

MORO Informationen · Nr. 23/1 · 2026

# Großflächige Industrie- und Gewerbeansiedlungen in Deutschland

Strukturen, räumliche Verteilung und Standortanforderungen




## IMPRESSUM

### Herausgeber

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)  
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)  
Deichmanns Aue 31–37  
53179 Bonn

### Wissenschaftliche Begleitung

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung  
Referat RS 5 „Digitale Stadt, Risikovorsorge und Verkehr“  
Manuel Weiß   
manuel.weiss@bbr.bund.de

Referat RS 6 „Stadt-, Umwelt- und Raumbewachung“  
Tim Pirsig  
tim.pirsig@bbr.bund.de

### Begleitung im Bundesministerium

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen  
Referat S III 1 „Grundsatzangelegenheiten Raumordnung, Raumentwicklung“  
Anja Breitenfeldt

### Auftragnehmer

CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH, Hannover  
Fabian Böttcher  
Meike Schlesiger  
regionalwirtschaft@cima.de

### Redaktion

CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH, Hannover  
Meike Schlesiger

### Stand

Februar 2026

### Gestaltung

CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH, Hannover  
Sascha Vandrey

### Bildnachweis

Titelbild: Sascha Vandrey  
Stadt Cuxhaven/AfW: S. 5

### Vervielfältigung

Alle Rechte vorbehalten

Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit, die Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung privater Rechte Dritter. Die geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen des Herausgebers übereinstimmen.

### Zitiervorschlag

Böttcher, F.; Schlesiger, M., 2026: Großflächige Industrie- und Gewerbeansiedlungen in Deutschland: Strukturen, räumliche Verteilung und Standortanforderungen. Herausgeber: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). MORO Information 23/1. Bonn. <https://doi.org/10.58007/58x2-dd36>

DOI 10.58007/58x2-dd36  
ISSN 3052-7287 (Online)

**MORO Informationen · Nr. 23/1 · 2026**

# **Großflächige Industrie- und Gewerbeansiedlungen in Deutschland**

Strukturen, räumliche Verteilung und Standortanforderungen

# Inhalt

1 Einleitung	5
2 Methodisches Vorgehen und Datenbasis	6
2.1 Definition und Abgrenzung des Untersuchungsgegenstands	6
2.2 Aufbau der Datenbasis	6
3 Ansiedlungsgeschehen in Deutschland	8
3.1 Unterscheidung des Umsetzungsstatus	8
3.2 Flächen nach Größenklassen	9
3.3 Branchenstruktur	10
3.4 Regionale Verteilung	13
4 Fazit	16
Literaturverzeichnis	17

# 1 Einleitung

Großflächige Industrieansiedlungen haben in den vergangenen Jahren eine bemerkenswerte mediale Präsenz erlangt. Nur wenige andere wirtschafts- oder strukturpolitische Themen werden derart prominent diskutiert – sei es Teslas Gigafactory in Grünheide, beim ursprünglich geplanten Vorhaben von Intel in Magdeburg oder bei Northvolt in Heide. Während kleine und mittelständische Unternehmensgründungen meist nur lokale Relevanz entfalten, prägen groß dimensionierte Industrieansiedlungen regelmäßig bundesweite Debatten, nicht zuletzt aufgrund ihrer erwarteten wirtschaftlichen Impulse, Flächeninanspruchnahme und politischen Bedeutung.

Die öffentliche Aufmerksamkeit für großflächige Industrieansiedlungen steht im Kontrast zur planerischen Realität, in der solche Vorhaben beträchtliche Herausforderungen erzeugen. Großansiedlungen gehen oft mit einem außergewöhnlich hohen Bedarf an geeigneten Flächen, Infrastrukturen und Fachkräften einher und beeinflussen bestehende Raumstrukturen in erheblichem Maße. Gleichzeitig verschärfen sie Nutzungskonflikte etwa im Hinblick auf die Flächenverfügbarkeit, entfalten Wirkungen auf die Umwelt sowie regionale Arbeitsmärkte und erfordern eine frühzeitige interkommunale Abstimmung sowie eine strategische Flächenvorsorge. Trotz dieser vielfältigen Implikationen liegen bislang nur punktuelle wissenschaftliche Analysen vor, die das Ausmaß, die räumliche Verteilung und die strukturellen Merkmale solcher Vorhaben systematisch erfassen. Damit fehlt bislang eine empirisch belastbare Grundlage, um die aktuelle Dynamik großflächiger Ansiedlungen aus Sicht von Raumordnung und Raumentwicklung zu bewerten.

Vor diesem Hintergrund untersucht das Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) „Neue Standorte für Schlüsselindustrien – Standortkriterien, Erfolgsfaktoren und Auswirkungen großflächiger Industrieansiedlungen“ die Rahmenbedingun-

gen, Mechanismen und Wirkungen dieses neuen industriellen Entwicklungspfads. Das Projekt zielt darauf ab, empirische Erkenntnisse über das aktuelle großflächige Ansiedlungsgeschehen in Deutschland zu gewinnen, zentrale Standortfaktoren und planerische Steuerungsinstrumente zu identifizieren und daraus praxisorientierte Handlungsempfehlungen für die Ebenen Bund, Länder, Regionen und Kommunen abzuleiten.

Die vorliegende Veröffentlichung ist ein Zwischenstand innerhalb des MORO-Projekts. Sie präsentiert erste empirische Befunde aus dem laufenden Forschungsvorhaben zur Analyse des großflächigen Ansiedlungsgeschehens in Deutschland. Die Grundlage bildet eine neu aufgebaute Ansiedlungsdatenbank, die mehr als 500 dokumentierte Fälle großflächiger industrieller und gewerblicher Neuansiedlungen und Erweiterungen von Unternehmen der vergangenen Jahre erfasst.

Ziel dieser Veröffentlichung ist es,

- ▶ die methodische Herangehensweise bei der Erfassung und Systematisierung von Ansiedlungsfällen zu erläutern,
- ▶ zentrale Struktur- und Verteilungsmuster des Ansiedlungsgeschehens in Deutschland zu beschreiben und
- ▶ erste Schlussfolgerungen für raumordnerische und wirtschaftspolitische Fragestellungen abzuleiten.

Die Veröffentlichung gliedert sich wie folgt: Kapitel 2 stellt die Ansiedlungsdatenbank als methodische und empirische Grundlage der Analyse vor. Kapitel 3 legt die wesentlichen Strukturen und Muster des Ansiedlungsgeschehens in Deutschland dar. Kapitel 4 schließt mit ersten Schlussfolgerungen und ordnet diese im Kontext aktueller raum- und wirtschaftspolitischer Herausforderungen ein. Darüber hinaus wird der weitere Forschungsbedarf adressiert.



Luftaufnahme des Werks von Siemens Gamesa Renewable Energy in Cuxhaven

Quelle: Stadt Cuxhaven/AfW

# 2 Methodisches Vorgehen und Datenbasis

## 2.1 Definition und Abgrenzung des Untersuchungsgegenstands

In der wissenschaftlichen Literatur wie auch in der raumplanerischen Praxis existiert bislang keine einheitliche Definition dessen, was unter großflächigen Ansiedlungsvorhaben zu verstehen ist. Die jeweiligen Abgrenzungen variieren je nach fachlichem Kontext, regionalem Maßstab und politisch-administrativem Rahmen. Zudem führen unterschiedliche topographische, siedlungsstrukturelle und demographische Ausgangsbedingungen in den Bundesländern dazu, dass Schwellenwerte für großflächige Ansiedlungen differierend interpretiert werden. Im Rahmen der Recherchen wurde eine Spannweite von 5 bis 200 ha identifiziert (vgl. ImmoScout24 2024; Geworg Consulting 2021: 13; Iwer/Gerber 2022: 764; WFBB o. J.: 9 f.).

Darüber hinaus wurde in Gesprächen mit Vertretungen der Länder – insbesondere den Landeswirtschaftsförderungsgesellschaften und zuständigen Ministerien – betont, dass eine strikte Quantifizierung großflächiger Ansiedlungen selten sinnvoll und praktikabel ist. In der Praxis werden daher ergänzend Indikatoren wie Beschäftigtenzahl oder Umsatz herangezogen, um Ansiedlungen einzuordnen, ohne feste Schwellenwerte zu definieren. Dabei variiert die Bewertung je nach Branche: Während die Logistikwirtschaft aufgrund ihres hohen Flächenbedarfs bei geringer Arbeitsplatzdichte als besonders flächenintensiv gilt, weist das verarbeitende Gewerbe meist höhere Arbeitsplatzdichten und damit stärkere Auswirkungen auf Wohnungsmarkt und soziale Infrastruktur auf.

Diese Aspekte sind im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung stets mitzudenken. Aufgrund des raumordnerischen Fokus des Forschungsprojekts wurde jedoch bewusst die Flächengröße als zentrales Abgrenzungs- und Definitionskriterium gewählt. Um ein möglichst umfassendes und den unterschiedlichen Ausgangslagen und Rahmenbedingungen Rechnung tragendes Bild des großflächigen Ansiedlungsgeschehens zu erhalten, wurde im Forschungsprojekt eine Mindestgröße von 5 ha als Untergrenze für großflächige Ansiedlungen festgelegt. Für Erweiterungen bestehender Unternehmen wurde ein höherer Schwellenwert von 20 ha angesetzt, da angenommen wird, dass kleinere Erweiterungsvorhaben aufgrund bereits vorhandener Strukturen vor Ort in der Regel keine grundlegenden raumordnerischen Herausforderungen mit sich bringen.

## 2.2 Aufbau der Datenbasis

Die empirische Grundlage der vorliegenden Analysen bildet eine eigens aufgebaute bundesweite Ansiedlungsdatenbank, die unterschiedliche Ansiedlungsvorhaben industrieller und gewerblicher Prägung in Deutschland systematisch erfasst. Ziel der Datenbank ist es, ein möglichst vollständiges Abbild des aktuellen großflächigen Ansiedlungsgeschehens zu gewinnen und dieses hinsichtlich Strukturmerkmalen, räumlicher Verteilung und Umsetzungsstand auswertbar zu machen.

Die Ansiedlungsdatenbank deckt die Zeitspanne von 1990 bis Ende September 2025 ab. Sie umfasst über 500 Einträge und basiert auf der Verknüpfung der im Folgenden beschriebenen Informationsquellen. Damit bildet sie eine belastbare Datengrundlage für weiterführende Analysen und enthält sowohl projektspezifische Angaben zu Ansiedlungsvorhaben als auch unternehmensbezogene Merkmale. Es wird außerdem zwischen Neuansiedlungen, Erweiterungen und Flächenentwicklungen sowie dem jeweiligen Umsetzungsstatus unterschieden.

### Datenquellen

Der Aufbau der Ansiedlungsdatenbank erfolgte auf Grundlage einer systematischen Recherche und Zusammenführung verschiedener öffentlich zugänglicher Informationsquellen. Ziel war es, ein möglichst umfassendes und aktuelles Bild des Ansiedlungsgeschehens in Deutschland zu erfassen. Als Hauptquellen dienten dabei:

- ▶ **Internet- und Presserecherche** – Die Erfassung erfolgte durch die Auswertung digitaler und gedruckter Medien, um aktuelle und geplante Industrieansiedlungen zu identifizieren. Dabei wurden gezielt Suchbegriffe mit Bundesländern und Regionen kombiniert, um ein breites Spektrum relevanter Meldungen zu erfassen.
- ▶ **THOMAS DAILY Datenbank** – Diese Datenbank diente als strukturierte Grundlage zur Identifizierung größerer Industrie- und Gewerbeprojekte in Deutschland. Die Einträge wurden vorab mit zielgerichteten Filtern und Verknüpfungslogiken vorselektiert und anschließend auf Relevanz geprüft, nach Projektart und Umsetzungsstatus klassifiziert und zur Validierung und Ergänzung der Presse- und Internetrecherchen genutzt.

- ▶ **Flächennutzungsstatistik (FNS)** – Die amtliche Flächennutzungsstatistik lieferte ergänzende Informationen zu industriell bzw. gewerblich genutzten Flächen. Sie diente dazu, die Recherche um räumliche Schwerpunkte zu ergänzen und Regionen mit hoher Flächendynamik zu identifizieren. Hierfür wurden jährliche Nutzungsänderungen auf Gemeindeebene in der Kategorie Industrie- und Gewerbeflächen auf markante Zuwächse hin ausgewertet.
- ▶ **Begünstigtenlisten** – Die Begünstigtenlisten des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und der Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) wurden im Hinblick auf größere Fördermittel für Neubauten und Investitionen ausgewertet. Hinweise daraus dienten als Ausgangspunkt für ergänzende Internetrecherchen und zur Erweiterung der Datenbank.

Projekte in frühen, vertraulichen Abstimmungsphasen konnten aus Datenschutzgründen nicht in die Datenbank aufgenommen werden. Abgebildet sind daher ausschließlich Vorhaben, die bereits öffentlich bekannt sind. Die tatsächliche Anzahl derzeit laufender und geplanter Projekte dürfte entsprechend höher ausfallen. Die erhobenen Informationen wurden zusammengeführt und vereinheitlicht, um eine konsistente Datengrundlage zu schaffen. Dabei wurden Dubletten bereinigt und zentrale Angaben wie Flächengrößen, Beschäftigtenzahlen und Investitionssummen in einheitliche Maßeinheiten überführt. Alle Ansiedlungsvorhaben wurden zudem geocodiert.

Die verwendeten Quellen bergen aufgrund ihrer Struktur und ihres ursprünglichen Zwecks gewisse Verzerrungspotenziale, welche bei der Ergebnisinterpretation zu beachten sind. So führt ein sogenannter Medienbias dazu, dass öffentlichkeitswirksame Projekte in Presse und Internet häufiger dokumentiert werden als kleinere oder weniger sichtbare Ansiedlungen. Zudem sind

Projekte der jüngeren Vergangenheit deutlich besser digital dokumentiert und auffindbar als weiter zurückliegende Fälle. Die Flächennutzungsstatistik (FNS) liefert nur aggregierte Gemeindedaten und kann daher lediglich indirekt auf Großansiedlungen hinweisen. Auch die Begünstigtenlisten von Förderprogrammen weisen aufgrund zeitlicher Verzögerungen oder unscharfer Zweckbeschreibungen Einschränkungen auf. Durch die Kombination verschiedener Quellen konnten die jeweiligen Schwächen weitgehend kompensiert werden, abgesehen von Einschränkungen bei der Dokumentation weiter zurückliegender Fälle bis zur Wiedervereinigung. Aufgrund der hierdurch zu erwartenden Verzerrungen wurden keine Zeitreihenbetrachtungen vorgenommen.

Die Bewertung der Datenqualität war anspruchsvoll, da die Quellen teils widersprüchliche Angaben enthielten – etwa zu Flächengrößen oder Beschäftigtenzahlen. Diese Abweichungen erforderten eine quellenkritische Prüfung. Zur Validierung und Verbesserung der Datenqualität wurden ergänzend Informationen aus der Unternehmensdatenbank Creditreform genutzt, um Angaben zu Unternehmenssitz und Branche zu prüfen. Fehlende Flächenangaben wurden, wo möglich, durch Luftbilddauswertungen ergänzt.

Zur externen Absicherung der erhobenen Daten wurde eine Validierung durch die Landeswirtschaftsförderungen angestrebt. Die Institutionen erhielten regionale Auszüge aus der Datenbank zur Prüfung und Ergänzung, um mithilfe regionaler Expertise die Datenlage zu präzisieren. Etwa die Hälfte der angeschriebenen Einrichtungen übermittelte Rückmeldungen, die gezielte Korrekturen und Ergänzungen ermöglichten. Diese trugen wesentlich zur Qualitätssicherung bei, auch wenn eine flächendeckende Validierung aufgrund institutioneller Hürden nicht möglich war.

# 3 Ansiedlungsgeschehen in Deutschland

## 3.1 Unterscheidung des Umsetzungsstatus

Die Ansiedlungsdatenbank bildet die zentrale empirische Grundlage des Projekts und verknüpft verschiedene quantitative und qualitative Informationen zu großflächigen Industrie- und Gewerbeansiedlungen in Deutschland. Sie umfasst insgesamt mehr als 500 Einträge, die seit den 1990er Jahren bis Ende September 2025 dokumentiert wurden und berücksichtigt sowohl realisierte als auch derzeit laufende oder geplante und gescheiterte Vorhaben.

Zur Strukturierung wurden die Fälle einerseits nach der Art des Vorhabens sowie andererseits nach dem Umsetzungsstatus kategorisiert. Im Mittelpunkt der nachfolgenden Auswertungen

stehen realisierte sowie derzeit laufende oder geplante Vorhaben, da nur von diesen struktur- und entwicklungsprägende Effekte ausgehen. Hierfür ergibt sich eine Grundgesamtheit von 474 Fällen (Ansiedlungen und Erweiterungen), von denen 389 bereits realisiert sind; 85 Vorhaben befinden sich in der Planung oder werden derzeit umgesetzt (vgl. Tabelle 1).

Flächen- und Projektentwicklungen standen nicht im Fokus der Recherche. Da bei Flächen- und Projektentwicklungen in der Regel keine eindeutigen und verlässlichen Informationen zur späteren Nutzung recherchiert werden können und eine kleinteilige Nutzung durch unterschiedliche Unternehmen nicht ausgeschlossen ist, fließen sie nicht in die nachfolgenden Auswertungen ein.

Tabelle 1: Übersicht Ansiedlungsdatenbank

Art des Vorhabens	Umsetzungsstatus	Anzahl der Fälle
Ansiedlung (ab 5 ha)	realisiert	386
	derzeit laufend oder geplant	84
Erweiterung (ab 20 ha)	realisiert	3
	derzeit laufend oder geplant	1
Flächen-/Projektentwicklung		48
Insgesamt		522

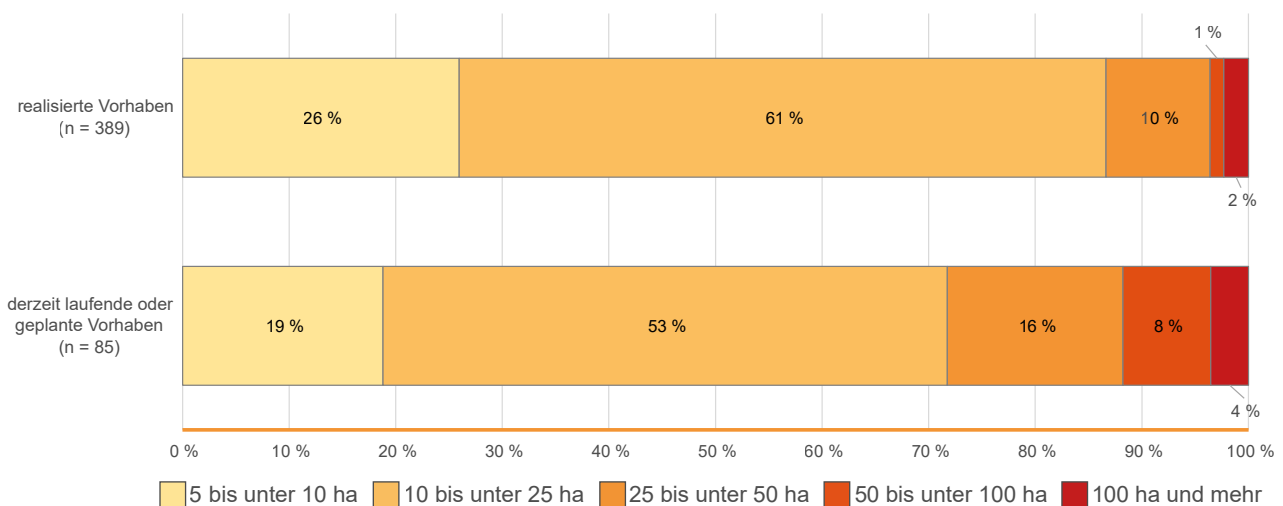
Quelle: Ansiedlungsdatenbank CIMA IfR, Bearbeitungsstand: 30.09.2025

### 3.2 Flächen nach Größenklassen

Die Analyse nach Größenklassen verdeutlicht, dass der überwiegende Teil der erfassten Ansiedlungsvorhaben in der Größenordnung zwischen 5 und 25 ha liegt. Dies trifft sowohl auf die realisierten Vorhaben (87 % aller Fälle) als auch auf die derzeit laufenden oder geplanten Vorhaben (72 %) zu (vgl. Abbildung 1). Damit handelt es sich überwiegend um Projekte mittlerer Dimension, die in vielen Regionen Deutschlands die industrielle und gewerbliche Flächenentwicklung prägen. Großprojekte mit einer Flächenausdehnung von über 50 ha treten deutlich seltener auf, besitzen jedoch aufgrund ihres Investitionsvolumens und ihrer räumlichen Wirkungen häufig eine besondere Bedeutung.

Entsprechend der skizzierten Größenstrukturen sind Ansiedlungsvorhaben mit einer Flächengröße von über 100 ha selten. Seit 1990 konnten neun realisierte Vorhaben dokumentiert werden. Zu ihnen zählen die Gigafactory von Tesla in Grünheide (2022, 300 ha), Bosch in Renningen (2015, 100 ha), BLG Logistics in Bremerhaven (2008, 295 ha), Airbus in Hamburg (2007, 170 ha), BMW Group in Leipzig (2005, 229 ha), das Legoland Deutschland Resort in Günzburg (2002, 125 ha), IKEA Distributions Services in Dortmund (2001, 135 ha), die TotalEnergies Raffinerie Mitteldeutschland in Leuna (1997, 320 ha) sowie das Mercedes-Benz Global Logistics Center in Germersheim (1990, 150 ha). Aufgrund ihrer gleichmäßigen Verteilung über die Bundesrepublik hinweg, stellen Ansiedlungsfälle dieser Größenordnung für die betroffenen Regionen und ihre Planungsstrukturen Ausnahmen dar.

Abbildung 1: Ansiedlungsvorhaben nach Größenklassen



Quelle: Ansiedlungsdatenbank CIMA IfR; Bearbeitungsstand: 30.09.2025

### 3.3 Branchenstruktur

Die Zuordnung der Unternehmen zu den Wirtschaftszweigen (WZ 2008) (vgl. Statistisches Bundesamt 2008) ermöglicht die Identifikation branchenspezifischer Schwerpunkte. Dabei ist zwischen der Hauptgeschäftstätigkeit des Gesamtunternehmens und der spezifischen Tätigkeit am jeweiligen Standort zu unterscheiden. Erstere beschreibt die vom Unternehmen insgesamt erbrachten Leistungen oder Produkte, während Letztere die konkreten Aktivitäten am neuen Standort abbildet. Diese Differenzierung ist zentral, da sich aus den tatsächlichen Standorttätigkeiten spezifische Standortanforderungen und potenzielle Auswirkungen auf das Umfeld ableiten lassen. Die eigenen Recherchen und Zuordnungen wurden mittels der Brancheninformationen in der Unternehmensdatenbank von Creditreform validiert.

Die Analyse der Hauptgeschäftstätigkeiten im Rahmen von Ansiedlungsprojekten offenbart eine große Branchenvielfalt, gleichzeitig jedoch klare Schwerpunkte in bestimmten Wirtschaftszweigen (vgl. Tabelle 2). Knapp ein Drittel der realisierten Ansiedlungen entfällt auf den Wirtschaftszweig

47 „Einzelhandel (ohne Handel mit Kraftfahrzeugen)“. Etwa ein Viertel ist dem Wirtschaftszweig 52 „Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr“ zuzuordnen. Mit deutlichem Abstand folgen weitere Schwerpunkte, unter anderem im Großhandel (WZ 46), der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen (WZ 29) und dem Maschinenbau (WZ 28) mit Anteilen zwischen 3 % und 8 %.

Die Analyse der Vorhaben nach Standorttätigkeiten zeigt einen sehr starken Fokus auf die Logistikwirtschaft (vgl. Tabelle 3). Über 70 % der realisierten Projekte sind hinsichtlich ihrer spezifischen Standorttätigkeit dem Wirtschaftszweig 52 „Lagerei sowie Erbringung sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr“ zuzuordnen. Hierin spiegelt sich einerseits die hohe Arbeitsteilung innerhalb des Wirtschaftssystems sowie andererseits die wachsende Bedeutung des Onlinehandels wider, welche in den vergangenen Jahren zu einer massiven Errichtung neuer Lager- und Distributionszentren sowie erheblich gestiegenen Lieferverkehren geführt haben. Mit deutlichem Abstand folgen die Wirtschaftszweige 28 „Maschinenbau“ und 29 „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“, die jeweils rund 2,5 % der Vorhaben ausmachen.

Tabelle 2: Top-5-Branchen der realisierten Ansiedlungen und Erweiterungen nach Hauptgeschäftstätigkeit

Rangplatz	Branche gemäß Hauptgeschäftstätigkeit	Anzahl der realisierten Vorhaben	Anteil an allen realisierten Vorhaben (in %)
1	47 Einzelhandel (ohne Handel mit Kraftfahrzeugen)	122	31,4
2	52 Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	96	24,7
3	46 Großhandel (ohne Handel mit Kraftfahrzeugen)	32	8,2
4	29 Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen	27	6,9
5	28 Maschinenbau	13	3,3

Quelle: Ansiedlungsdatenbank CIMA IFR, Bearbeitungsstand: 30.09.2025

Tabelle 3: Top-5-Branchen der realisierten Ansiedlungen und Erweiterungen nach Standorttätigkeit

Rangplatz	Branche gemäß Standorttätigkeit	Anzahl der realisierten Vorhaben	Anteil an allen realisierten Vorhaben (in %)
1	52 Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	278	71,5
2	28 Maschinenbau 29 Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen	10	2,6
3	93 Erbringung von Dienstleistungen des Sports, der Unterhaltung und der Erholung	8	2,1
4	10 Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln 53 Post-, Kurier- und Expressdienste	7	1,8
5	11 Getränkeherstellung 25 Herstellung von Metallerzeugnissen 62 Erbringung von Dienstleistungen der Informationstechnologie	5	1,3

Quelle: Ansiedlungsdatenbank CIMA IFR, Bearbeitungsstand: 30.09.2025

Bei den derzeit laufenden und geplanten Vorhaben ist der Einzelhandel (WZ 47) bei der Betrachtung der Hauptgeschäftstätigkeit am häufigsten vertreten. Gut jedes fünfte Vorhaben lässt sich diesem Wirtschaftszweig zuordnen. Auf dem zweiten Rangplatz folgen die Erbringung von Dienstleistungen der Informationstechnologie (WZ 62) sowie der Großhandel (WZ 46). Jeweils mehr als jedes zehnte identifizierte derzeit laufende oder geplante Vorhaben entfällt auf eine dieser beiden Branchen. Während der Großhandel auch bei den bereits umgesetzten Vorhaben zu den Top-5-Branchen zählte, handelt es sich beim WZ 62, zu dem unter anderem auch Rechenzentren gehören, um eine Branche, die in der jüngeren Vergangenheit offenbar an Bedeutung innerhalb des großflächigen Ansiedlungsgeschehens gewonnen hat. Die Rangplätze 3 bis 5 sind jeweils nur noch mit einstelligen Fallzahlen besetzt. Mit den Wirtschaftszweigen 52 „Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr“ (Platz 3) sowie 29 „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ (Platz 5) sind hier erneut Branchen vertreten, die bereits bei den realisierten Vorhaben eine hohe

Bedeutung aufwiesen. Der Wirtschaftszweig 27 „Herstellung von elektrischen Ausrüstungen“ mit insgesamt sechs Vorhaben (Platz 4) war hingegen bei den realisierten Vorhaben nicht unter den Top 5 vertreten. Dazu zählen unter anderem Unternehmen, die in der Batterieherstellung für Elektroautos tätig sind (vgl. Tabelle 4).

Wie bei den realisierten Vorhaben dominiert auch bei den derzeit laufenden oder geplanten großflächigen Ansiedlungen bei der Standorttätigkeit die Logistikbranche (WZ 52) mit knapp der Hälfte aller Fälle (vgl. Tabelle 5). Auf Rang 2 folgt – analog zur Analyse der Hauptgeschäftstätigkeit – der Wirtschaftszweig 62 „Erbringung von Dienstleistungen der Informationstechnologie“ (12 %), wodurch erneut die zunehmende Bedeutung von Rechenzentren im Ansiedlungsgeschehen unterstrichen wird. Der Wirtschaftszweig 27 „Herstellung von elektrischen Ausrüstungen“ ist mit nur sechs Fällen (7 %) auf Rang 3 vertreten, allen weiteren Branchen sind jeweils maximal drei Ansiedlungen zuzuordnen.

Tabelle 4: Top-5-Branchen der derzeit laufenden oder geplanten Ansiedlungen und Erweiterungen nach Hauptgeschäftstätigkeit

Rangplatz	Branche gemäß Hauptgeschäftstätigkeit	Anzahl der derzeit laufenden oder geplanten Vorhaben	Anteil an allen derzeit laufenden oder geplanten Vorhaben (in %)
1	47 Einzelhandel (ohne Handel mit Kraftfahrzeugen)	19	22,4
2	62 Erbringung von Dienstleistungen der Informationstechnologie 46 Großhandel (ohne Handel mit Kraftfahrzeugen)	10	11,8
3	52 Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	7	8,2
4	27 Herstellung von elektrischen Ausrüstungen	6	7,1
5	29 Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen	5	5,9

Quelle: Ansiedlungsdatenbank CIMA IFR, Bearbeitungsstand: 30.09.2025

Tabelle 5: Top-5-Branchen der derzeit laufenden oder geplanten Ansiedlungen und Erweiterungen nach Standorttätigkeit

Rangplatz	Branche gemäß Standorttätigkeit	Anzahl der derzeit laufenden oder geplanten Vorhaben	Anteil an allen derzeit laufenden oder geplanten Vorhaben (in %)
1	52 Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	42	49,4
2	62 Erbringung von Dienstleistungen der Informationstechnologie	10	11,8
3	27 Herstellung von elektrischen Ausrüstungen	6	7,1
4	21 Herstellung von pharmazeutischen Erzeugnissen 63 Informationsdienstleistungen	3	3,5
5	35 Energieversorgung 28 Maschinenbau 29 Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen 10 Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln 17 Herstellung von Papier, Pappe und Waren daraus 26 Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen 72 Forschung und Entwicklung	2	2,4

Quelle: Ansiedlungsdatenbank CIMA IFR, Bearbeitungsstand: 30.09.2025

### 3.4 Regionale Verteilung

Zur statistischen Überprüfung der räumlichen Muster wurde eine Nearest-Neighbour-Analyse (NNA) durchgeführt. Diese Methode vergleicht den beobachteten mittleren Abstand zwischen den Ansiedlungspunkten mit dem erwarteten Abstand bei einer zufälligen Verteilung, um zu bestimmen, ob die Standorte zufällig, regelmäßig oder geclustert angeordnet sind. Die Berechnung erfolgte mit der Fläche des Bundesgebietes als Referenzfläche. Der beobachtete mittlere Abstand zwischen den Ansiedlungen beträgt rund 7,5 km, der erwartete Wert bei zufälliger Verteilung betrüge etwa 16,2 km. Der resultierende Nearest-Neighbour-Index ( $R = 0,46$ ) liegt damit deutlich unter 1 (entspricht einer rein zufälligen Verteilung) und weist auf eine signifikante Clusterung der Ansiedlungen hin (Signifikanzniveau  $p < 0,001$ ). Damit zeigt sich, dass die Standorte nicht zufällig verteilt sind, sondern eine ausgeprägte räumliche Konzentration aufweisen – insbesondere an infrastrukturell gut erschlossenen Lagen und entlang der Autobahnkorridore.

Die realisierten Ansiedlungsvorhaben bzw. Erweiterungen (389 Fälle) verteilen sich grundsätzlich über das gesamte Bundesgebiet, wobei Nordrhein-Westfalen die höchste Zahl realisierter Projekte aufweist. Besonders das Ruhrgebiet und die Rheinschiene treten hier als räumliche Schwerpunkte hervor. Niedersachsen folgt mit einer breiteren räumlichen Streuung der Ansiedlungen über das Landesgebiet hinweg. Auch in Bayern ist eine vergleichbare Verteilung zu beobachten, während in den Bundesländern Sachsen-Anhalt, Sachsen, Thüringen und Brandenburg vor allem im Berliner Umland, im Raum Dresden sowie im Gebiet Halle-Leipzig eine Häufung großflächiger Projekte festzustellen ist (vgl. Abbildung 2). Um die Hintergründe für die höheren Konzentrationen in einigen Ländern zu erfassen, bedürfte es vertiefter Analysen. Mögliche Gründe könnten jedoch in den regionalen Wirtschaftsstrukturen, gegebenen Verkehrsanbindungen, strategischen Weichenstellungen auf Ebene der Landes- und Regionalplanung bzw. seitens der regionalen und kommunalen Akteure sowie den daraus resultierenden Flächenverfügbarkeiten liegen.

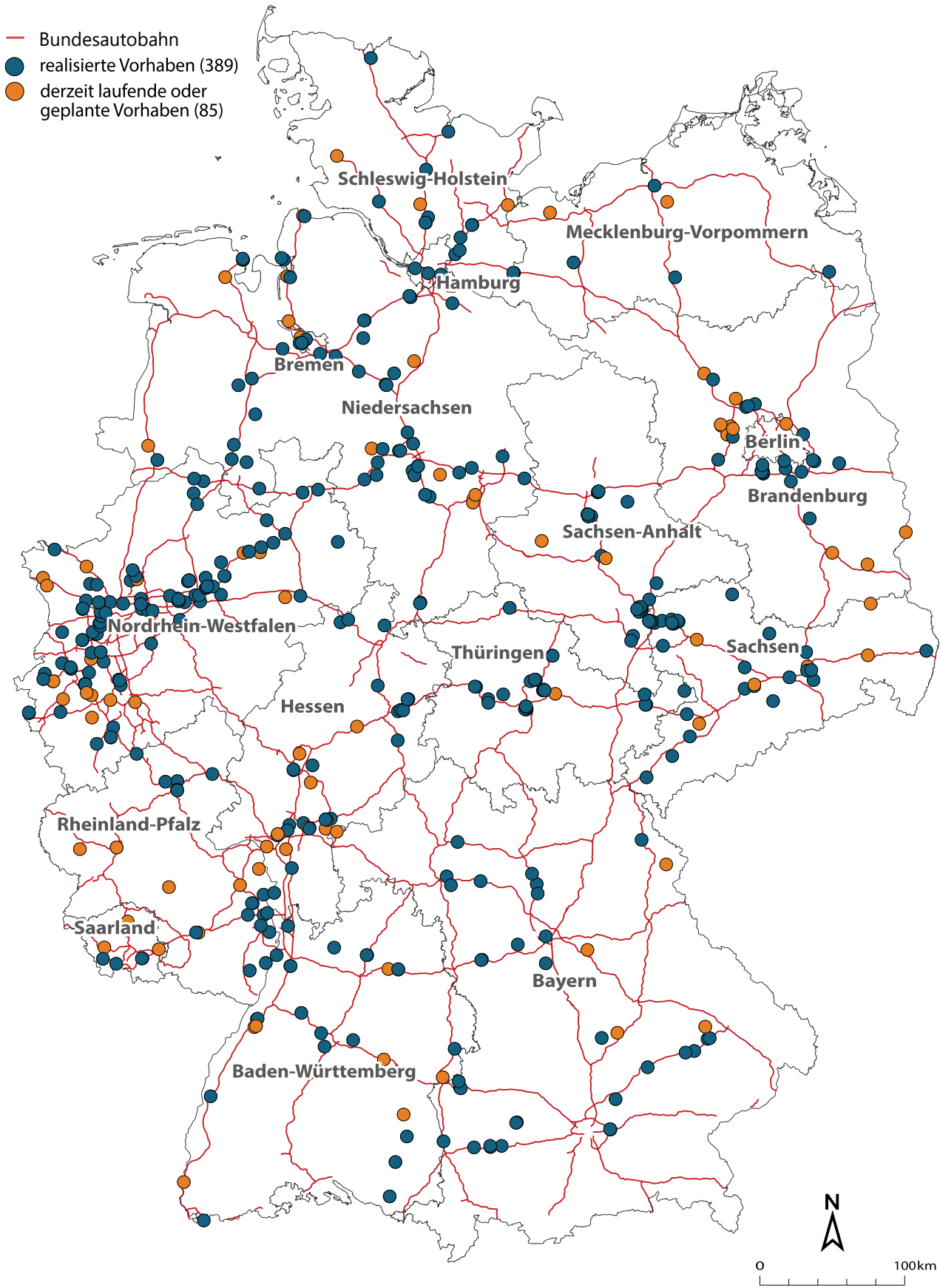
Neben den realisierten Ansiedlungen wurden insgesamt auch 85 derzeit laufende bzw. geplante Ansiedlungs- und Erweiterungsvorhaben erfasst. Vergleichsweise viele Vorhaben wurden in den Bundesländern Nordrhein-Westfalen (16), Brandenburg (12) sowie Niedersachsen und Hessen (jeweils 10) identifiziert. In den übrigen Ländern liegen die Fallzahlen im einstelligen

Bereich. In Berlin und Hamburg wurden keine Projekte ausfindig gemacht, was auf fehlende großflächige Flächenangebote in den stark verdichteten Metropolräumen zurückzuführen sein könnte. Im Vergleich zu den bereits realisierten großflächigen Ansiedlungen verteilen sich die derzeit laufenden und geplanten Vorhaben etwas gleichmäßiger über das Bundesgebiet. Kristallisationskerne treten etwas weniger deutlich heraus, sind in einigen Regionen aber dennoch auszumachen. Zu verweisen ist in diesem Zusammenhang auf das nordwestliche Umland von Berlin, den Raum Frankfurt am Main sowie die Rheinschiene.

Darüber hinaus zeigt die kartographische Darstellung der großflächigen Vorhaben die hohe Bedeutung der Fernstraßenanbindung (vgl. Abbildung 2). Zur statistischen Absicherung dieser optischen Befunde wurde für alle Großansiedlungen die Entfernung bzw. Fahrzeit zur nächstgelegenen Autobahnanschlussstelle auf Basis des Erreichbarkeitsmodells des BBSR berechnet (vgl. BBSR 2022). Die Auswertung zeigt eine deutliche Konzentration der Standorte im unmittelbaren Autobahnumfeld: Im Mittel beträgt die Fahrzeit zur nächstgelegenen Autobahn knapp 6 Minuten, der Median beträgt 4 Minuten. Knapp zwei Drittel aller Standorte befinden sich in einem Korridor von höchstens 5 Minuten Fahrzeit zur nächsten Autobahnanschlussstelle, über 85 % der Ansiedlungen weisen eine maximale Fahrzeit von 10 Minuten auf. Nur wenige Ausnahmen liegen weiter als 20 Minuten Fahrzeit zur nächsten Anschlussstelle des Bundesautobahnnetzes entfernt (3 %) – unter anderem in Baden-Württemberg oder im nördlichen Sachsen.

Die mittlere Fahrzeit vom Ansiedlungsstandort zur nächsten Autobahn variiert zwischen den Bundesländern moderat. Die geringsten Fahrzeiten zeigen sich im Saarland (durchschnittlich unter 3 Minuten) sowie in Schleswig-Holstein und Niedersachsen mit durchschnittlich jeweils gut 4 Minuten. Diese Länder verfügen über ein vergleichsweise dichtes Autobahnnetz, wodurch Ansiedlungsflächen fast flächendeckend in Autobahnnähe liegen. Deutlich höhere Mittelwerte weisen hingegen Baden-Württemberg und Sachsen auf (jeweils durchschnittlich knapp 8 Minuten), was vermutlich auf topografische Restriktionen und begrenzte Flächenverfügbarkeiten unmittelbar an den Hauptverkehrsachsen zurückzuführen ist. Die höchsten durchschnittlichen Fahrzeiten zur nächsten Autobahnanschlussstelle wurden mit über 9 Minuten in der Freien Hansestadt Hamburg ermittelt. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass diese Werte auf einer geringen Fallzahl großflächiger Ansiedlungsvorhaben basieren.

Abbildung 2: Großflächige Ansiedlungsvorhaben in Deutschland



Quelle: Ansiedlungsdatenbank CIMA IfR, Bearbeitungsstand: 30.09.2025  
Kartengrundlage: infas 360; Darstellung CIMA IfR  
Hinweis: Die Erfassung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Im Vergleich der Großräume zeigen sich hinsichtlich der Fahrzeiten zwischen West- und Ostdeutschland nur geringfügige Unterschiede. Während die durchschnittliche Fahrzeit in Ostdeutschland 6 Minuten beträgt, wird die Autobahnauffahrt in den westdeutschen Bundesländern im Durchschnitt rund 20 Sekunden schneller erreicht. Auch die Medianwerte für Ost- und Westdeutschland liegen ähnlich nah beieinander und betragen circa 4 Minuten. Damit sind die Unterschiede zwischen den Großräumen real kaum messbar. Insgesamt bestätigen die Ergebnisse für alle Bundesländer jedoch den übergreifenden Befund einer starken Konzentration großflächiger Ansiedlungen im unmittelbaren Umfeld von Autobahnen bzw. autobahnähnlichen Straßen.

Bei einer branchen- bzw. funktionsdifferenzierten Betrachtung zeigen sich ebenfalls Unterschiede bezüglich der Bedeutung bzw. der Fahrzeitdistanzen zur Autobahn. Eine Betrachtung von Unternehmen bzw. Standorten mit und ohne Logistikfunktionen verdeutlicht die hohe Bedeutung der Fernstraßenanbindung. Als Referenz wurde hierbei die Standorttätigkeit (vgl. Kapitel 3.3) der Ansiedlungsvorhaben herangezogen. Sämtliche Unternehmen mit einer Standorttätigkeit in den Wirtschaftszweigen 52 „Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr“ und 53 „Post, Kurier- und Expressdienste“ werden hierbei als Unternehmen mit Logis-

tikfunktionen betrachtet ( $n = 327$ ). Die Unternehmen bzw. Standorte mit Logistikfunktion weisen eine durchschnittliche Fahrzeit von 5 Minuten zur nächstgelegenen Autobahnanschlussstelle auf. Dies entspricht einer um durchschnittlich 2 Minuten geringeren Fahrzeit zur Anschlussstelle gegenüber Unternehmen bzw. Standorten, die keine Logistikfunktionen aufweisen. Prozentual fällt die Fahrzeit damit bei Unternehmen und Standorten mit Logistikfunktion knapp ein Drittel (30 %) kürzer aus als bei den übrigen Unternehmen.

Der Vorteil der autobahnnahen Standorte gegenüber anderen liegt dabei oftmals nicht nur in der guten überregionalen Verkehrsanbindung, sondern auch in deren unmittelbar positiven Effekten auf weitere bedeutende Standortfaktoren. So gewährleistet die Anbindung eine hohe Erreichbarkeit relevanter Absatzmärkte – sowohl im Hinblick auf Zulieferstrukturen als auch auf Endkundennähe. Darüber hinaus spielt die verkehrliche Anbindung auch im Hinblick auf die Verfügbarkeit von Arbeitskräften eine wichtige Rolle, da entsprechende Standorte zugänglich aus umliegenden Zentren und weiter entfernten Regionen erreichbar sind. Zudem zeichnen sich solche Standorte häufig durch vergleichsweise konfliktarme Rahmenbedingungen – etwa hinsichtlich möglicher Emissionen – aus, was vielfältige Nutzungsmöglichkeiten eröffnet.

## 4 Fazit

Das Forschungsvorhaben liefert erstmals eine bundesweite systematische empirische Grundlage zur Analyse großflächiger Industrie- und Gewerbeansiedlungen in Deutschland. Die neu aufgebaute Ansiedlungsdatenbank ermöglicht es, trotz heterogener Quellenlagen, belastbare Aussagen über das aktuelle Ansiedlungsgeschehen zu treffen und strukturelle Muster sichtbar zu machen, die bislang nur punktuell dokumentiert waren.

Die Ergebnisse zeigen erstens, dass sehr großflächige Ansiedlungen mit über 50 ha deutlich seltener sind, als die mediale Aufmerksamkeit vermuten lässt. Nur wenige Projekte erreichen Größenordnungen, die im öffentlichen Diskurs häufig beispielhaft herangezogen werden. Das gegenwärtige Ansiedlungsgeschehen ist vielmehr von Vorhaben mittlerer Dimension von 5 bis 25 ha geprägt, die vielerorts die gewerbliche Flächenentwicklung bestimmen.

Zweitens weist das räumliche Muster der Ansiedlungen eine ausgeprägte Konzentration entlang der Autobahnkorridore auf. Diese Verteilung entspricht sowohl ökonomischen Standortlogiken – insbesondere im Hinblick auf Erreichbarkeit, Lieferketten und Transportkosten – als auch planungslogischen Strukturen, da Zentrale Orte und Entwicklungsachsen in der Raumordnung häufig an diesen Verkehrsstrassen ausgerichtet sind. Die statistisch nachgewiesene Nähe zu Autobahnen bestätigt damit ein theoretisch erwartbares Muster und unterstreicht die anhaltende Bedeutung der Fernstraßeninfrastruktur für großflächige Ansiedlungen.

Drittens zeigt die Branchenanalyse eine deutliche Dominanz von Handel und Logistik. Insbesondere die Logistikwirtschaft, die durch hohe Flächenbedarfe und spezifische Standortanforderungen gekennzeichnet ist, prägt die Ansiedlungsdynamik vieler Regionen. Auch wenn Logistikprojekte in der öffentlichen Wahrnehmung häufig kritisch beurteilt werden – etwa aufgrund ihres Flächenverbrauchs und einer vergleichsweise geringen Arbeitsplatzdichte –, spiegeln sie zentrale Funktionsweisen des Wirtschafts- und Versorgungssystems in Deutschland wider, sowohl im Hinblick auf private Konsumstrukturen als auch auf industrielle Produktionsprozesse.

Diese drei empirischen Befunde geben wichtige Hinweise darauf, wie das aktuelle Ansiedlungsgeschehen räumlich und strukturell zu interpretieren ist. Zugleich zeigt sich, dass einige in der Debatte häufig unterstellte Entwicklungen – etwa eine flä-

chendeckende Zunahme extrem großflächiger Industrieprojekte – empirisch nicht bestätigt werden können. Die beobachteten Muster deuten vielmehr auf eine stabile und theoriekompatible Standortlogik hin, die durch infrastrukturelle Erreichbarkeit und die Funktionsanforderungen der dominierenden Branchen geprägt wird. Gleichwohl steigt die Flächeninanspruchnahme in Deutschland weiterhin kontinuierlich an – unter anderem auch durch die hier identifizierten Ansiedlungsvorhaben. Hierbei ist es jedoch von zentraler Bedeutung, zwischen erstmaliger Flächeninanspruchnahme und der Revitalisierung von Brachflächen zu unterscheiden. Hierzu wären weitergehende Betrachtungen zielführend.

Auch wenn mit diesem Forschungsvorhaben erstmals eine strukturierte empirische Grundlage zur Analyse des großflächigen Ansiedlungsgeschehens in Deutschland vorliegt, ist zu beachten, dass die Daten auf öffentlich zugänglichen und sekundären Quellen basieren, wodurch eine vollständige Erfassung aller relevanten Fälle nicht gewährleistet werden kann. Zudem variieren Begriffe, Kategorisierungen und Erhebungspraktiken zwischen Ländern und Regionen erheblich, was die Vergleichbarkeit einschränkt. Im Erarbeitungsprozess wurden weitere Datenzugänge geprüft (z. B. Daten von Germany Trade & Invest (GTAI) und Gutachterausschüssen zu Kaufverträgen), jedoch aus unterschiedlichen Gründen verworfen.

Die Datenbank liefert trotz dieser Limitationen eine robuste Grundlage für die quantitativen und räumlichen Analysen. Sie ermöglicht es, zentrale Strukturmerkmale und Muster des Ansiedlungsgeschehens zu identifizieren und erste Hypothesen zu den zugrunde liegenden Standortfaktoren und planerischen Rahmenbedingungen zu formulieren. Die Analysen sind daher als indikativ zu verstehen und sollen in weiterführenden qualitativen Untersuchungsschritten vertieft werden.

Weiterer Forschungsbedarf ergibt sich insbesondere dahingehend, wie landesspezifische planerische Rahmensetzungen, Flächenverfügbarkeiten und wirtschaftspolitische Strategien die Realisierung großflächiger Ansiedlungen beeinflussen und welche Steuerungsoptionen Bund, Länder und Kommunen im Umgang mit solchen Vorhaben tatsächlich besitzen. Auch die Untersuchung sekundärer Effekte – etwa Wohnraumbedarf, Energie- und Wasserverbräuche oder regionale Verkehrsauswirkungen – wird im Projektverlauf von hoher Relevanz sein.

# Literaturverzeichnis

**Georg Consulting**, 2021: Potenzialstudie Industrie- und Gewerbeflächen – Analyse, Bewertung und Empfehlung zur Qualifizierung von Industrie- und Gewerbeflächen in der Innovationsregion Mitteldeutschland. Zugriff: [https://transformationsregion-mitteldeutschland.com/wp-content/uploads/2021/05/IRMD\\_Potenzialstudie\\_Industrie-\\_und\\_Gewerbeflaechen\\_Kurzfassung\\_final.pdf](https://transformationsregion-mitteldeutschland.com/wp-content/uploads/2021/05/IRMD_Potenzialstudie_Industrie-_und_Gewerbeflaechen_Kurzfassung_final.pdf) [abgerufen am 23.02.2026].

**ImmoScout24**, 2024: Gewerbelexikon – Großflächen als Sonderform. Zugriff: <https://www.immobilienscout24.de/gewerbe/lexikon/gewerbeflaeche.html> [abgerufen am 21.10.2024].

**Iwer, N.; Gerber, M.**, 2022: Wohin mit den Ansiedlungen, wenn die Flächen ausgehen? Eine bundesweite Regionalplananalyse regionaler Gewerbe- und Industriestandorte unter besonderer Berücksichtigung des Fallbeispiels der „Regionalen Kooperationsstandorte“ in der Metropole Ruhr. *Raumforschung und Raumordnung*, 80. Jg. (6): 757–773.

**Pütz, T.**, 2022: Erreichbarkeitsanalysen des BBSR. Fachbeitrag, Zugriff: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/fachbeitraege/verkehr-mobilitaet/erreichbarkeitsanalysen/01-start.html> [abgerufen am 08.01.2026].

**Statistisches Bundesamt**, 2008: Gliederung der Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008 (WZ 2008). Zugriff: <https://www.destatis.de/DE/Methoden/Klassifikationen/Gueter-Wirtschaftsklassifikationen/klassifikation-wz-2008.html> [abgerufen am 23.02.2026].

**Wirtschaftsförderung Brandenburg (WFBB)** (Hrsg.), o. J.: Gewerbe- und Industrieflächenkonzept für das gesamte Land Brandenburg. Zugriff: <https://www.wfbb.de/standort-brandenburg/gewerbe-und-industrieflaechen> [abgerufen am 23.02.2026].