Signal: Er war einer der ersten Versuche chinesischer Akteure, logistische Schlüssel-infrastruktur in Deutschland strukturell zu kontrollieren und in internationale Lieferketten einzubinden.

Infrastruktur & Knotenpunkte

Häfen und Schienenverkehr

Einordnung:

Neben Luftfrachtknotenpunkten spielen Schiene und Seehäfen eine zentrale Rolle in der Einbindung Deutschlands in globale Lieferketten chinesischer Akteure. Während Eigentumsübernahmen in diesem Bereich politisch sensibel sind, zeigt sich seit 2018 ein klares Muster: operative Nutzung, langfristige Verkehrsbindungen und selektive Minderheitsbeteiligungen

Endpunkt der Seidenstraße

Standort: Duisburg (logport)

Duisburg hat sich seit den 2010er-Jahren als zentraler europäischer Hub des Schienengüterverkehrs zwischen China und Europa etabliert. Die Einbindung chinesischer Akteure erfolgt dabei nicht über Eigentum am Hafen- oder Terminalbetreiber, sondern über Volumensteuerung, regelmäßige Zugfrequenzen und operative Präsenz vor Ort.

Container Terminal Tollerort

Standort: Hamburger Hafen

Im Jahr 2022 erhielt COSCO Shipping Ports die Genehmigung zum Erwerb eines 24,9-prozentigen Minderheitsanteils am Container Terminal Tollerort (CTT) im Hamburger Hafen. Die Beteiligung blieb bewusst unterhalb einer Sperrminorität und ist mit keinen operativen Steuerungs- oder Kontrollrechten über den Terminalbetrieb verbunden. Ziel der Beteiligung ist es, COSCO als einen der weltweit größten Containerreedereien langfristig an den Standort Hamburg zu binden und stabile Umschlagskapazitäten für chinesische Linien sicherzustellen.



Abbildung 11

Technologie & operative Systeme

Robotik und Automatisierung

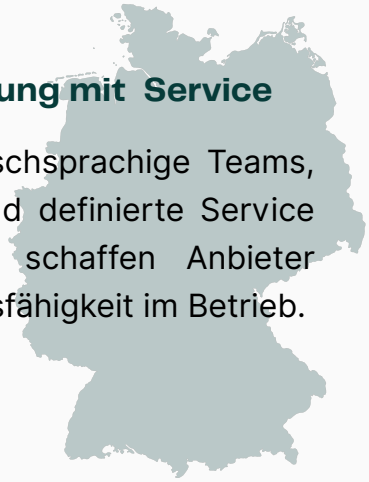
Chinesische Intralogistik-Anbieter drängen verstärkt nach Europa (v.a. Deutschland) durch günstige, schnell einsetzbare Automatisierungslösungen. Sie nutzen aggressive Preise und haben ein schnelles Expansionstempo, was europäischen Wettbewerbern zusetzt.
Beispielsweise hat die LogiMAT 2025 einen 43 % Anstieg chinesischer Aussteller verzeichnet (87 gegenüber 61 im Vorjahr).

Markteintritt

Preisvorteile

Chinesische Anbieter positionieren ihre Lösungen häufig mit deutlich niedrigerem Einstiegspreis und attraktivem Preis-/Leistungsverhältnis, vor allem bei standardisierten Robotik- und Hardwarekomponenten.

Lokale Niederlassung mit Service



Durch Büros, deutschsprachige Teams, Ersatzteillogistik und definierte Service Level Agreements schaffen Anbieter Nähe und Reaktionsfähigkeit im Betrieb.

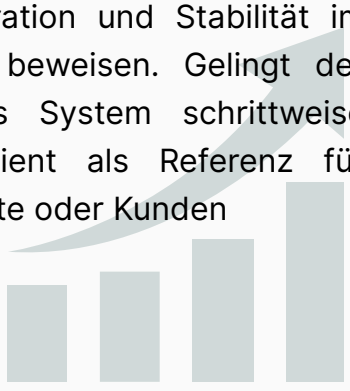
Partnerschaft mit Integratoren

Der Marktzugang erfolgt oft über Kooperationen mit europäischen Systemintegratoren, die Planung, Integration und Inbetriebnahme übernehmen. Dadurch sinkt das Risiko für den Endkunden, weil Umsetzung und Service über bekannte, lokal verankerte Partner abgesichert werden.



Pilotprojekte als Referenzmaschine

Viele Einstiege starten mit begrenzten Piloten in einem Teilprozess, um Leistung, Integration und Stabilität im Livebetrieb zu beweisen. Gelingt der Pilot, wird das System schrittweise skaliert und dient als Referenz für weitere Standorte oder Kunden



Technologie & operative Systeme

Anbieter (China)	Herkunft	Tech-Fokus	Produkte/Lösungen	DE-Präsenz
Geek+ (Geek Plus)	Beijing, CN	Mobile Robotik (AMR), G2P-Picking	AMR-Fahrzeuge (Träger für Regale, RoboShuttle-Tote-Picker)	Europazentrale Düsseldorf (seit 2019); ~100 MA in D; Partnerschaft mit Körber
HAI Robotics (“Haipick”)	Shenzhen, CN	Autom. Lager (Behälter-G2P, ACR-System)	ACR-Roboter (Hochregal-Behälterkommissionierung bis ~10 m Höhe)	2023 Allianz mit Dematic (KION) für EU-Integration;
Quicktron	Shanghai, CN	Mobile Robotik (AMR)	AMR-Flotte (ähnl. Geek+, z. B. Regalträgersysteme für Ware-zur-Person, Boden-FTS)	Vertrieb über KION
Multiway Robotics	Shenzhen, CN	FTS & automatisierte Flurförderzeuge	Vollsortiment autonome Stapler/ -Gegengewichtsstapler	Multiway Robotics Europe GmbH seit 2023 (Duisburg);
LiBiao Robotics	Hangzhou, CN	Sortation (Pakete, Post)	Mini-Sorter-AMRs (“Mini Yellow”) für	Europazentrale in Frankfurt seit 07/2023

Auswirkungen auf Markt und Wettbewerb

Logistikdienstleister

Durch den Wandel der Zollpolitik in den USA und in Europa, vorallem durch den Wegfall der bisherigen Import-Freigrenzen, setzten große chinesische Händler auf neue Importstrategien in den westliche Märkten. Statt vieler kleiner Einzelpakete setzen diese nun auf zentral verzollte Containerlieferungen, welche von europäischen Umschlagzentren verteilt werden. Klassische Paketdienste sehen sich gezwungen, auch diese Billigsendungen zu befördern, um Volumina zu halten, obwohl die Margen stagnieren und die Einnahmen pro Sendung inflationsbereinigt unter das Niveau von 2014 gefallen sind.

Technologielieferanten und Systemhäuser

Chinesische Hersteller von Intralogistiktechnik drängen zunehmend mit äußerst wettbewerbsfähigen Preisen auf den europäischen Markt. Ihre Angebote liegen teilweise 20–40 % unter denen etablierter westlicher Marken. Auch Marktführer wie KION verweisen darauf, dass preisaggressive chinesische Anbieter – etwa HELI oder Hangcha – in Europa zunehmend Fuß fassen und damit den Wettbewerbs- und Preisdruck im Intralogistikmarkt spürbar erhöhen.

Logistikimmobilien (Projektentwickler, Investoren)

Gefragt sind vor allem moderne, automatisierungsfähige Hallen ab ca. 20.000 m² mit mindestens 10 m UKB, hoher Bodentraglast und leistungsfähiger Energie- und IT-Infrastruktur, was den Ausstattungsstandard und Investitionsdruck für Projektentwickler erhöht.

Gleichzeitig agieren chinesische Nutzer extrem kurzfristig: Mietentscheidungen fallen oft innerhalb von 3–6 Wochen, was schnelle Entscheidungsprozesse, hohe Flexibilität und angepasste Mietvertragsmodelle (z. B. Bürgschaften) für Eigentümer und Investoren erforderlich macht.



Abbildung 12

Fazit

Einordnung und zentrale Erkenntnisse

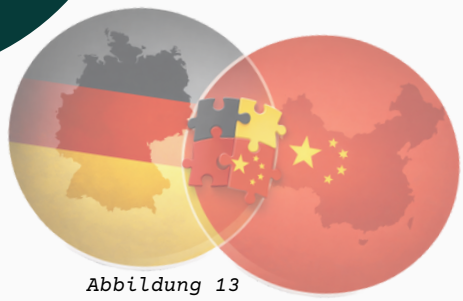


Abbildung 13

Nicht Kontrolle sondern Marktnähe

Wirtschaftlich betrachtet zeigt sich kein dominantes Muster direkter Kontrolle kritischer Logistiksysteme in Deutschland.
Stattdessen verfolgen chinesische Unternehmen überwiegend eine marktnahe Integrationsstrategie:

- Nutzung bestehender Infrastruktur
- Minderheitsbeteiligungen statt operativer Steuerung
- Miete statt Eigentum und Fokus auf Automatisierung
- Kooperation statt vollständiger Übernahme
- Investitionen werden kurzfristiger

Kapitalbindung und politische Risiken werden minimiert, während Marktzugang und operative Nähe maximiert werden.

Europa unter Anpassungsdruck

Die Analyse zeigt, dass chinesische Akteure den deutschen Logistikmarkt weniger durch direkte Kontrolle, sondern durch eine funktionale Einbettung entlang der gesamten Wertschöpfungskette prägen.

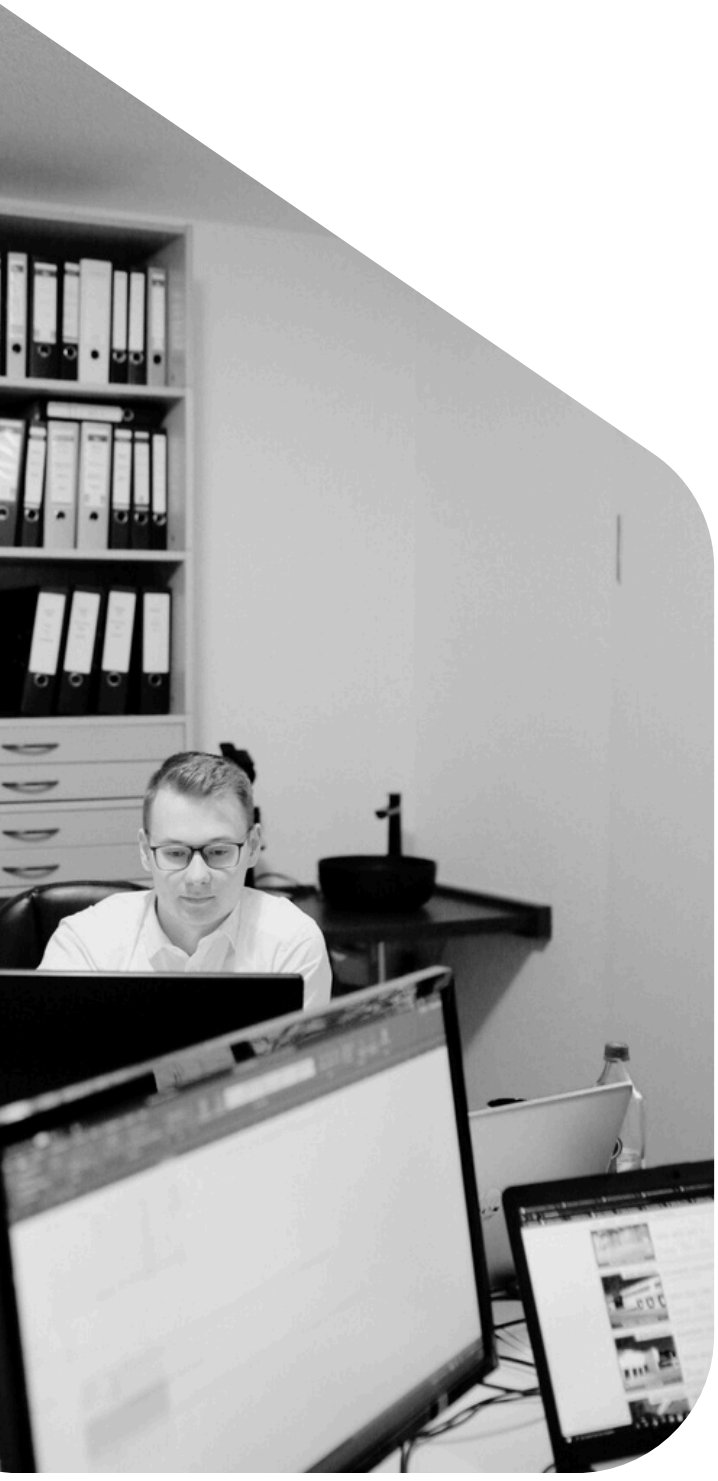
⇨ Ihr Engagement konzentriert sich auf Marktnähe, Skalierung und Geschwindigkeit und erzeugt damit vor allem ökonomischen Druck auf Preise, Entscheidungszyklen und Investitionslogiken.

⇨ Europäische Marktteilnehmer geraten dadurch nicht technologisch ins Hintertreffen, stehen jedoch unter steigendem Anpassungsdruck, insbesondere bei Kostenstrukturen, Projektlaufzeiten und Standardisierung.

Insgesamt fungiert das chinesische Engagement weniger als disruptiver Bruch, sondern als Beschleuniger eines bereits laufenden Strukturwandels im deutschen Logistikmarkt.

LOGMA

Planen. Beraten. Unterstützen.



Über Logma

Die Logma Logistics GmbH ist Ihr Partner für ganzheitliche Logistik- und Intralogistiklösungen. Wir unterstützen Unternehmen bei der Planung, Optimierung und Realisierung zukunftsfähiger Logistikstrukturen – von der ersten Analyse über die Konzeptentwicklung bis zur erfolgreichen Umsetzung. Dabei verbinden wir technisches Know-how mit wirtschaftlichem Verständnis und einem klaren Blick für praktikable Lösungen.

Als herstellerunabhängiger Berater schaffen wir Transparenz in einem dynamischen Markt und helfen, Investitionsentscheidungen sicher, nachhaltig und zukunftsorientiert zu treffen.

Alternativ optimieren wir Betriebe im Bestand.

l.tensing@logma.de | +49 160 2010235 | www.logma.de

Bildnachweise

Bildnachweise

Abbildung	Seite	Quelle
Titelblatt	1	Chatgpt
Inhaltsverz.	2	Chatgpt
Abb. 1	3	Hamburger Hafen: Reederei Cosco aus China plant den nächsten Coup
Abb. 2	3	Cosco: Chinesen greifen nach weiterem Logistiker im Hamburger Hafen
Abb. 3	3	Cosco übernimmt 80 Prozent von Zippel - THB
Abb. 4	4	https://hansa-online.de/finanzen/
Abb. 5	4	Intermodaler Verkehr: Performance in der Kritik
Abb. 6	5	Trumps Zoll-Hammer trifft die halbe Welt – warum Russland fehlt
Abb. 7	5	Wer sind Temu und Shein? | Aachener Zeitung
Abb. 8	7	Chatgpt
Abb. 9	7	Geek+ Mobile Robotik-Lösung für die Auftragsabwicklung | FORTNA
Abb. 10	8	Viel Geld, viele Ideen, kein Ergebnis
Abb. 11	9	Hamburger-Hafen-Terminal - Industrieverband BDI begrüßt Cosco-Einstieg
Abb. 12	12	Canva Elemente
Abb. 13	13	Chatgpt