



# Marktspiegel Logistik

Logistikkaffine Investitionen  
in Niedersachsen 2024/2025



**Niedersachsen**





## Inhalt

Vorwort .....	5
Logistik 2024 in Niedersachsen – Überblick .....	6
Logistikaffine Investitionen in Niedersachsen 2024 .....	7
Schwerpunktregionen und Erschließungsfunktionen .....	9
Branchenmix .....	14
Flächenbedarf und Größenstrukturen der Investitionen .....	16
Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor Logistik .....	19
Akzeptanz und Bauanfragen in Niedersachsen .....	22
Fazit und Ausblick .....	24

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Entwicklung der logistikaffinen Investitionen 2006–2024.....	8
Abb. 2: Verteilung des Investitionsvolumens 2024 nach Landkreisen.....	10
Abb. 3: Erschließungsfunktion 2024 im Vergleich zu 2000 – 2023 .....	11
Abb. 4: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2024 (nach Erschließungsfunktion) .....	12
Abb. 5: Verteilung der logistikaffinen Investitionen 2000 - 2023 (nach Erschließungsfunktion) .....	13
Abb. 6: Branchenmix – Vergleich der Investitionsverteilung 2013 – 2024 .....	14
Abb. 7: Verteilung des Investitionsvolumens 2024 .....	15
Abb. 8: Flächenverteilung logistikaffiner Investitionen 2024.....	16
Abb. 9: Entwicklung des Investitionsvolumens in Mio. EURO pro ha und Jahr von 2010–2024 .....	17
Abb. 10: Beurteilung der zukünftigen Voraussetzungen für logistikaffine Investitionen .....	20
Abb. 11: Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen .....	23

**Herausgeber:**  
Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Verkehr und Bauen  
Friedrichswall 1  
30159 Hannover

**Ansprechpartner:**  
Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Verkehr und Bauen  
Referat 45  
Friedrichswall 1  
30159 Hannover  
[www.mw.niedersachsen.de](http://www.mw.niedersachsen.de)

LNC LogisticNetwork Consultants GmbH  
Georgsplatz 12  
30159 Hannover  
[www.lnc-hannover.de](http://www.lnc-hannover.de)

**Stand:** Dezember 2025

**Fotonachweis:**  
Titel DUK Dörpen, Pixabay; Seite 3, 14, 15, 16, 17, 19 Pixabay;  
Seite 7 CTOS Osnabrück; Seite 9, 18 Andre Jeurink Film & Fotografie;  
Seite 21 JadeWeserPort Wilhelmshaven; Seite 24, 25 DUK Dörpen;  
Seite 26 Knüppel Verpackung



## Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

von Niedersachsen aus werden weltweite Logistik- und Transportketten organisiert und gesteuert, die hohe Wachstumspotenziale bieten. Ermöglicht wird dies durch eine leistungsfähige intermodale Verkehrsinfrastruktur – mit Güterverkehrszentren und Binnenhäfen – sowie eine gute Anbindungs- und Vernetzungsqualität. Hinzu kommt eine hochflexible und kompetente Logistikwirtschaft.

Dass Niedersachsen ein idealer Logistikstandort ist, zeigte wieder eindrucksvoll unser niedersächsischer Gemeinschaftsstand während der Messe „transport logistic“ in München. Neben neuen Geschäftskontakten und vielfältigem Austausch mit Kunden wurde mit dem Messestand erneut eine gemeinsame Identität der Logistik- und Hafenwirtschaft geschaffen.

Mit seiner Vielzahl von Investitionen in unterschiedlicher Ausprägung zählt die Logistikwirtschaft heute und auch zukünftig zu den führenden Wachstumsbranchen in Deutschland. An dieser Entwicklung hat Niedersachsen mit seinen rd. 280.000 Beschäftigten in der Logistik einen maßgeblichen Anteil. Dies belegt auch der aktuelle Marktspiegel Logistik, der seit 2005 jährlich auf Basis umfangreicher Erhebungen bei den niedersächsischen Wirtschaftsförderern, den Landkreisen, Städten und Gemeinden in ganz Niedersachsen sowie mit Standort- und Projektentwicklern erarbeitet wird. Ergänzt werden die Befragungsergebnisse um weitere Materialien und um gezielte Einzelinterviews mit branchenbedeutsamen Bauträgern, Immobilienexperten und Projektentwicklern. In der Befragung werden alle realisierten logistikaffinen Investitionen in dem jeweiligen Berichtsjahr sowie geplante und noch nicht realisierte Investitionsvorhaben erfasst. Der Marktspiegel macht deutlich: Logistik ist eine Kernbranche und gleichzeitig ein wichtiger

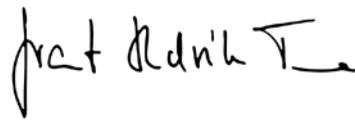
Standort- und Wettbewerbsfaktor für die Gesamtwirtschaft: Investitionen in Logistikzentren stärken überproportional den Gesamtstandort und sind zugleich Garant für die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen.

Im Berichtsjahr 2024 wurden in Niedersachsen 517 Millionen Euro in Logistikimmobilien investiert. Durch diese Investitionen konnten rund 3.100 neue Arbeitsplätze geschaffen und eine Vielzahl in den Unternehmen gesichert werden. Damit wurde allerdings das gute Ergebnis aus dem vorherigen Jahr nicht wieder erreicht. Hierin zeigt sich auch die relativ schwache Gesamtwirtschaft. Viele Investoren halten sich bei Standortentscheidungen zurück und verschieben diese zunächst. Nicht zuletzt hemmt auch der zunehmende Personalmangel Investitionsentscheidungen.

Der Marktspiegel Logistik ist Ausdruck einer etablierten und vertrauensvollen Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft, Verwaltung und Politik und zugleich eine flächendeckende und repräsentative Erhebung.

Ich danke allen Beteiligten für die Mithilfe. Denn die Herausforderungen in der Logistik, die ich als neuer zuständiger Minister als einen Schwerpunkt meiner Aufgaben sehe, haben mit diesem Marktspiegel eine wertvolle Datenbasis.

**Grant Hendrik Tonne**



Niedersächsischer Minister  
für Wirtschaft, Verkehr und Bauen



# Logistikaffine Investitionen in Niedersachsen 2024 - Überblick



**517 Mio.**

Euro Investitionsvolumen



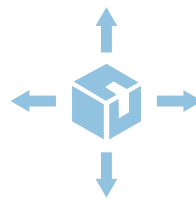
**32**

Einzelinvestitionen



**3.100**

neue Arbeitsplätze hierbei hoher Anteil durch Logistikdienstleister



Erstmals haben weltweite Distributionszentren (WDC) den größten Anteil

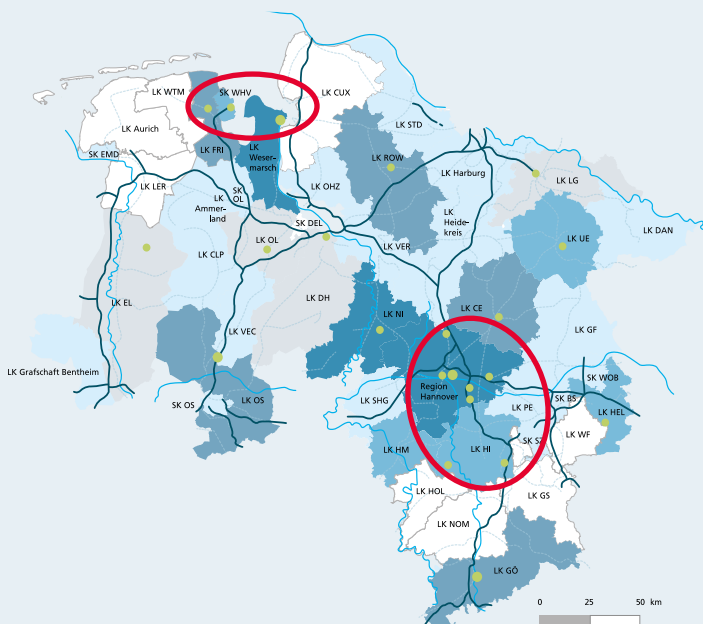


Hoher Investitionsanteil gegenüber dem Vorjahr durch Logistikdienstleister



Akzeptanz für logistikaffine Investitionen weiter gestiegen

## Regionale Verteilung in Niedersachsen



Investitionsschwerpunkte:

- Nordwest-Region
- Hannover-Hildesheim

Top 5 Landkreise  
Investitionsvolumen:

- Region Hannover
- Landkreis Nienburg
- Landkreis Wesermarsch
- Landkreis Friesland
- Landkreis Rotenburg



## Logistikkaffine Investitionen in Niedersachsen 2024

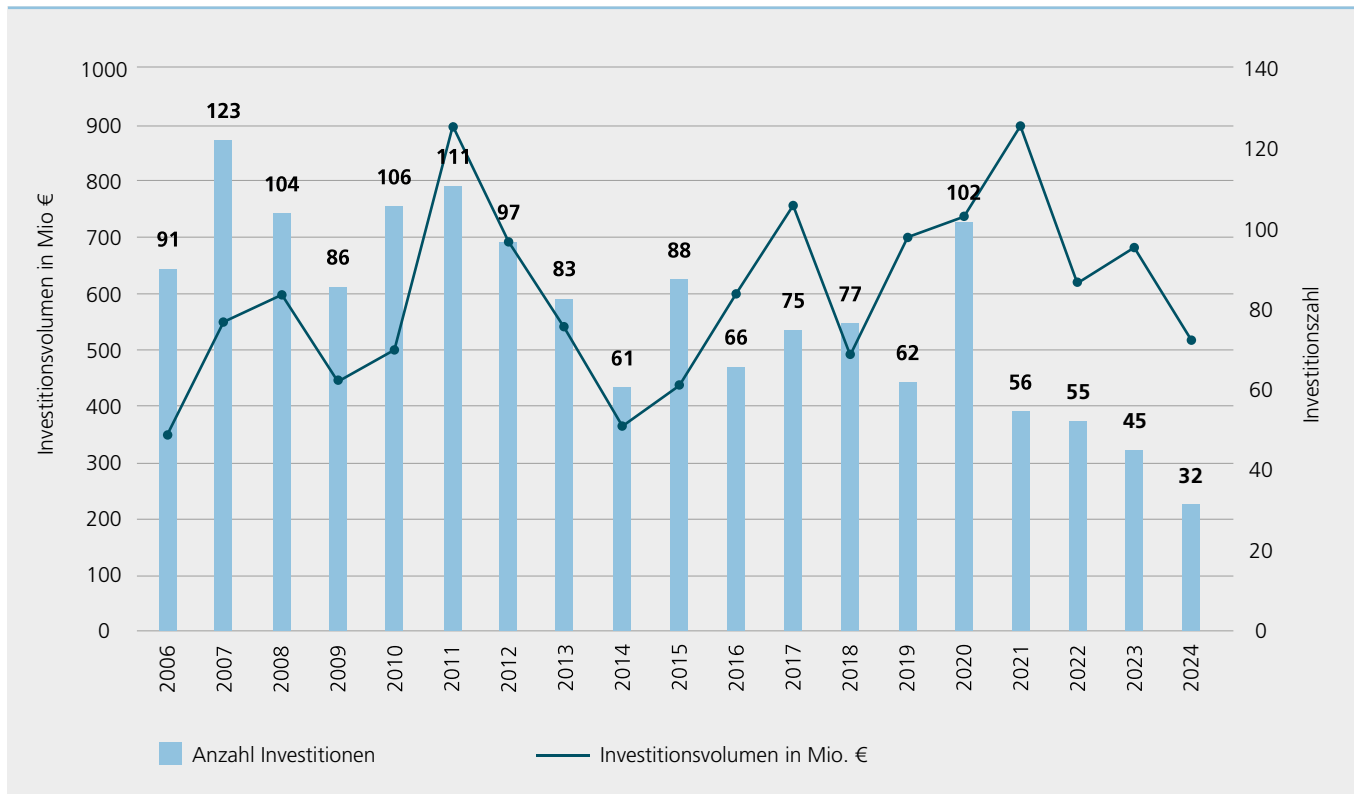
Der Logistikimmobilienmarkt in Deutschland hat sich im Jahr 2024 unter dem Einfluss verschiedener wirtschaftlicher, geopolitischer und struktureller Faktoren spürbar verändert. In diesem dynamischen Umfeld wird die effiziente Befriedigung der Flächennachfrage für Logistikimmobilien zu einem entscheidenden Erfolgsfaktor für Unternehmen. Den Bedarf an Lager- und Distributionsflächen präzise zu planen, gewinnt daher zunehmend an Bedeutung für strategische Entscheidungen von Unternehmen in der Logistikbranche. Nach einem Boom in den Jahren zuvor zeigt sich 2024 eine Phase der Konsolidierung. Insgesamt wurden 2024 rund 5,3 Mio. m<sup>2</sup> Logistikflächen umgesetzt – das entspricht einem Rückgang von etwa 16 Prozentpunkten gegenüber 2023 und liegt 24 % unter dem zehnjährigen Schnitt (BNP Paribas Real Estate, 2024). Kennzeichnend für das Jahr 2024 ist, dass sich die Nachfrage zwar robust zeigt, die großen Abschlüsse aber fehlen. Auf dem deutschen Investmentmarkt für Logistik- und Industrieimmobilien wurde 2024 ein Transaktionsvolumen von 7,9 Mrd. Euro erreicht. Das Ergebnis übertraf nicht nur das des Vorjahres um 8 Prozentpunkte, sondern auch den zehnjährigen Durchschnittswert um 11 Prozentpunkte (JonesLangLaSalle, 2025). Dies zeigt:

Trotz weniger Vermietungen sind Investoren aktiv und Logistikimmobilien weiterhin attraktive Anlageobjekte.

Für Niedersachsen ergibt sich im Vergleich zur bundesweiten Entwicklung ein abweichendes Bild: Mit 45 logistikkaffinen Investitionen und einem Volumen von rund 517 Mio. Euro war die Zahl der Projekte um 29 % und das Investitionsvolumen um 24 % niedriger als im Vorjahr (vgl. Abb. 1). Gleichwohl verdeutlicht die Schaffung von rund 3.100 neuen Arbeitsplätzen die unverändert große Bedeutung der Logistikbranche als Arbeitgeber und Wachstumsmotor.

Der diesjährige Marktspiegel Logistik unterstreicht – trotz eines Rückgangs sowohl beim Investitionsvolumen als auch bei den Arbeitsplatzzahlen – die Bedeutung der Logistik als Wirtschafts- und Arbeitsplatzmotor in Niedersachsen. Logistikimmobilien sind der Dreh- und Angelpunkt der Lieferketten und tragen maßgeblich dazu bei, die Qualität und Attraktivität eines Standortes/einer Region zu erhöhen und als Motor für weitere Ansiedlungs- und Investitionstätigkeiten aus Industrie, Handel und Dienstleistung zu fungieren.

ABBILDUNG 1 | Entwicklung der logistikaffinen Investitionen in Niedersachsen 2006-2024



Auch im Berichtsjahr 2024 liegen die Logistikdienstleister bei der Schaffung neuer Arbeitsplätze in Niedersachsen an vorderster Stelle. Der Wert liegt bei rund 40 %, d. h., dass hier keine signifikanten Änderungen im Vergleich zum Vorjahresberichtszeitraum zu verzeichnen sind. Bei der Industrie zeigt sich ein gänzlich anderes Bild: Wurden 2023 noch rund 12 % der Arbeitsplätze im Bereich der Industrie geschaffen, verdoppelte sich der Wert 2024 auf 24 %. Im Großhandel war die Investitionstätigkeit im Berichtsjahr verhalten. Mit einem Anteil von 2 % an den neu geschaffenen Arbeitsplätzen wurde der bislang niedrigste Wert seit Beginn der Erhebung verzeichnet.

Der langjährige Trend, nach dem ein großer Teil der Investitionen von Unternehmen mit Sitz in Niedersachsen getätigt wurde, bestätigt sich auch 2024. Rund 50 % sämtlicher Investitionen stammen demnach von regional ansässigen Unternehmen, während 31 % der Investitionen von Unternehmen aus dem übrigen Bundesgebiet und etwa 19 % von internationalen Unternehmen getätigt wurden. Damit sinkt zwar der Anteil der Investitionen aus Niedersachsen, jedoch erbringen die im Bundesland ansässigen Unternehmen

weiterhin einen Großteil (30 %) des Investitionsvolumens im Jahr 2024. Insbesondere aus den benachbarten Bundesländern Nordrhein-Westfalen (15 %) und aus Hessen (13 %) konnte ein hohes Investitionsvolumen verzeichnet werden. Auch der Anteil der internationalen Investitionen stieg gegenüber den vergangenen Jahren. Niedersachsen ist somit nach wie vor attraktiv für logistikaffine Investitionen aus dem Ausland wie auch aus dem übrigen Bundesgebiet.





## Schwerpunktregionen und Erschließungsfunktionen

Die räumliche Verteilung der logistikaffinen Investitionen in Niedersachsen zeigt 2024 deutliche Verschiebungen im Vergleich zum Vorjahr. Zwar bleibt die Region **Hannover-Hildesheim** weiterhin Investitionsschwerpunkt, jedoch verringerte sich ihr Anteil am Gesamtinvestitionsvolumen von über 55 % im Jahr 2023 auf circa 45 % im aktuellen Berichtsjahr. Trotz dieses Rückgangs entfällt damit nach wie vor fast die Hälfte aller logistikaffinen Investitionen auf diese Region, was ihre anhaltend hohe Relevanz unterstreicht.

Niedersachsen verfügt über eine strategisch günstige Lage im nordwestdeutschen Raum, die das Bundesland besonders für logistikaffine Unternehmen interessant macht. Die unmittelbare Nähe zu überregional bedeutenden Wirtschaftszentren wie Hamburg, Bremen und das Ruhrgebiet begünstigt eine effiziente Anbindung an nationale wie internationale Absatzmärkte. Die Region **Hannover-Hildesheim-Braunschweig** ist aufgrund ihrer zentralen Lage innerhalb Niedersachsens sowie der hervorragenden verkehrlichen Erreichbarkeit ein logistischer Schwerpunkt. Standortentscheidungen zugunsten dieser Region lassen sich vor allem durch die direkte Anbindung

an das überregionale Autobahnnetz, die Nähe zu multimodalen Verkehrsknotenpunkten (z. B. Güterverkehrszentren, Binnenhäfen) sowie die infrastrukturelle Dichte entlang wichtiger Nord-Süd- und Ost-West-Achsen erklären. Von besonderer Bedeutung sind hierbei die Bundesautobahn 7 als zentrale Nord-Süd-Verbindung sowie die Schnittpunkte mit den Bundesautobahnen BAB 1, BAB 27 und BAB 28, die eine flexible logistische Steuerung im Binnen- und Exportverkehr ermöglichen. Diese Standortmerkmale unterstützen eine schnelle Verteilung auf der letzten Meile sowie die überregionale Distribution und tragen damit zur Optimierung von Lieferketten bei.

Auffällig ist der erhebliche Rückgang des Investitionsvolumens in der Region **Hansalinie** und auch in der Logistikregion **Ems-Achse**. Im Gegensatz dazu ist insbesondere in der **Nordwest-Region** ein deutlicher Anstieg der Investitionstätigkeit zu beobachten. Mit ihrem Anteil am Gesamtvolumen liegt diese Region nun auf dem zweiten Platz im niedersächsischen Vergleich. Im Vorjahr lag der entsprechende Anteil noch bei knapp 3 % des Gesamtvolumens. Diese Entwicklung könnte auf einzelne Großprojekte

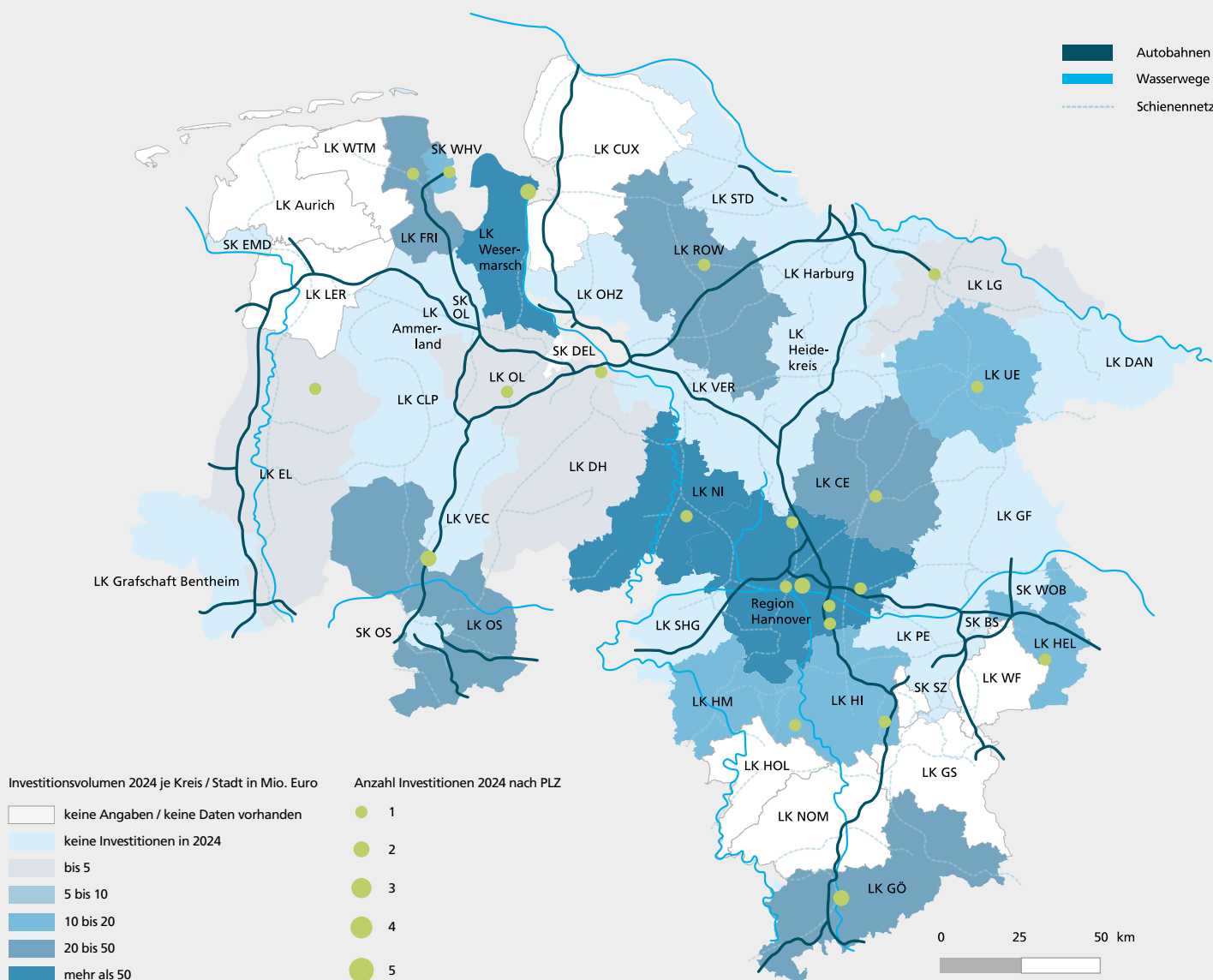


ABBILDUNG 2 | Verteilung des Investitionsvolumens 2024 nach Landkreisen

oder veränderte Standortentscheidungen zurückzuführen sein. Auch **Südostniedersachsen** konnte seinen Anteil am Investitionsvolumen deutlich steigern – von 4,6 % im Vorjahr auf 8,4 % im Jahr 2024. Die südliche **Metropol-region Hamburg** zeigt hingegen eine gleichbleibende Entwicklung: Mit einem Anteil von 14,8 % (nach 15,6 % im Vorjahr) bleibt sie eine konstante Größe im logistikaffinen Investitionsgeschehen.

Funktional lassen sich Logistikregionen charakterisieren durch die Analyse der räumlichen Erschließung durch logistikaffine Investitionen. Diese Investitionen sind geeignete Indikatoren, da sie zentrale Parameter wie die Erreichbarkeit und die Leistungsfähigkeit von Verkehrswegen und Verkehrsknoten sowie die Einbindung in bestehende Transport- und Logistiknetzwerke berücksichtigen. Die daraus abgeleitete Klassifizierung ermöglicht eine differenzierte Darstellung der nationalen und internationalen Verflechtung

des Logistikstandorts Niedersachsen sowie seiner Teilregionen und erlaubt deren Zuordnung zu spezifischen Typen von Distributionszentren. Die Erschließungsfunktionen logistikaffiner Investitionen werden hierbei in folgende Kategorien eingeteilt:

#### Regionales Distributionszentrum (RDC)

Vorrangig regionale/norddeutsche Distribution

#### Nationales Distributionszentrum (NDC)

Bundesweite Distribution

#### Europäisches Distributionszentrum (EDC)

Belieferung in mindestens fünf weitere europäische Länder

#### Weltweite Distributionszentren (WDC)

Interkontinentale oder multinationale Distribution



Im Rahmen des Marktspiegels Logistik werden auch logistikaffine Investitionen berücksichtigt, die nicht zwingend den klassischen Distributionszentren zuzuordnen sind, jedoch hinsichtlich ihres Einzugs- und Distributionsgebiets eine vergleichbare Funktion erfüllen. So werden beispielsweise Ersatzteil- oder Warenlager, die in unmittelbarer Nähe zu Produktionsstandorten angesiedelt sind, als regionale Distributionszentren (RDC) klassifiziert. Diese differenzierte Betrachtungsweise trägt dazu bei, ein umfassenderes Bild der logistischen Standortstrukturen zu zeichnen. Dadurch wird die Vielfalt logistischer Funktionen präziser abgebildet und eine fundierte Bewertung der Standortattraktivität ermöglicht.

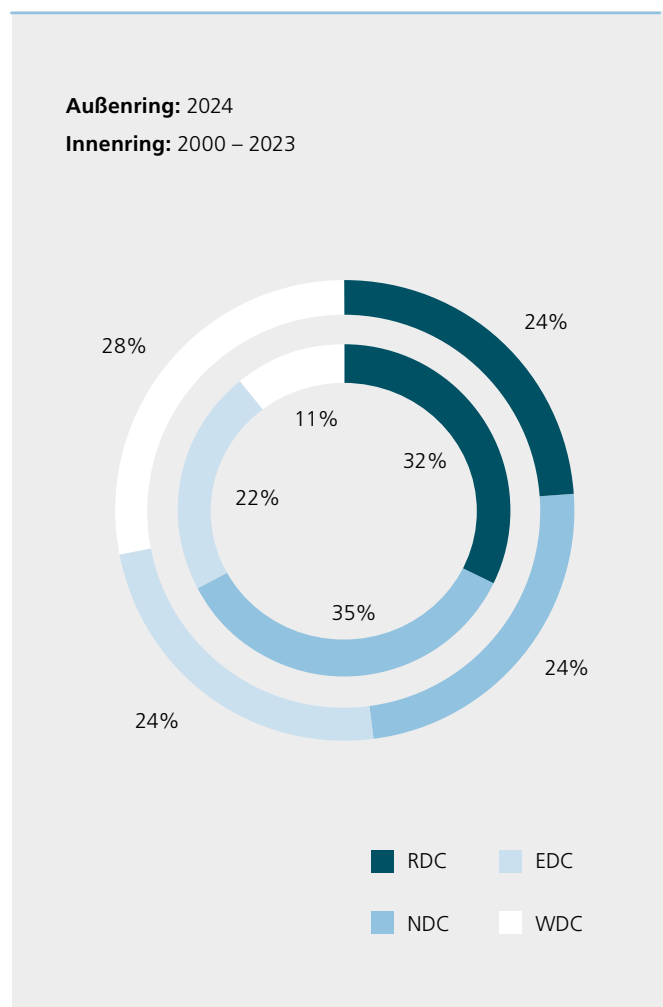
Abbildung 3 veranschaulicht den Vergleich der Anteile verschiedener räumlicher Erschließungsfunktionen zwischen den Ergebnissen des aktuellen Berichtsjahres 2024 (Außenring) und den Durchschnittswerten des Zeitraums von 2000 bis 2023 (Innenring). Grundlage der Analyse bilden über 1.595 logistikaffine Investitionsvorhaben in Niedersachsen.

Im Jahr 2024 zeigt sich eine deutliche strukturelle Veränderung in der Verteilung logistikaffiner Aktivitäten in Niedersachsen: Erstmals verzeichnet die Kategorie der weltweiten Distributionszentren (WDC) mit 28 % den höchsten Anteil. Damit überholt sie die zuvor dominierenden nationalen (NDC) und regionalen Verteilzentren (RDC), die im Vorjahr noch fast zwei Drittel aller Investitionen ausmachten. EDCs (europäische Distributionszentren) sowie NDCs und RDCs liegen nun jeweils bei einem Anteil von 24 %. Diese Verschiebung hin zu einem stärkeren Fokus auf globale Distributionslogistik weist möglicherweise darauf hin, dass Niedersachsen zunehmend als Standort für international ausgerichtete Logistikstrategien attraktiv wird. Der Ausbau multimodaler Infrastrukturen, die Nähe zu Seehäfen sowie die zentrale Lage im nordeuropäischen Raum könnten dabei zentrale Standortfaktoren sein. Gleichzeitig bleibt die Rolle nationaler und regionaler Distributionszentren beständig. Die Ergebnisse verdeutlichen, dass Niedersachsen weiterhin auch für dezentrale und marktnah orientierte Lieferketten eine wichtige Funktion übernimmt. Dies spricht für eine hohe logistische Anpassungsfähigkeit: Unternehmen können

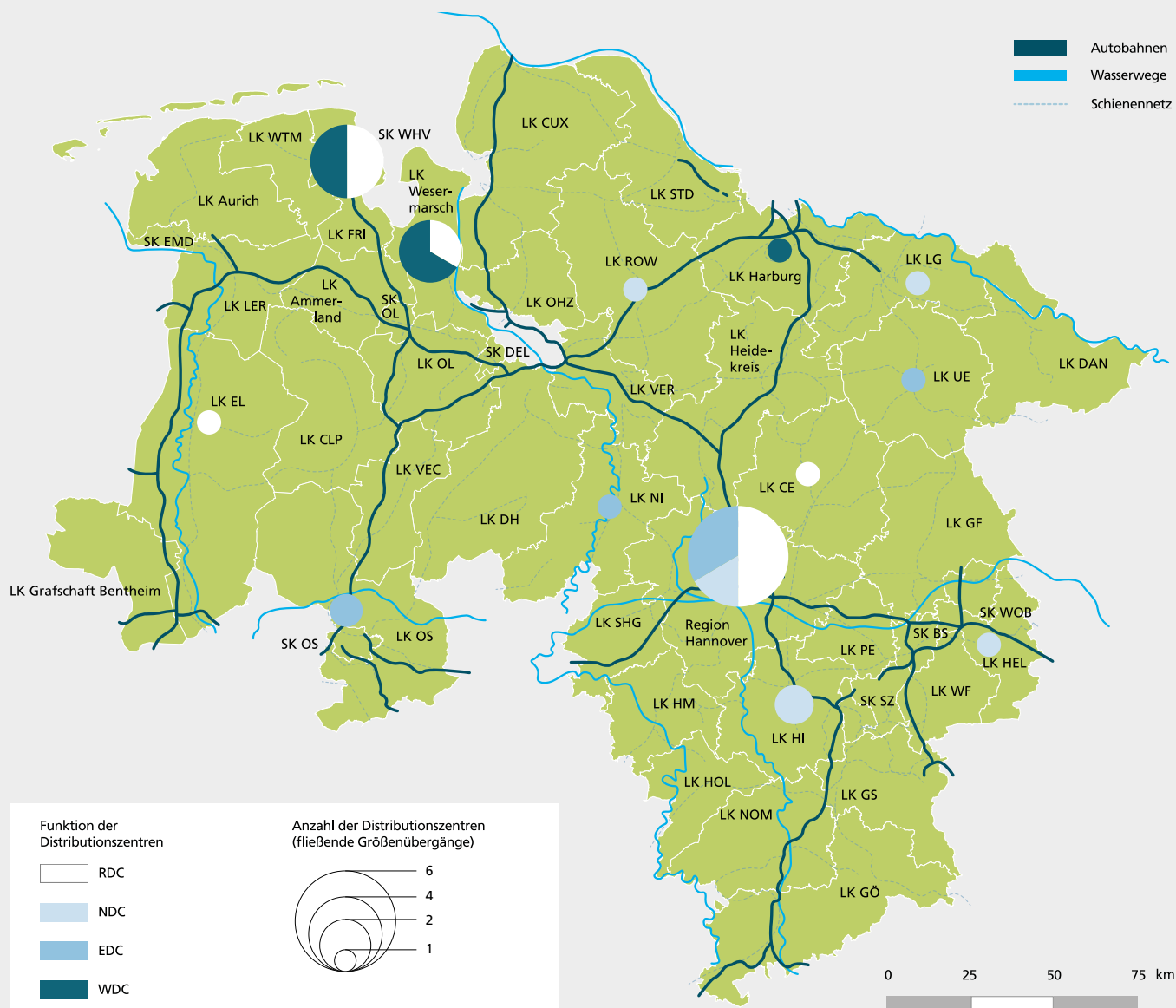
sowohl internationale als auch regionale Distributionsanforderungen effizient abbilden.

Festzustellen ist, dass sich Niedersachsen im Jahr 2024 als vielseitiger Logistikstandort mit wachsender Bedeutung im globalen Kontext und gleichzeitiger Beibehaltung seiner Stärken in der nationalen und regionalen Versorgung positioniert. Die breite Verteilung zeigt: Der Standort ist strategisch für verschiedenste logistische Investitionen geeignet.

**ABBILDUNG 3 | Erschließungsfunktion 2024 im Vergleich zu 2000 - 2023\***



\* Die Grafik zeigt Näherungswerte. Differenzen in der Gesamtsumme können durch Rundungen entstehen.



**ABBILDUNG 4 |** Verteilung der logistikkaffinen Investitionen 2024 (nach Erschließungsfunktion)

In Abbildung 4 ist erkennbar, dass wie im Vorjahr auch im Berichtsjahr eine starke Präsenz nationaler Distributionszentren in ganz Niedersachsen besteht. Die kontinuierliche Investition in entsprechende logistische Infrastrukturen unterstreicht die zentrale Rolle, die das Land im Rahmen innerdeutscher Warenverkehre einnimmt. Diese Entwicklung dürfte die Position Niedersachsens als logistische Drehscheibe weiter festigen und die Effizienz nationaler Lieferketten zusätzlich steigern. Regionale Distributionszentren sind weiterhin breit über das gesamte Landesgebiet verteilt. Ihre räumliche Streuung spricht dafür, dass Unternehmen verstärkt auf dezentrale Logistikstrukturen setzen, um eine

verbrauchernahe Versorgung sicherzustellen und die letzte Meile zu optimieren. Die starke Ausprägung dieser Funktion unterstreicht die strategische Bedeutung regionaler Nähe in modernen Logistikkonzepten.

Abbildung 5 kann die Verteilung der logistikkaffinen Investitionen von 2000 – 2023 entnommen werden. Im Vergleich zu nationalen und regionalen Distributionszentren traten europäische (EDC) und insbesondere weltweite Distributionszentren (WDC) in den vergangenen Jahren nur vereinzelt in Erscheinung. Sie konzentrierten sich auf Standorte mit internationaler Anbindung, etwa in Grenzregionen oder



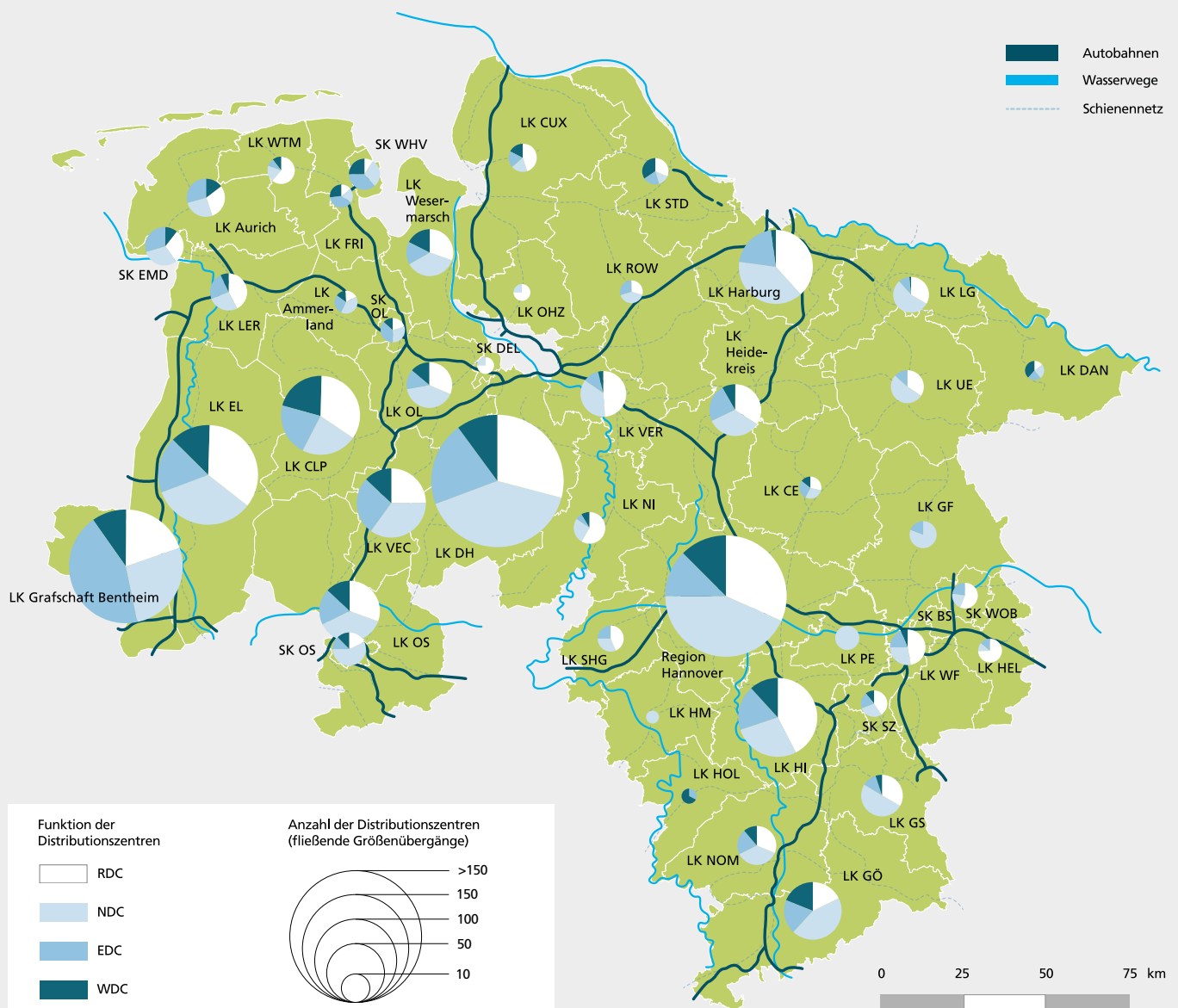


ABBILDUNG 5 | Verteilung der logistikkaffinen Investitionen 2000-2023 (nach Erschließungsfunktion)

in unmittelbarer Nähe zu logistischen Knotenpunkten wie Seehäfen, multimodalen Terminals oder Güterverkehrszentren. Der diesjährige deutliche Anstieg des Anteils weltweiter Distributionszentren auf 28 % stellt somit eine signifikante Entwicklung dar und markiert einen erkennbaren Wandel in der logistikbezogenen Standortstruktur Niedersachsens. Diese Veränderung könnte auf verschiedene Faktoren zurückzuführen sein. Niedersachsen profitiert zunehmend von seiner geostrategischen Lage im nordeuropäischen Raum mit unmittelbarer Nähe zu den Nordseehäfen, zum anderen sind die logistischen Infrastrukturen in weiten Teilen des Bundeslandes etwa durch leistungsfähige

Autobahnachsen (BAB 1, BAB 7, BAB 2, BAB 30/31) und den Ausbau multimodaler Anbindungen gekennzeichnet. Hinzu kommen geopolitische und wirtschaftliche Verschiebungen, durch die sich internationale Lieferketten neu organisieren und vermehrt zentralisierte Standorte für weltweite Distribution innerhalb Europas gesucht werden. Obwohl der Fokus nach wie vor auf regionalen und nationalen Distributionsstrukturen liegt – beide jeweils mit einem Anteil von 24 % weiterhin auf hohem Niveau –, zeigt der starke Anstieg bei den weltweiten Zentren, dass sich Niedersachsen zunehmend auch als Knotenpunkt globaler Lieferketten etabliert.

## Branchenmix

Im Berichtsjahr 2024 zeigt sich eine deutliche Veränderung in der Verteilung des Investitionsvolumens über die erfassten Branchen hinweg. Die Gruppe „Sonstiges“ bleibt mit 40 % weiterhin an der Spitze, verliert jedoch im Vergleich zu 2023 rund 10 Prozentpunkte. Diese Gruppe umfasst vor allem Unternehmen aus der Projektentwicklung, aus verschiedenen Dienstleistungssektoren sowie solche, die keiner der klassischen Branchen wie Industrie, Großhandel oder Logistik eindeutig zugeordnet werden können.

Auffällig ist insbesondere der Anstieg bei den Logistikdienstleistern, deren Anteil sich von 16 % im Vorjahr auf 33 % mehr als verdoppelt hat. Ein wesentlicher Einflussfaktor dürfte hierbei die wachsende Bedeutung des E-Commerce sein, der zu einer steigenden Nachfrage nach modernen, leistungsfähigen Logistikimmobilien führt. Projektentwickler und Unternehmen aus der Immobilienwirtschaft, die häufig der Gruppe „Sonstiges“ zugeordnet sind, reagieren auf diesen Bedarf mit entsprechenden Neubauvorhaben an logistisch günstigen Standorten. Diese strukturellen

Entwicklungen tragen mutmaßlich dazu bei, dass diese Branche seit 2022 die investitionsstärkste ist.

Ein Vergleich der Investitionsverteilung über die vergangenen Jahre hinweg zeigt, dass insbesondere bei den Branchengruppen „Sonstiges“ und „Logistikdienstleister“ erhebliche Schwankungen im Anteil am Gesamtvolumen zu beobachten sind. Dieses wiederkehrende Wechselverhältnis legt nahe, dass die Investitionsschwerpunkte in diesen beiden Gruppen stark von projektbezogenen und konjunkturellen Rahmenbedingungen beeinflusst werden.

Zusätzliche Hinweise auf diese Entwicklung liefert auch die Verteilung der neu geschaffenen Arbeitsplätze im Jahr 2024. Mit 41 % entfallen die meisten neuen Stellen auf den Bereich Logistikdienstleistungen, gefolgt von 32 % in der Gruppe „Sonstiges“ und 24 % im Bereich Industrie. Der Großhandel hingegen liegt mit lediglich 2 % deutlich dahinter. Auch hier kann vermutet werden, dass sich die Branchenentwicklung aktuell stark auf Logistik- und

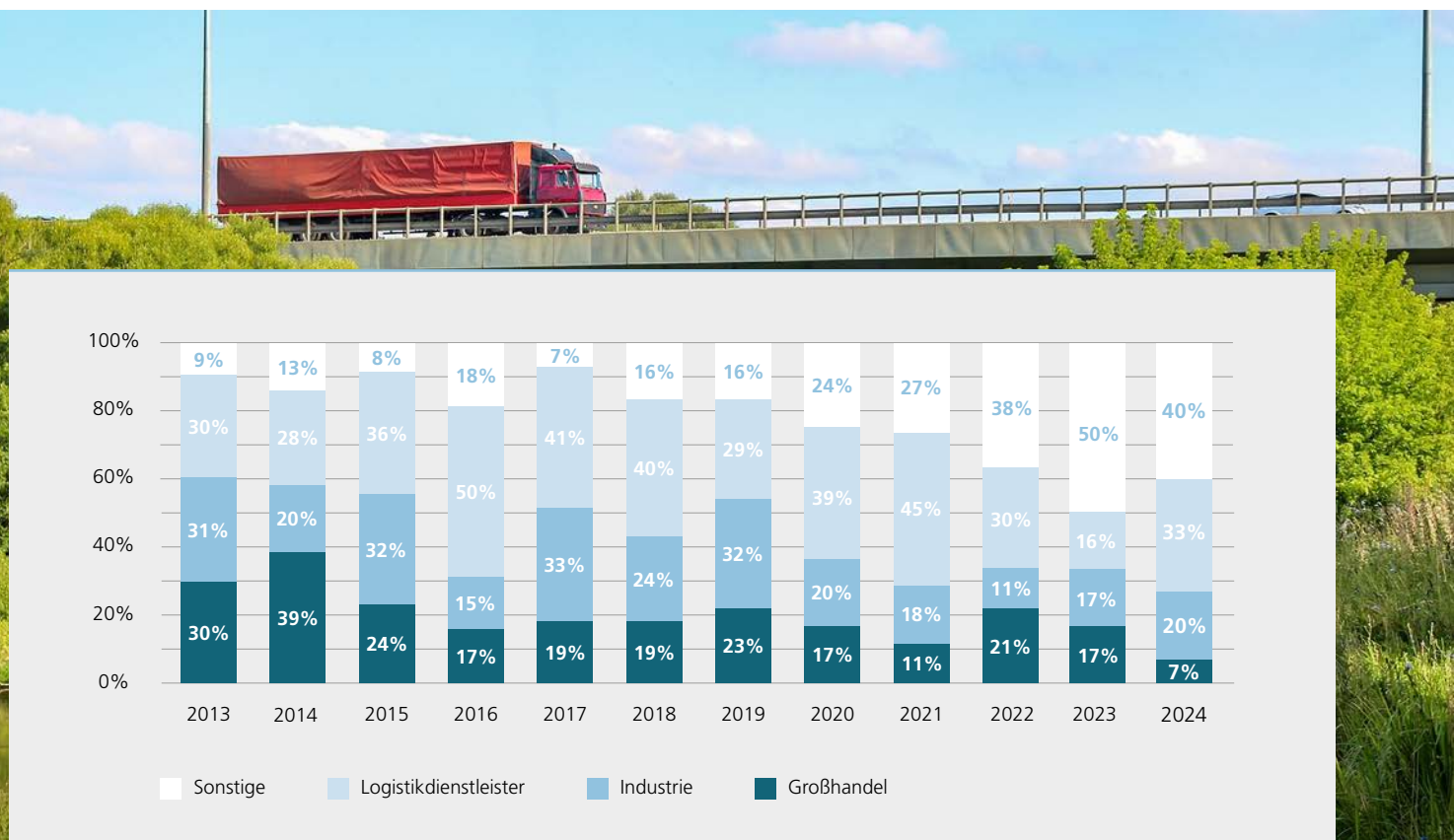


ABBILDUNG 6 | Branchenmix - Vergleich der Investitionsverteilung 2013 - 2024

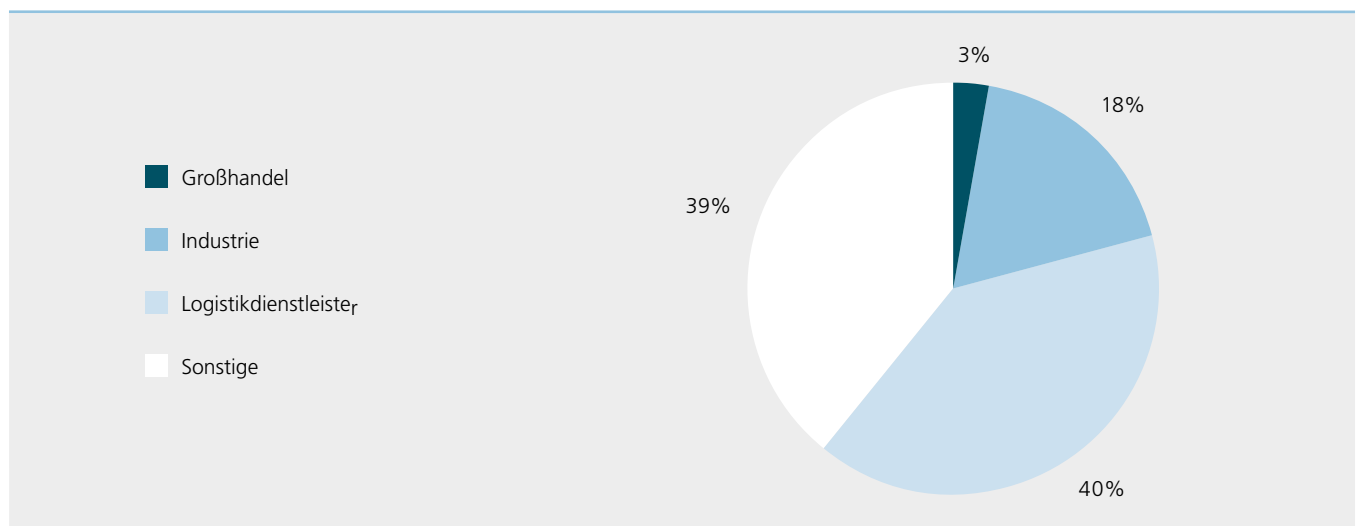
Dienstleistungsbereiche konzentriert. Diese Struktur deckt sich mit der Verteilung des Investitionsvolumens (Abbildung 7) und deutet auf parallele Verschiebungen sowohl in der Kapital- als auch in der Personalverteilung hin.

Die Industriebranche verzeichnet mit einem Anstieg des Investitionsanteils von 17 % auf 20 % ebenfalls ein leichtes Wachstum. Diese Veränderung lässt sich möglicherweise als Fortsetzung eines langfristigen Trends deuten: Die Investitionen in der Industrie schwanken seit Jahren, was auf konjunkturabhängige Entscheidungen oder projektbezogene Investitionszyklen hindeuten könnte. Auch bei der Branche „Großhandel“ zeigen sich seit Beginn der Erhebung ähnliche Muster. In diesem Jahr ist der Anteil jedoch von 17 % auf 7 % deutlich gesunken. Vermutlich liegt der Fokus der Investitionen hier zunehmend auf Bestandsimmobilien oder es handelt sich um eine Phase temporärer Investitionszurückhaltung.

Dennoch gibt es zahlreiche Beispiele für realisierte Neubauten. Ein aktuelles Beispiel für diese Entwicklung ist das neue Logistikzentrum von ALDI Nord in Lehrte-Aligse (Region Hannover), das im September 2024 in Betrieb genommen wurde. Ausgehend von einer Fläche von rund 42.800 m<sup>2</sup> werden von hier mehr als 77 Filialen in Niedersachsen beliefert. Der Neubau erfüllt moderne Nachhaltigkeitsstandards mit seiner großflächigen Photovoltaikanlage und einer Dachbegrünung. Auch wenn es sich nur um ein einzelnes Projekt handelt, könnte es exemplarisch für den erhöhten Investitionsfokus im Logistikbereich stehen.



ABBILDUNG 7 | Verteilung des Investitionsvolumens 2024



## Flächenbedarf und Größenstrukturen der Investitionen

Die Daten aus dem Berichtsjahr 2024 zur Gesamtfläche der getätigten logistikaffinen Investitionen zeigen: Die Flächeninanspruchnahme ist im Vergleich zum Vorjahr weiter gestiegen. Der durchschnittliche Flächenbedarf pro Investition liegt jedoch weiterhin auf einem mit den Vorjahren vergleichbaren Niveau.

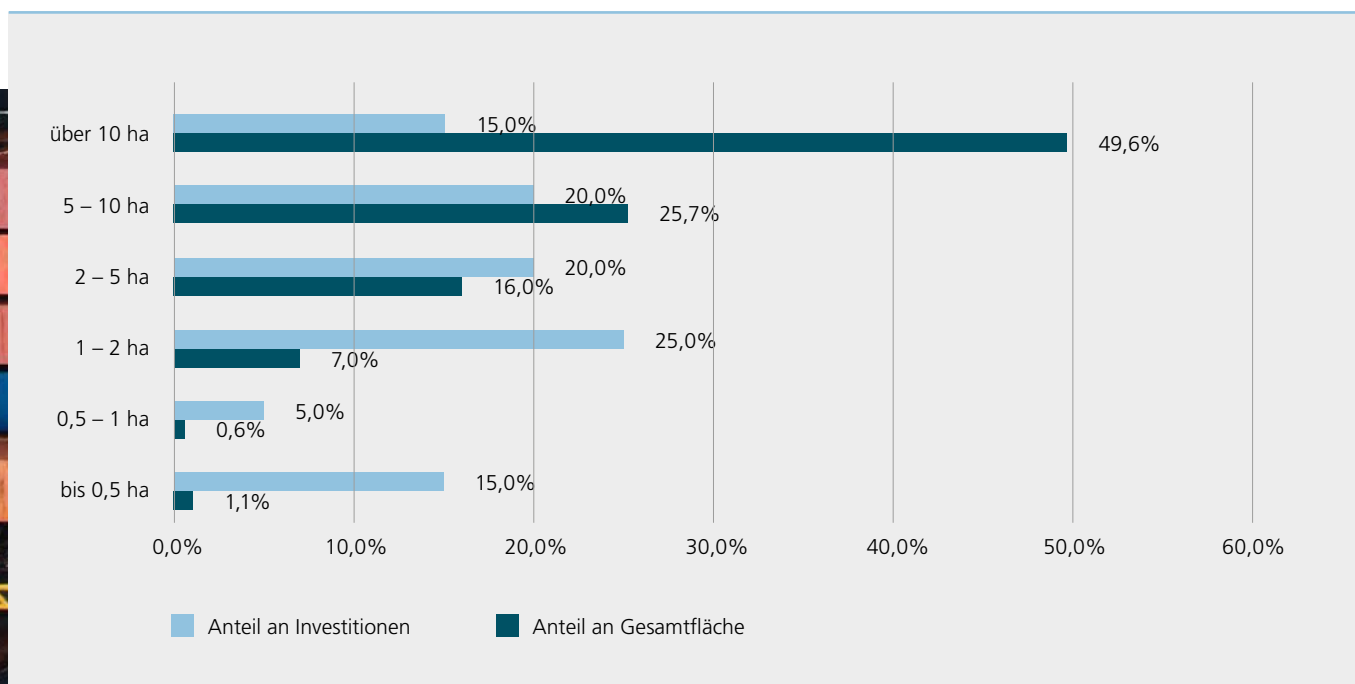
Die Verteilung der Investitionen nach Flächengröße hat sich im Jahr 2024 deutlich verändert. Den höchsten Anteil mit 25 % an den Investitionen machten Flächen zwischen 1 und 2 ha aus, gefolgt von den Größenklassen 2 bis 5 ha und 5 bis 10 ha mit jeweils 20 %. Flächen über 10 ha machten lediglich 15 % der Investitionen aus. Gleichzeitig wird jedoch deutlich, dass diese großflächigen Projekte weiterhin den mit Abstand größten Anteil an der Gesamtfläche beanspruchen: Rund 50 % entfielen auf Flächen über 10 ha. Die Größenklasse 5 bis 10 ha belegte 25,7 %, während die mittleren Flächen (2 bis 5 ha) 16,0 % der Gesamtfläche ausmachten. Kleinere Flächen bis 1 ha (0 bis 0,5 ha und 0,5 bis 1 ha) spielten flächenmäßig nur eine untergeordnete Rolle (zusammen rund 1,7 %), obwohl ihr Anteil an der Gesamtanzahl der Investitionen 20 % betrug.

Im Rahmen der Befragung wurde auch die Einschätzung zur Flächenverfügbarkeit abgefragt. Von den Befragten bewerteten 67 % das vorhandene Angebot als „zu gering“, während 33 % es als „ausreichend“ einschätzten. Damit bestätigt sich auch für 2024 die Wahrnehmung eines knappen Flächenangebots, die sich bereits in den Vorjahren abgezeichnet hat.

In Niedersachsen und bundesweit zählt der Flächenverbrauch weiterhin zu den zentralen Herausforderungen der Nachhaltigkeitspolitik. Von 2019 bis 2023 wurden in Niedersachsen im Durchschnitt 5,8 ha Siedlungs- und Verkehrsfläche pro Tag neu ausgewiesen, bei einem Zielwert von unter 4 ha täglich bis 2030 gemäß der niedersächsischen Nachhaltigkeitsstrategie (MU, 2024). Auf Bundesebene lag der tägliche Zuwachs zuletzt bei über 50 ha, während die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung maximal 30 ha pro Tag bis 2030 anstrebt (BMUV, 2023).

Vor dem Hintergrund der weiterhin begrenzten Verfügbarkeit marktfähiger Logistikflächen in Niedersachsen bleibt die Bereitstellung nutzungs- und marktgerechter Flächen eine

ABBILDUNG 8 | Flächenverteilung logistikaffiner Investitionen 2024



\* Die Grafik zeigt Näherungswerte. Differenzen in der Gesamtsumme können durch Rundungen entstehen.



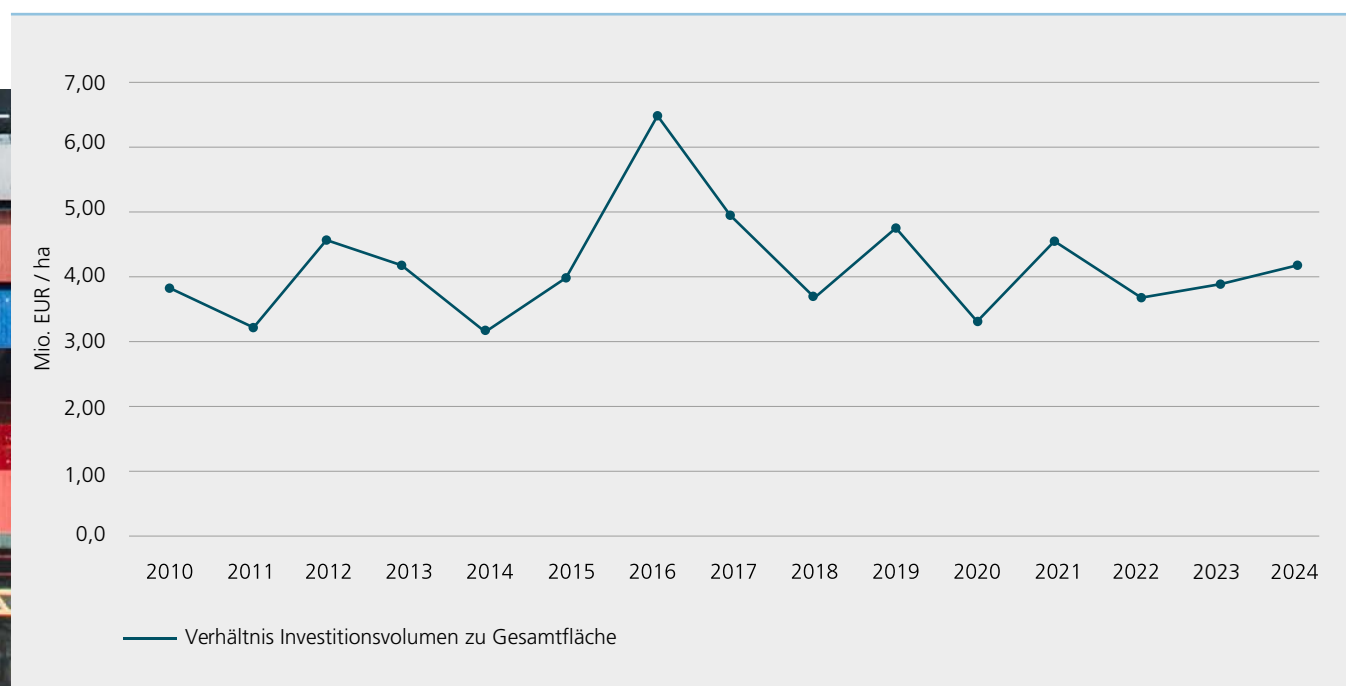
zentrale Herausforderung. Gleichzeitig steigt der Druck, den Flächenverbrauch zu begrenzen. Ein zukunftsorientierter Umgang mit der Ressource Boden erfordert nachhaltige und intelligente Nutzungskonzepte. Dazu zählen kompakte Immobilienlayouts und die effiziente Ausnutzung der Bauhöhe, um mehr Nutzraum bei geringer Grundfläche zu schaffen. Eine gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr hilft, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Besonders bei Logistikzentren kann die multifunktionale Nutzung von Verkehrsflächen und Entwässerungssystemen zu einer deutlich sparsameren Flächennutzung beitragen. In der Nähe von Ballungsräumen entstehen bereits innovative Lösungen wie doppelstöckige Logistikhallen, die durch ihre vertikale Bauweise wesentlich flächeneffizienter sind – ein Beispiel hierfür ist das Projekt Mach<sup>2</sup> von Four Parx in Hamburg.

Aussagen zur Flächeneffizienz bei Logistikimmobilien lassen sich unter anderem aus dem Verhältnis der Nutz- zur Grundfläche (Gesamtfläche der Immobilie) ableiten. Im Rahmen des Marktspiegels Logistik zeigt sich für Niedersachsen über die vergangenen Jahre ein langfristiger Mittelwert von 0,44.

Im aktuellen Berichtsjahr 2024 liegt dieser Wert mit 0,39 nach wie vor unter dem Durchschnitt, nachdem im Jahr 2020 ein Tiefstand von 0,35 verzeichnet wurde. Die leichte Erholung deutet auf eine moderate Intensivierung der Flächennutzung hin, bleibt jedoch unter dem langjährigen Mittel. Zu berücksichtigen ist hierbei die hohe Varianz in den Einzelwerten, die auf objektspezifische Besonderheiten zurückzuführen ist.

Abbildung 9 vermittelt einen Überblick über die Entwicklung des Investitionsvolumens pro Hektar Fläche im Zeitraum 2010 bis 2024 und zeigt einen fortgesetzten Anstieg: Nach einem Rückgang im Jahr 2022 auf 3,7 Mio. Euro/ha, stieg der Wert im Jahr 2023 auf 3,88 Mio. Euro/ha und erreichte 4,12 Mio. Euro/ha im aktuellen Jahr 2024. Diese Entwicklung spiegelt eine zunehmende wirtschaftliche Bedeutung einzelner Logistikprojekte wider. Ursachen für den Anstieg sind unter anderem höhere Baukosten, strengere energetische Anforderungen sowie eine verstärkte bauliche Verdichtung im Zuge wachsender Flächenkonkurrenz.

**ABBILDUNG 9** | Entwicklung des Investitionsvolumens in Mio. EURO pro ha und Jahr von 2010-2024



Der zunehmende Widerstand gegen die Bebauung unberührter Flächen und der damit verbundene Druck auf lokale Behörden machen die Umnutzung ehemaliger Industrieflächen („Brownfields“) zu einer maßgeblichen Alternative für die Logistikbranche. In Regionen wie der Region Hannover zeigt sich ein klarer Trend: 40 bis 60 % des gesamten Neubauvolumens entfallen hier inzwischen auf Brownfield-Entwicklungen. Dieser hohe Anteil verdeutlicht, wie stark die Revitalisierung ehemals industriell genutzter Flächen bereits Teil der Flächenstrategie geworden ist. Die Gründe liegen in der Flächenknappheit, den Nachhaltigkeitsanforderungen

und nicht zuletzt in infrastrukturellen Vorteilen wie bestehender Erschließung und Netzanschlüssen. Dieser Trend wird auch auf nationaler Ebene bestätigt: Laut einer Studie entfielen im Jahr 2024 rund 40 % der Logistikneubauten auf industriell vorbereitete Flächen – ein Anstieg gegenüber 30 % im Vorjahr. Die Kombination aus Nachhaltigkeitsvorgaben (z. B. Cobranding mit Klimazielen, Reduzierung des Flächenverbrauchs) und realen Standortvorteilen macht Brownfield-Standorte zunehmend wettbewerbsfähig (Loginvest, 2025).







## Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor Logistik

Im Berichtsjahr 2024 wurden in Niedersachsen durch 32 Logistikinvestitionen rund 3.100 neue Arbeitsplätze geschaffen. Dieser Wert liegt deutlich unter dem des Vorjahres (4.000 Arbeitsplätze). Gründe hierfür sind in erster Linie der Rückgang der getätigten Investitionen, aber auch die zunehmende Digitalisierung, speziell der Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI), die dazu beiträgt, Prozesse zu optimieren und Kosten zu senken.

Die Verteilung zeigt, dass bei den Logistikdienstleistern mit fast 41 % der Großteil der neuen Arbeitsplätze geschaffen wurden, ähnlich wie im Jahr zuvor, als der Anteil bei 40 % lag. Die Industrie konnte mit einem Anteil von 24 % einen starken Zuwachs an neuen Arbeitsplätzen verzeichnen; das ist eine Verdoppelung gegenüber dem vorherigen Berichtsjahr.

Im aktuellen Berichtsjahr entfiel fast ein Drittel (31 %) der zusätzlich geschaffenen Arbeitsplätze auf die Gruppe „Sonstiges“, was einen Anstieg um rund 5 Prozentpunkte bedeutet. Der Anteil von Handelsunternehmen ist im Vergleich stark gesunken bzw. regelrecht eingebrochen. Lag der Wert im Jahr 2023 noch bei rund 21 %,

verzeichnete diese Gruppe im aktuellen Berichtsjahr lediglich 2 % an neu geschaffenen Arbeitsplätzen.

Seit dem Jahr 2000 wurden in Niedersachsen insgesamt mehr als 70.000 neue Arbeitsplätze geschaffen, wobei die Logistikbranche traditionell einer der wichtigsten Wirtschaftsbereiche des Bundeslandes ist. Aufgrund ihrer Querschnittsfunktion fungiert die Logistik als Treiber des Wachstums und als wertvoller Multiplikator und ist fester Bestandteil der Wirtschaft Niedersachsens auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene.

Im Jahr 2024 belief sich der gesamte Umsatz der Logistikbranche in Deutschland auf etwa 331 Mrd. Euro. Damit lag er rund 19 % über dem Niveau von 2019, dem Jahr vor Beginn der Corona-Pandemie. Der Umsatz wird in den Bereichen Transport, Umschlag, Lagerung, Spedition und Verpackung erwirtschaftet, wie die Beispiele Kühne+Nagel, DHL und DB Schenker zeigen. Mit diesem Umsatzvolumen ist die Logistikbranche der zweitbedeutendste Wirtschaftszweig in Deutschland und rangiert somit noch vor dem Maschinenbau und der chemischen Industrie (BVL, 2025).

Abbildung 10 zeigt, welche Voraussetzungen als wie wichtig für zukünftige logistikaffine Investitionen in Niedersachsen eingeschätzt werden.

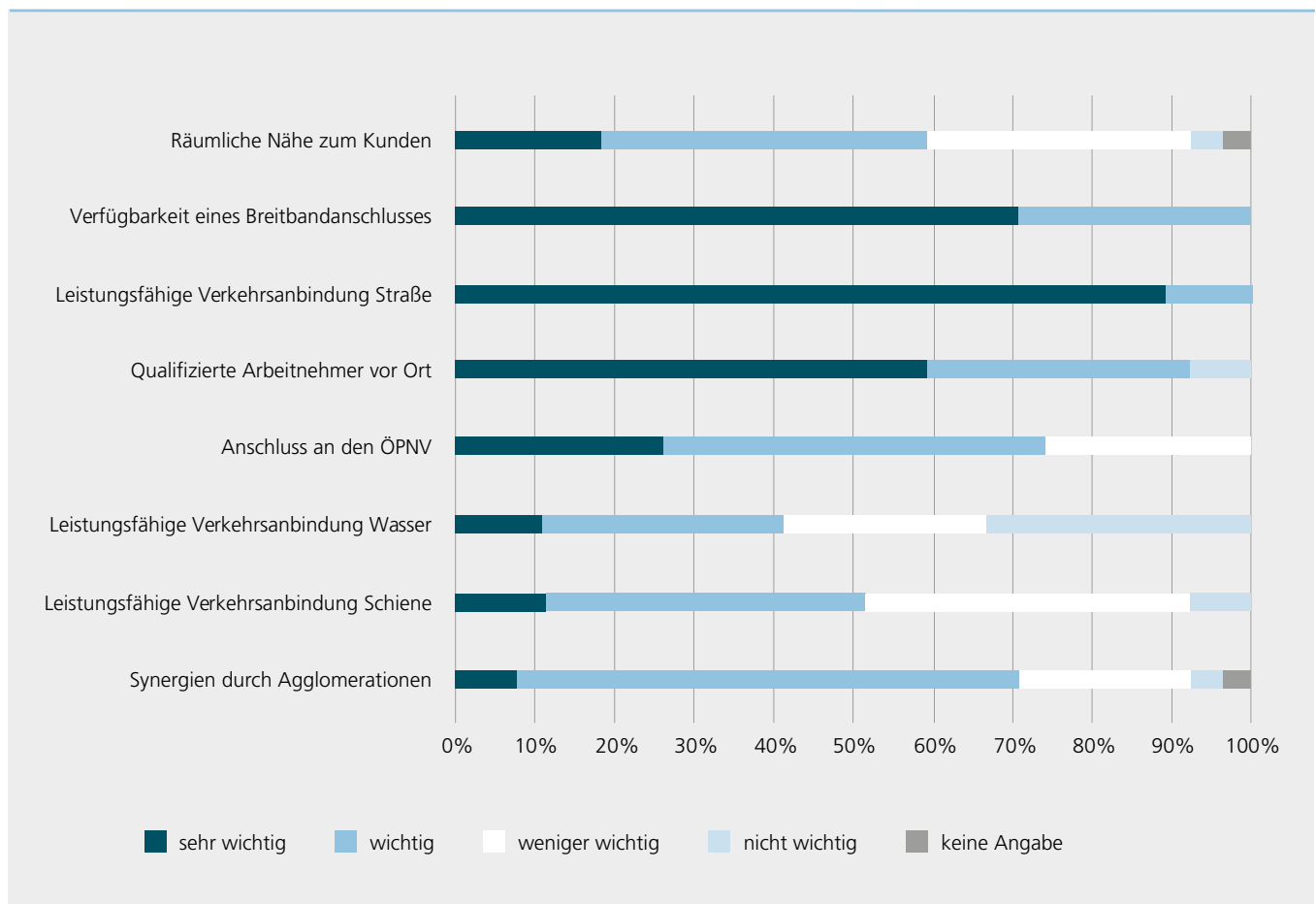
Wie bereits in den Vorjahren sind die wesentlichen Faktoren für logistikaffine Investitionen die Qualität der Anbindung an den Straßenverkehr und das Vorhandensein eines Breitbandanschlusses. Diese werden von allen Befragten mindestens als „wichtig“ eingeschätzt.

Mehr als 90 % der Befragten betrachten die Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte vor Ort als eine zentrale Voraussetzung für investitionsrelevante Entscheidungen im Logistikbereich. Eine gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wird von knapp 30 % der Teilnehmenden als „sehr wichtig“ und von knapp 50 % als „wichtig“ erachtet. Insbesondere im ländlichen Raum gilt ein verlässlicher ÖPNV-Anschluss als entscheidender Faktor für die Gewinnung neuer Mitarbeitender. Demzufolge rückt dies verstärkt in den Fokus von Logistikunternehmen.

Interessant ist, dass die Teilnehmenden die Anbindung an die alternativen Verkehrsträger Wasser und Schiene im Vergleich zur Straße in ihrer Bedeutung wesentlich geringer einschätzen. Nur knapp über 40 % beurteilen die Anbindung an den Verkehrsträger Wasser als „sehr wichtig“ bzw. „wichtig“. Bei der Schiene sehen die Werte etwas besser aus, hier beurteilen knapp über 50 % der Befragten den Faktor mit „sehr wichtig“ bzw. „wichtig“.

Aus der Befragung ist deutlich geworden, dass die Logistik auch weiterhin als ein zentraler Faktor angesehen wird, wenn es um die Entwicklung neuer Arbeitsplätze geht. Fast 80 % der Befragten gehen von einer positiven Arbeitsplatzentwicklung in der Logistik aus, wobei insbesondere kaufmännisch-gewerbliche Bereiche zulegen werden. Neue Arbeitsplätze entstehen vor allem im Zuge bevorstehender Investitionen in Neuansiedlungen, aber auch im regionalen Bestand.

**ABBILDUNG 10** | Beurteilung der zukünftigen Voraussetzungen für logistikaffine Investitionen









# Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen in Niedersachsen

Die Akzeptanz gegenüber Logistikinvestitionen in der Bevölkerung ist ein zentrales Element für die erfolgreiche Weiterentwicklung des Logistikstandortes Niedersachsen. Eine hohe Akzeptanz beeinflusst langfristige Investitionsentscheidungen positiv und schafft ein vorteilhaftes Umfeld für die Entwicklung zukunftsfähiger Logistiklösungen. Sie ist ein wichtiges Kriterium für Unternehmen bei der Standortwahl und wirkt sich unmittelbar auf die Schaffung lokaler Arbeitsplätze sowie das Branchenimage aus. Ein positives Bild der Logistikbranche stärkt nicht nur die wirtschaftliche Bedeutung der Region, sondern erhöht auch ihre Attraktivität für Fachkräfte. Auch im aktuellen Berichtszeitraum zeigt sich eine weitgehend gleichbleibend positive Wahrnehmung der Logistikbranche. Die Akzeptanz von Logistikansiedlungen ist nahezu unverändert geblieben: Wie bereits im Vorjahr bewerten 37 % der Befragten die Akzeptanz als „sehr gut“ oder „gut“. Auffällig ist nach wie vor der hohe Anteil an neutralen Bewertungen: 44 % der Teilnehmenden schätzen die Akzeptanz als „mittel“ ein. Der Anteil negativer Einschätzungen liegt aktuell bei knapp 19 %, jedoch wurde keine „sehr schlechte“ Bewertung abgegeben. Insgesamt ist damit ein Meinungsbild erkennbar, das weder eine deutliche Verbesserung noch eine Verschlechterung anzeigt. Die Akzeptanz von Logistikansiedlungen wird weiterhin überwiegend neutral bis positiv eingeschätzt.

Diese Entwicklung lässt sich unter anderem zurückführen auf sichtbare Fortschritte in Bereichen wie nachhaltige Standortentwicklung, zunehmender Dialog mit den Kommunen sowie bessere Einbindung in regionale Wertschöpfungsketten. Zwar gibt es immer wieder Bedenken bezüglich verkehrlicher Auswirkungen oder des Flächenverbrauchs, jedoch wird gleichzeitig anerkannt, dass logistikaffine Investitionen einen bedeutenden Beitrag zur regionalen Beschäftigung und wirtschaftlichen Stabilität leisten. Besonders positiv wurde bei der Befragung im Rahmen des diesjährigen Marktspiegels Logistik hervorgehoben, dass Logistikstandorte heute zunehmend mit nachhaltigen Maßnahmen wie Photovoltaikanlagen, Begrünungskonzepten oder moderner Verkehrsinfrastruktur verbunden werden. Auch der Trend hin zur Nutzung bereits versiegelter oder brachliegender Flächen (Brownfields) wird als verantwortungsvoller Umgang mit Flächenressourcen gewürdigt. Die Ergebnisse der Befragung zeigen, dass die Akzeptanz logistiknaher Bauprojekte maßgeblich davon abhängt, wie

gut es gelingt, wirtschaftliche Interessen mit den Bedürfnissen der Bevölkerung zu verbinden. Entscheidend ist, dass die Projekte transparent kommuniziert und frühzeitig mit den Menschen vor Ort abgestimmt werden.

Trotz einzelner Herausforderungen, wie der weiterhin hohe Flächenbedarf oder verkehrliche Belastungspunkte in bestimmten Regionen, bleibt Niedersachsen ein äußerst attraktiver Standort für logistikaffine Investitionen. Die ungebrochene Investitionsbereitschaft der Unternehmen belegt die wachsende Bedeutung moderner Logistikprozesse. Insbesondere die technologische Transformation und eine intelligente Standortentwicklung bieten große Chancen für die Region. Zukünftig wird es darauf ankommen, diese positive Entwicklung fortzusetzen, innovative Lösungen zu fördern und gemeinsam mit Kommunen und Bevölkerung tragfähige Wege für zukünftiges Wachstum zu gestalten.

Aus den Ergebnissen der Befragung ist ersichtlich, dass die Akzeptanz geplanter Bauanfragen für das Jahr 2025 in Niedersachsen regional stark variiert. Abbildung 11 stellt die räumliche Verteilung der Akzeptanz dar und ordnet sie in die Kategorien „niedrig“, „mittel“ und „hoch“ ein. Es ist zu beachten, dass für zahlreiche Landkreise (LK) keine Informationen oder Daten zur Akzeptanz vorliegen, was die Aussagekraft der Darstellung in bestimmten Regionen einschränkt. Ergänzend dazu werden die Bauanfragen für das Jahr 2025 in ihrer Anzahl je Gebietskörperschaft aufgeführt. Besonders im Westen Niedersachsens, etwa im Landkreis Grafschaft Bentheim, im Emsland, in Cloppenburg und in der Region Vechta, ist die Akzeptanz gegenüber Investitionen hoch. In diesen Regionen ist gleichzeitig eine hohe Anzahl an Bauanfragen zu verzeichnen, ein Hinweis auf eine verstärkte Investitionsaktivität und positive Standortbedingungen. Gründe hierfür könnten in der vergleichsweise geringeren Siedlungsdichte, in der guten verkehrlichen Anbindung sowie einer wirtschaftsfreundlichen Grundhaltung liegen.

Im Gegensatz dazu zeigen die Region Hannover, der Heidekreis sowie der Landkreis Göttingen eine eher geringe Akzeptanz gegenüber logistikaffinen Investitionen. Diese ablehnende Haltung könnte auf Bedenken hinsichtlich einer zusätzlichen Verkehrsbelastung, Lärm- und Schadstoffemissionen sowie potenzieller Eingriffe in das Landschaftsbild

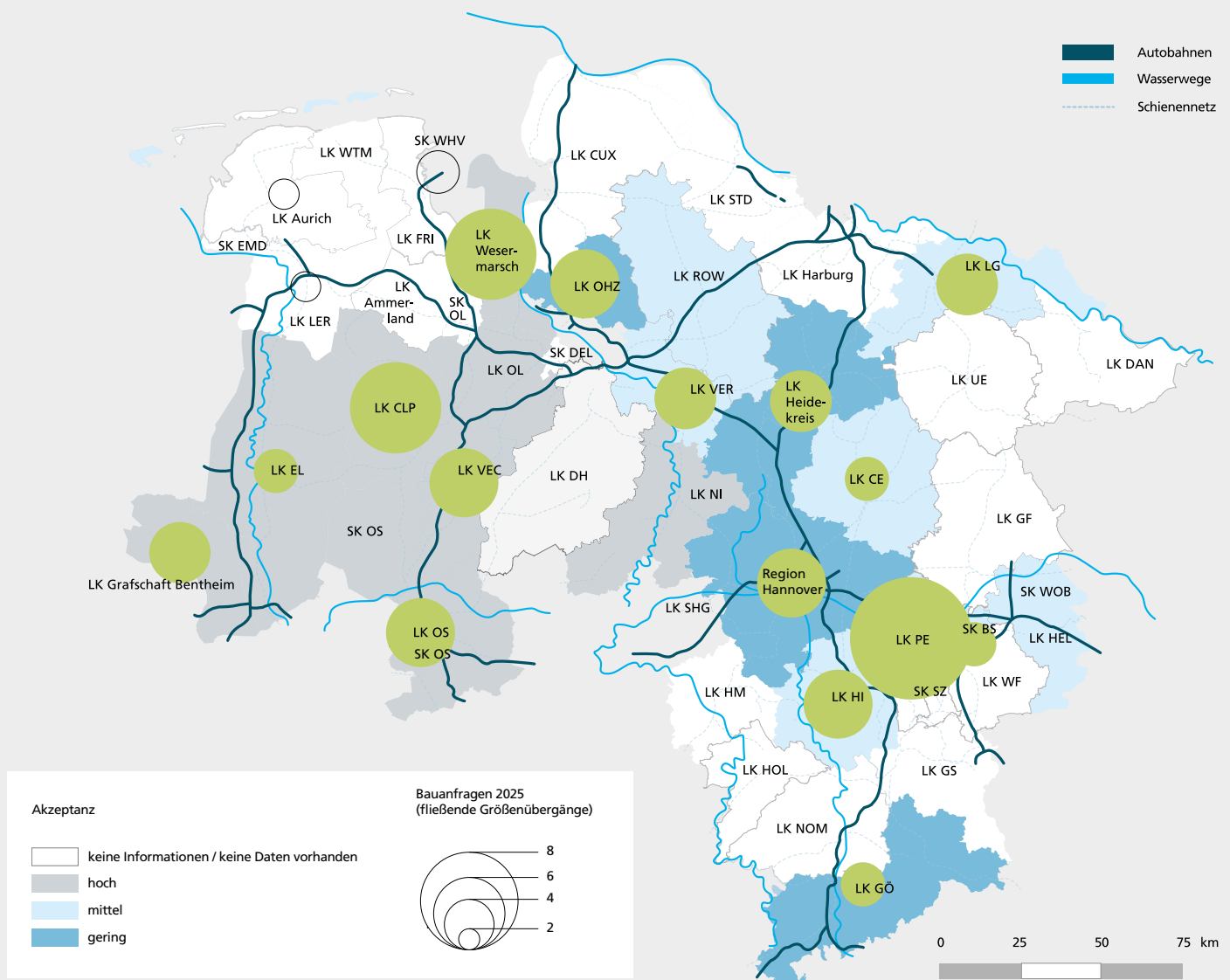


ABBILDUNG 11 | Akzeptanz von Logistikinvestitionen und Bauanfragen

zurückzuführen sein. Insbesondere in dicht besiedelten Räumen oder Regionen mit bestehender infrastruktureller Vorbelastung stehen geplante Bauvorhaben häufig im Widerspruch zur Lebensqualität der Anwohnenden. Zudem spielen auch soziale Faktoren wie ein stärkeres Umweltbewusstsein oder fehlende Einbindung in die Planungsprozesse eine Rolle bei der Beurteilung solcher Projekte.

Trotz der räumlichen Unterschiede hinsichtlich der Akzeptanz ist landesweit ein Anstieg von konkreten Bauanfragen für logistikaffine Investitionen zu beobachten. Für das Jahr 2025 wurden in rund 20 niedersächsischen

Gebietskörperschaften insgesamt knapp über 49 Bauanfragen für Logistikinvestitionen registriert. Dies verdeutlicht den weiterhin hohen Bedarf an neuen logistik- oder infrastrukturellen Standorten. Die regionale Verteilung dieser Anfragen lässt erwarten, dass sich die Investitionsaktivität in den kommenden Jahren vor allem auf die Regionen konzentrieren wird, in denen es eine hohe Akzeptanz dafür gibt und die gleichzeitig infrastrukturell gut erschlossen sind. Dazu zählen insbesondere der Westen und Teile des Nordens Niedersachsens, die sich zunehmend als strategisch wichtige Entwicklungsräume für zukünftige Vorhaben etablieren.



## Fazit und Ausblick

Die Ergebnisse des Marktspiegels Logistik zeigen: Der Logistikstandort Niedersachsen ist auch in schwierigen Zeiten ein attraktiver Investitionsstandort, der sich durch seine marktfähigen Logistikregionen, eine starke regionale Logistikwirtschaft und optimale Infrastrukturen mit entsprechenden Vernetzungsqualitäten der Verkehrsträger auszeichnet. Dies wird durch die Zahl der Investitionen und der neu geschaffenen Arbeitsplätze belegt.

Im Jahr 2024 flossen in Niedersachsen rund 517 Mio. Euro in Logistikimmobilien, wodurch rund 3.100 neue Arbeitsplätze geschaffen und zahlreiche weitere in den Unternehmen gesichert wurden. Dennoch blieb das Ergebnis hinter dem hohen Niveau des Vorjahres zurück. Dies spiegelt die aktuell eher schwache gesamtwirtschaftliche Lage wider, die viele Investoren dazu veranlasst, Standortentscheidungen zu verschieben oder zurückzustellen. Zusätzlich wirkt sich der zunehmende Fachkräftemangel bremsend auf Investitionsvorhaben aus.

Die Logistikindustrie in Niedersachsen ist weiterhin ein Garant für Wachstum und eine tragende Säule für den

Wirtschaftsstandort. Hierbei ist deutlich geworden, dass sowohl die neu geschaffenen als auch die gesicherten Arbeitsplätze sämtliche Qualifikationsniveaus umfassen. Umso wichtiger wird es sein, auch künftig qualifizierte Arbeitskräfte durch entsprechende Maßnahmen für den Standort zu gewinnen und auszubilden.

Festzustellen ist, dass insbesondere ansässige Unternehmen von den Standortqualitäten überzeugt sind, und damit ihre Standortverbundenheit zum Ausdruck bringen. Somit schreibt sich der langjährige Trend dort, wonach der Hauptteil der Investitionen von Unternehmen mit Sitz in Niedersachsen getätigt wurde.

Die Zukunftsaussichten werden grundsätzlich positiv gesehen, doch das Wachstum stößt bereits heute an seine Grenzen. Die Ressource Fachkräfte steht oftmals nicht ausreichend zur Verfügung. Deutschlandweit stellt zudem die abnehmende Flächenverfügbarkeit ein Hindernis dar, wobei dies in Niedersachsen maßgeblich von der jeweiligen Region abhängig ist. Daher müssen diese Themen, neben den notwendigen Investitionen in Digitalisierung





und Nachhaltigkeit, seitens des Landes prioritär unterstützt werden.

Niedersachsen verfügt über eine starke Position als universeller, intermodaler und regionaler Standort mit internationaler Gateway- und Drehscheibenfunktion. Um diese Position langfristig zu sichern, gilt es, diese Stärken konsequent zu nutzen und weiter auszubauen. Zentrale Handlungsfelder sind eine intensivere regionale Vernetzung sowie der Ausbau und die Anbindung der logistischen Knotenpunkte aller Verkehrsträger. Ziel ist es, bestehende und neue internationale Verbindungen zu schaffen und durch eine verstärkte Verlagerung auf Schiene und Wasserstraße eine nachhaltige Logistik zu fördern. Der Schlüssel hierzu liegt in der kooperativen Entwicklung, indem die jeweiligen regionalen Stärken optimal eingebracht werden können. So lassen sich innovative Lösungen entlang der gesamten Lieferkette realisieren, von der ersten bis zur letzten Meile.

Die Logistikbranche in Niedersachsen wie auch weltweit steht vor tiefgreifenden Veränderungen und

Herausforderungen. Die erfolgreiche Transformation erfordert sowohl geeigneten Raum als auch engagierte Fachkräfte, um durch Innovationen tragfähige Lösungen zu entwickeln und umzusetzen.

Dank der unterschiedlichen Profile seiner Logistikregionen bietet Niedersachsen hierfür passgenaue Voraussetzungen. Sie sind die Grundlage für eine positive Entwicklung der logistikaffinen Investitionen. Entscheidend ist jedoch nicht allein die Anzahl der Investitionen, sondern insbesondere ihre Funktion innerhalb der Logistiknetzwerke, ihre räumliche Erschließungswirkung sowie die daraus resultierenden Effekte auf Investitionsvolumen und Beschäftigung. Die in der aktuellen Erhebung bereits für das kommende Berichtsjahr genannten Projektierungen zeichnen ein positives Bild. Es macht deutlich, dass die Branche optimistisch in die Zukunft blickt und der Logistikstandort auch im kommenden Jahr maßgeblich gestärkt werden wird.

Die Entwicklung des Logistikstandortes Niedersachsen bleibt entscheidend für die Erreichbarkeit der Klimaschutzziele – insbesondere im Verkehrssektor.



## Knüppel Verpackung investiert in die Zukunft: Neubau der Logistikhalle in Hann. Münden

Die Knüppel Verpackung GmbH & Co. KG hat 2024 am Stammsitz in Hann. Münden eine neue Logistikhalle in Betrieb genommen. Nach knapp einjähriger Bauzeit erweitert der Neubau die bestehende Lagerfläche um 3.750 Quadratmeter und schafft Raum für insgesamt rund 9.500 Palettenstellplätze. Damit bündelt das Familienunternehmen seine Logistikprozesse am Standort, reduziert externe Lagerflächen und verbessert die Abläufe spürbar. Auf dem Dach sorgt eine moderne Photovoltaikanlage mit 707 Modulen für eine eigene Stromerzeugung und trägt zur Versorgungssicherheit bei.

### Familienunternehmen mit Tradition und Innovationskraft

Seit mehr als 100 Jahren ist Knüppel Verpackung in Hann. Münden verwurzelt. 1919 als Papiergroßhandel gegründet, bietet das Unternehmen heute ein breites Portfolio an Verpackungsmaterialien und -systemen. Knüppel steht für eine persönliche Beratung seiner Kunden und die Entwicklung maßgeschneiderter Lösungen. Mit rund 320 Mitarbeitern, sieben deutschen Standorten sowie Tochtergesellschaften in Österreich, Ungarn und Dänemark zählt Knüppel zu den renommierten Anbietern der Branche. Das Besondere: Die Werte eines Familienunternehmens werden erfolgreich mit Innovationsgeist verbunden.

### Auszeichnung für nachhaltige Verpackungslösung

Ein Beleg für diese Innovationskraft ist der Gewinn des Deutschen Verpackungspreises 2024 in der Kategorie Nachhaltigkeit. Für das selbstentwickelte Papiernetz, das PE-Schaumstoffpolster in Versand- und Transportverpackungen ersetzen kann, erhielt Knüppel die renommierte Auszeichnung. Das variabel einsetzbare Material überzeugt durch hohe Rückstellkräfte, besteht vollständig aus Papier und kann nach Gebrauch im Altpapier entsorgt werden. Damit leistet es einen Beitrag zur Reduzierung von Kunststoffverpackungen in der Logistik.

### Bekenntnis zum Standort Hann. Münden

Für Geschäftsführer Ernst Hahn ist der Neubau ein klares Signal: „Hann. Münden erweist sich für uns nach wie vor als ein zukunftsfähiger Standort, der alles bietet – und was es hier nicht gibt, liegt um die Ecke in Göttingen oder Kassel. Ich sehe es klar als Vorteil, dass wir zwischen beiden Städten liegen. Allein die Tatsache, dass unsere Mitarbeiter aus beiden Regionen kommen, zeigt schon, dass Münden in beide Richtungen gleichstark orientiert ist.“

Damit schafft Knüppel die Grundlage für weiteres Wachstum und eine gesicherte Zukunft am Standort Hann. Münden.

### Kontakt:

Knüppel Verpackung GmbH & Co. KG  
Tonlandstraße 2 | 34346 Hann. Münden  
Telefon: 05541 - 706-0  
Mail: [Info@Knueppel.de](mailto:Info@Knueppel.de) | [Knueppel.de](https://www.Knueppel.de)

Jens Düwel  
L|MC Logistik und MobilitätsCluster  
Göttingen | Südniedersachsen

c/o GWG Gesellschaft für Wirtschaftsförderung  
und Stadtentwicklung Göttingen mbH  
Bahnhofsallee 1B | 37081 Göttingen

Telefon: 0551 - 547 43-0  
Mail: [jens.duewel@gwg-online.de](mailto:jens.duewel@gwg-online.de) | [www.gwg-online.de](https://www.gwg-online.de)



## Zentraler Ansprechpartner

Logistikportal Niedersachsen e.V.  
Dipl.-Geogr. Helge Spies  
Georgsplatz 12  
30159 Hannover

Telefon: 0511 515 190 61  
E-Mail: [info@logistikportal-niedersachsen.de](mailto:info@logistikportal-niedersachsen.de)  
Web: [www.logistikportal-niedersachsen.de](http://www.logistikportal-niedersachsen.de)

## Weitere Ansprechpartner \*

### KV-Operateure

- Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr GmbH & Co KG  
[www.kombiverkehr.de](http://www.kombiverkehr.de)
- Bentheimer Eisenbahn AG  
[www.bentheimer-eisenbahn.de](http://www.bentheimer-eisenbahn.de)
- EVB Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH  
[www.evb-elbe-weser.de](http://www.evb-elbe-weser.de)
- Osthannoversche Eisenbahnen AG  
[www.ohe-transport.de](http://www.ohe-transport.de)
- Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG  
[www.railsolutions.de](http://www.railsolutions.de)
- Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH  
[www.vps-bahn.de](http://www.vps-bahn.de)

### KV-Umschlaganlagen

- Braunschweig-Hafen  
[www.braunschweig-hafen.de](http://www.braunschweig-hafen.de)
- Coevorden  
[www.euroterminal-etech.eu](http://www.euroterminal-etech.eu)
- c-port  
[c-port-kuestenkanal.de](http://c-port-kuestenkanal.de)
- Cuxhaven  
[www.cuxport.de](http://www.cuxport.de)
- Dörpen  
[www.duk-doerpen.de](http://www.duk-doerpen.de)
- Emden  
[www.evag.com](http://www.evag.com)
- Göttingen  
<https://duss-terminal.dbnetze.com/duss>
- Hannover Nordhafen  
[www.hannover-hafen.de](http://www.hannover-hafen.de)
- Salzgitter  
[www.vps-bahn.de](http://www.vps-bahn.de)
- Soltau  
[www.cargo-terminal-soltau.de](http://www.cargo-terminal-soltau.de)
- Stade  
[www.ibb-terminal-stade.de](http://www.ibb-terminal-stade.de)
- Wilhelmshaven  
[www.eurogate.de](http://www.eurogate.de)
- Wolfsburg  
[www.gvz-wolfsburg.de](http://www.gvz-wolfsburg.de)

### Land Niedersachsen

- Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen (Referat 45)  
[www.mw.niedersachsen.de](http://www.mw.niedersachsen.de)
- Niedersachsen.next  
[www.iz-nds.de](http://www.iz-nds.de)

### Seehäfen

- Seaports of Niedersachsen GmbH  
[www.seaports.de](http://www.seaports.de)
- Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG  
[www.nports.de](http://www.nports.de)
- JadeWeserPort  
[www.jadeweserport.de](http://www.jadeweserport.de)

### Güterverkehrszentren

- ARGE Güterverkehrszentren Niedersachsen/Bremen  
[www.logistikportal-niedersachsen.de](http://www.logistikportal-niedersachsen.de)
- GVZ Emsland  
[www.gvz.de](http://www.gvz.de)
- GVZ Europark Coevorden-Emlchheim  
[www.gvz-europark.eu](http://www.gvz-europark.eu)
- GVZ Göttingen  
[www.gwg-online.de](http://www.gwg-online.de)
- GVZ Hannover-Lehrte  
<https://megahub-lehrte.deutschebahn.com/megahub-lehrte>
- GVZ JadeWeserPort  
[www.jadeweserport.de](http://www.jadeweserport.de)
- GVZ Osnabrück  
<https://ct-os.de/>
- GVZ Salzgitter  
[www.vps-bahn.de](http://www.vps-bahn.de)
- GVZ Wolfsburg  
[www.gvz-wolfsburg.de](http://www.gvz-wolfsburg.de)
- Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH  
[www.gvz-org.de](http://www.gvz-org.de)

### Flughafen

- Flughafen Hannover-Langenhagen  
[www.hannover-airport.de](http://www.hannover-airport.de)

### Regionale Netzwerke Logistik

- Logistikachse Ems  
[www.logistikachse-ems.de](http://www.logistikachse-ems.de)
- Jade Bay  
[www.jade-bay.de](http://www.jade-bay.de)
- Logistik- und MobilitätsCluster Göttingen  
[www.lmc-goettingen.de](http://www.lmc-goettingen.de)
- Osnabrück/Münster/Bielefeld  
[www.k-n-i.de](http://www.k-n-i.de)
- Region Hannover  
[www.wirtschaftsfoerderung-hannover.de](http://www.wirtschaftsfoerderung-hannover.de)
- Südliche Metropolregion Hamburg  
[www.suederelbe.de](http://www.suederelbe.de)
- Wachstumsregion Hansalinie  
[www.hansalinie.eu](http://www.hansalinie.eu)





## Unsere Mitgliedsunternehmen

