



 bulwiengesa

Berlin Hyp

# Industrial im Fokus: Logistik

Rüstung und Verteidigung als Nachfragetreiber?

# Vorbemerkung und Inhalt

## Vorbemerkung

Die unabhängige bulwiengesa GmbH wurde von der Berlin Hyp mit der Erstellung von zwei Kurzstudien zum Thema „Industrial“ beauftragt. Das Ziel der Kurzstudien ist es, einen strukturierten Überblick über die Assetklasse Industrial und deren Subtypen Logistik und Light Industrial (Unternehmensimmobilien) zu erhalten, da in der Verwendung der Begriffe häufig eine Trennschärfe fehlt.

Die vorliegende Studie soll demnach einen Überblick über die Begrifflichkeiten liefern und fokussiert sich nachfolgend auf den Subtyp Logistik. Dabei sollen auch mögliche Marktpotenziale durch den Rüstungs- und Verteidigungssektor analysiert werden – u. a. vorangetrieben durch die geopolitischen Veränderungen und die Auflage des Sondervermögens für die Bundeswehr.

Zu Beginn werden die Begrifflichkeiten Industrial, Logistik und Light Industrial definiert und voneinander abgegrenzt. Nach einem Marktüberblick zum deutschen Industrial-Segment liegt der Schwerpunkt auf einer Analyse der bedeutenden Logistik-Cluster München, Stuttgart, Berlin, Halle/Leipzig, Frankfurt am Main, Rhein-Ruhr und Hamburg. Ein Exkurs widmet sich anschließend der Thematik Rüstung und Verteidigung, in dem die aktuelle Situation, das Potenzial sowie die immobilienwirtschaftlichen Besonderheiten skizziert werden. Abgerundet wird die Kurzstudie mit einer Zusammenfassung, die die zentralen Erkenntnisse zusammenführt und Perspektiven für die weitere Marktentwicklung aufzeigt.

Eine weiterführende Kurzstudie mit dem Fokus auf das Subsegment Light Industrial ist für das Frühjahr 2026 geplant.

## Inhalt

Definition und Abgrenzung .....	2
Marktüberblick Industrial – Deutschland .....	3
Marktüberblick Logistik.....	4
Exkurs: Rüstung & Verteidigung.....	11
Zusammenfassung .....	13

## Urheberrechtlicher Hinweis

Die in diesem Gutachten vorgelegten Ermittlungen und Berechnungen sowie die durchgeführten Recherchen wurden nach bestem Wissen und mit der nötigen Sorgfalt auf der Grundlage vorhandener oder in der Bearbeitungszeit zugänglicher Quellen erarbeitet. Eine Gewähr für die sachliche Richtigkeit wird nur für selbst ermittelte und erstellte Informationen und Daten im Rahmen der üblichen Sorgfaltspflicht übernommen. Eine Gewähr für die sachliche Richtigkeit für Daten und Sachverhalte aus dritter Hand wird nicht übernommen.

Der Begriff Gutachten steht für alle Formen der Vervielfältigungen, Veröffentlichungen und Weitergabe sowie der Informationen, und diese gesamt unterliegen diesem urheberrechtlichen Hinweis. Es zählen hierzu unter anderem Daten, Datensätze, Tabellen, Graphiken, Texte, Analysen, Berichte, Studien, Abhandlungen, Empfehlung oder Bewertungen.

Die Ausfertigungen dieses Gutachtens bleiben bis zur vollständigen Bezahlung des vereinbarten Honorars Eigentum der bulwiengesa GmbH. Das Gutachten ist urheberrechtlich geschützt und bei der bulwiengesa GmbH registriert. Der Auftragnehmer erteilt dem Auftraggeber, und dieser wiederum dem Nutzer, insbesondere das Recht, das Gutachten als PDF-Dokumente oder in anderen digitalen Formaten zu speichern, Ausdrucke zu erstellen und das Gutachten oder Teile davon innerhalb des üblichen Rahmens für Analysen, Bewertungen, Beschlussfassungen, Präsentationen, Prospekte, Pressemitteilungen zu nutzen. Unter anderem besteht dieses Nutzungrecht im fachlichen Austausch gegenüber Bauherren, Investoren, Banken, öffentlicher Hand (Gemeinden, Städten, Kreisen, Ländern,

Bund und zugeordneten Behörden), Vereinen, Verbänden, Zweckgesellschaften, Wirtschaftsprüfern und Verwahrstellen des Nutzers sowie Vertrieb oder Verkäufern. Die Quellenangabe ist obligatorisch. Umfangreiche Veröffentlichungen und Publikationen des Gutachtens oder Teilen davon, welche über das übliche Maß hinausgehen, (z. B. im Rahmen von Auslegungsverfahren, Marketing-Produkte der bulwiengesa GmbH auf der Website des Auftraggebers oder Nutzers, Kampagnen in sozialen Medien) in analoger und digitaler Form sind im Vorfeld zwischen den Parteien abzustimmen und schriftlich gemäß dem Angebot und der Beauftragung zu bestimmen. Das Nutzungsrecht für PDF-Dokumente und andere Downloads ist zeitlich unbeschränkt.

Interpretiert und bewertet werden die Ergebnisse vor dem Hintergrund der Erfahrungen der bulwiengesa GmbH in ihrer deutschland- und europaweiten Forschungs- und Beratungstätigkeit. Aktuell sind weiterhin sowohl wirtschaftliche als auch politische Risiken zu verzeichnen, die eine gesicherte Einschätzung der mittel- und längerfristigen Marktentwicklung deutlich erschweren. In den Analysen werden die zum Stichtag zur Verfügung stehenden Markt- und Planungsdaten herangezogen und objektspezifisch unter Berücksichtigung der aktuellen Situation gewürdigt.

Berlin, 12. Dezember 2025

**bulwiengesa GmbH**, Invalidenstraße 65, 10557 Berlin  
Tel. +49 30 27 87 68-0, [www.bulwiengesa.de](http://www.bulwiengesa.de)

Bildquelle Titelblatt: Getty Images

# Definition und Abgrenzung

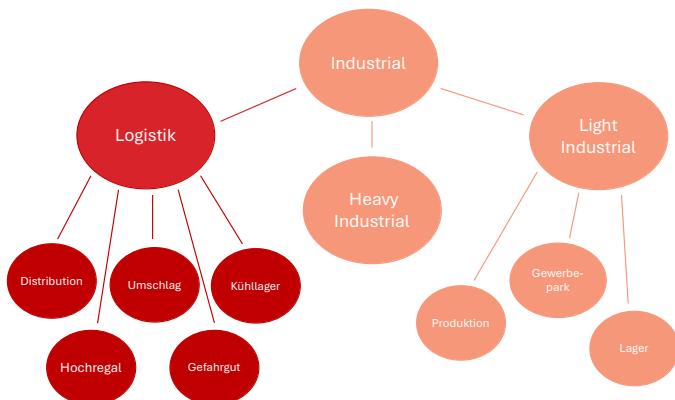
## Industrial

Industrial dient als Oberbegriff für Immobilien mit überwiegend industrieller, produktionsbezogener oder logistischer Nutzung. Hierzu zählen Fertigungs- und Lagerflächen sowie damit verbundene Verwaltungs-, Forschungs- und Entwicklungsbereiche. Eine Immobilie wird dem Industrial-Segment zugeordnet, wenn mindestens 60 % der Gesamtfläche der Immobilie den genannten Nutzungsarten entsprechen (Abgrenzung bulwiengesa). Die verbleibenden Flächen können durch ergänzende Nutzungen wie Büro-, Service- oder Sozialflächen geprägt sein, sofern diese funktional der Hauptnutzung zuzuordnen sind.



Quelle: Außenaufnahme einer Logistikimmobilie, GARBE Industrial

## Übersicht der Assetklasse mit Subtypen



Quelle: bulwiengesa  
Heavy Industrial = Schwerindustrie

## Logistik

Im Bereich der Industrial-Immobilien sind zwei Klassen von besonderer Bedeutung: Logistik und Light Industrial (Unternehmensimmobilien).

Logistikimmobilien dienen grundsätzlich der Lagerhaltung, Kommissionierung und Distribution von Waren. Zum Typus der Logistikimmobilien werden im Wesentlichen großflächige Distributionsimmobilien und Produktionslager gezählt. Als großflächig werden Objekte mit einer Nutzfläche von über 10.000 qm verstanden.

Darüber hinaus gelten Umschlagimmobilien, die vorrangig von Kurier-, Express- und Paketdienstleistern (KEP) genutzt werden, als Logistikimmobilien. Ebenfalls sind spezialisierte Objekte wie Kühl- und Tiefkühlhäuser sowie Hochregallager dem Segment der Logistikimmobilien zuzuordnen.

Neben diesen, rein auf logistische Zwecke ausgerichteten Immobilien, hat sich der Immobilientypus Light Industrial fest etabliert.

## Light Industrial

Die Klasse der Light Industrial Immobilien umfasst typischerweise Objekte mit einer mittelständisch geprägten Nutzerstruktur, darunter Gewerbeplätze sowie Lager- und Produktionsimmobilien mit moderater Produktionsdichte und -auslastung. Immobilien des Typs Gewerbeplatz profitieren dabei von ihrer hohen Nutzungsreversibilität und der damit verbundenen Drittverwendungs- sowie Multi-Tenant-Fähigkeit. Der Begriff Light Industrial umfasst dabei nicht die Produktionsstätten der „Schwerindustrie“, welche sich durch eine hohe Komplexität und Individualität von fest verbauten Fertigungsstraßen kennzeichnen und dementsprechend eine Drittverwendungsfähigkeit nur in sehr geringem Umfang möglich ist.

Zusammenfassend lassen sich Logistik und Light Industrial innerhalb des Industrial-Segments anhand der folgenden Kriterien differenzieren:

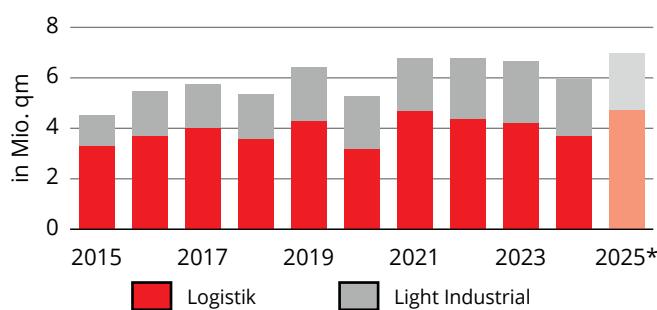
	Logistik	Light Industrial
Nutzung	Spezialisiert auf Lagerung und Umschlag	Multifunktional (Produktion, Montage, Lager, Büro)
Größe	Häufig Großflächen („Big Box“), über 10.000 qm	Eher kleinere bis mittlere Flächen, oft unter 10.000 qm
Standort	Verkehrsgünstige Lage außerhalb von Städten	Urbane und stadtnahe Gebiete
Mieterstruktur	Große Logistikunternehmen, Versandhändler, KEP-Dienstleister	Vielfältig: Handwerk, E-Commerce, Kleinunternehmen
Flexibilität	Geringe Flexibilität, da Fläche auf spezifische Logistikprozesse ausgelegt ist	Hohe Flexibilität, da Flächen oft unterteilbar und anpassbar sind
Merkmale	Hohe Anzahl Laderampen, höhere Hallenhöhe, große Lagerflächen	Kombination aus Lager, Produktion und Büro

# Marktüberblick Industrial – Deutschland

Der deutsche Industrial-Immobilienmarkt, bestehend aus dem Logistik- und Light Industrial-Segment, positioniert sich mit einem funktionalen Bestand von mehreren Millionen Quadratmetern als einer der führenden Märkte Europas. Die räumliche Verteilung folgt dabei einem klaren Muster: wirtschaftsstark Ballungsräume mit leistungsfähiger Verkehrsinfrastruktur bilden traditionell die Schwerpunkte des Entwicklungsgeschehens.

## Fertigstellungen Industrial

Deutschland, 2015 bis 2025, \*2025 Prognose

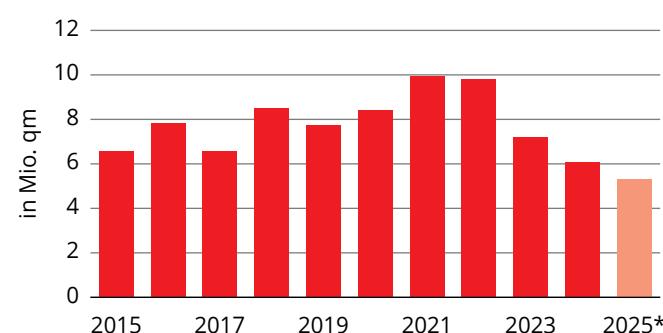


Quelle: bulwiengesa

Die Neubautätigkeit für Industrial-Immobilien lag im Zeitraum von 2015 bis 2024 im Durchschnitt bei etwa 6 Mio. qm p. a. Für 2025 wird ein Fertigstellungsvolumen von ca. 7 Mio. qm prognostiziert, was die anhaltende Projektentwicklungsaktivität trotz herausfordernder Rahmenbedingungen dokumentiert. Die wirtschaftlichen Unsicherheiten, die den deutschen Industriestandort erheblich beeinträchtigen, haben neben der zurückhaltenden Nutzerseite auch zu einem deutlichen Rückgang spekulativer Neubauentwicklungen geführt.

## Flächenumsätze Industrial

Deutschland, 2015 bis 2025, \*2025 Prognose

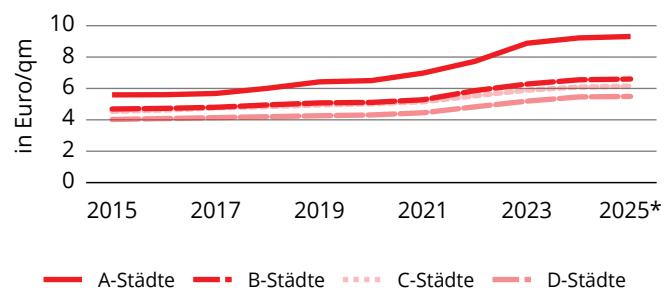


Quelle: bulwiengesa

Getrieben durch eine starke Flächennachfrage, u. a. aufgrund der starken Expansion des E-Commerce, erreichten die Flächenumsätze in den Jahren 2021 und 2022 mit jeweils rund 10 Mio. qm ihren Höchststand im Betrachtungszeitraum. Mit dem Ende der Pandemie und den nachfolgenden Erschütterungen der Lieferketten sowie den bis dato anhaltenden wirtschaftlichen Unsicherheiten hat sich diese Entwicklung jedoch deutlich abgeschwächt. Der Rückgang reflektiert sowohl eine gedämpfte Nachfrage als auch – in bestimmten Märkten – eine zunehmend angespannte Angebotssituation an verfügbaren Miet- und Bauflächen. Beides beeinträchtigt den deutschen Industriestandort erheblich und hat spekulativer Neubauentwicklungen deutlich reduziert.

## Spitzenmiete Logistik\*

A- bis D-Städte Deutschland, 2015 bis 2025, \*2025 Prognose



Quelle: bulwiengesa

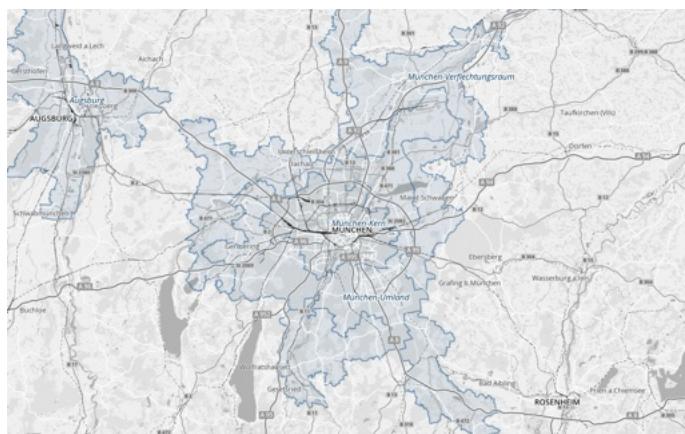
\* Darstellung der Logistikmieten aufgrund der Heterogenität des Industrial-Segments.

Die Spitzenmietentwicklung in den A- bis D-Städten zeigt seit 2015 einen kontinuierlichen Aufwärtstrend. Dabei führte die gestiegene Nachfrage bei unzureichender Ausweisung neuer Bauflächen zu einer dynamischen Preisentwicklung, die alle Lagekategorien erfasste. Leerstände waren kaum zu verzeichnen und die Vermarktungszeiträume spekulativer Projektentwicklungen entsprechend kurz. Aufgrund des mangelnden Angebots an Top-Standorten wichen Nutzer zunehmend auf C- und D-Standorte aus, was ebenfalls zu steigenden Mieten in diesen Märkten führte.

Die im Laufe des Jahres 2024 begonnene Stagnationsphase hält an, wobei die Mieten sich weiterhin auf Vorjahresniveau bewegen. Regional zeigen sich deutliche Unterschiede, wie die folgenden Marktüberblicke zeigen.

# Marktüberblick Logistik – München

Der Großraum München zählt zu den bedeutendsten Logistikstandorten Deutschlands und dient als zentrale Verkehrsdrehscheibe für den Warenverkehr nach Süd- und Südosteuropa. Besonders gefragt ist das nordöstliche Münchener Umland mit dem Flughafen, das erheblich vom Umschlagswachstum dessen profitiert. Die Entwicklung moderner Logistikflächen wird jedoch zunehmend durch die Flächenknappheit limitiert.

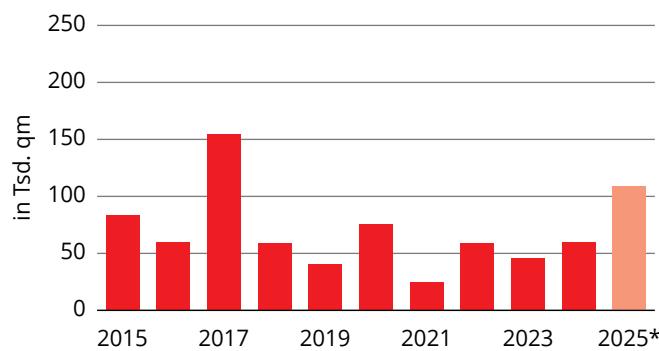


Quelle: Logistikregion München, bulwiengesa

Das durchschnittliche Fertigstellungsvolumen belief sich im Verlauf der letzten zehn Jahre auf rund 66.500 qm p. a., mit einem Ausreißer von rund 155.000 qm im Jahr 2017, in welchem der Multipark Kirchheim die größte Entwicklung darstellte. Die hohen Bodenpreise und die limitierte Flächenverfügbarkeit verhindern eine signifikante Ausweitung des Angebots trotz hoher Nachfrage.

## Fertigstellungen Logistik

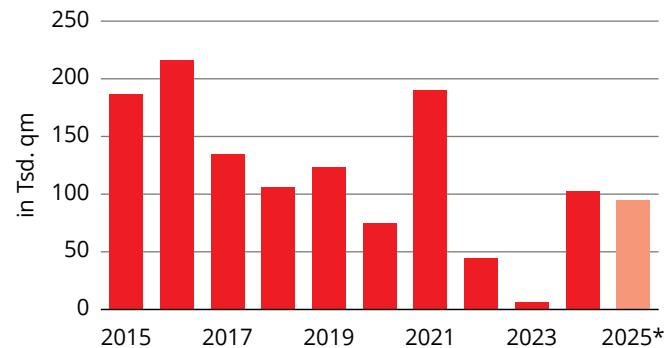
Region München, 2015 bis 2025, \*2025 Prognose



Quelle: bulwiengesa

## Flächenumsatz Logistik

Region München, 2015 bis 2025, \*2025 Prognose

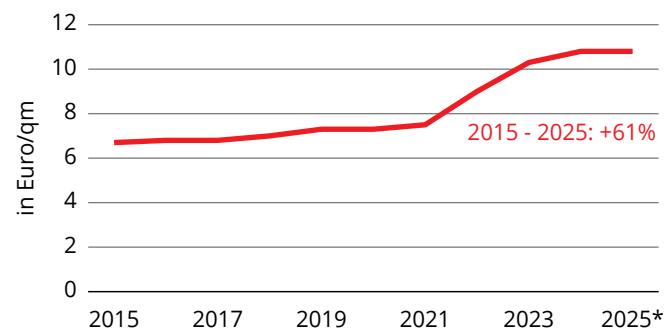


Quelle: bulwiengesa

Der Flächenumsatz am Münchener Logistikmarkt zeigt im Zeitverlauf eine ausgeprägte Volatilität. Nach Höchstwerten von rund 216.000 qm im Jahr 2016 folgte ein Einbruch der Umsätze in den Jahren 2022 und 2023 auf Werte von 45.000 und 6.500 qm. Diese Entwicklung spiegelt die Angebotsknappheit am Standort wider und weniger eine nachlassende Nachfrage. Das Jahr 2024 deutete mit einem Flächenumsatz von etwa 102.000 qm eine Markterholung an, die sich 2025 mit rund 95.000 qm bestätigte.

## Spitzenmiete Logistik

Region München, 2015 bis 2025, \*2025 Prognose

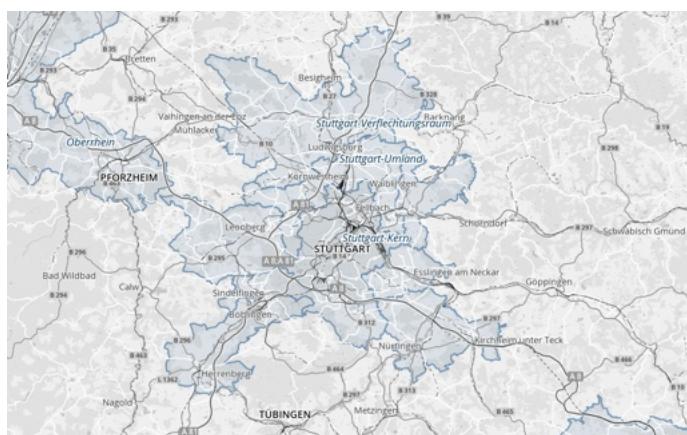


Quelle: bulwiengesa

München nimmt (gemessen an der Entwicklung der Spitzenmiete) eine Sonderstellung in Deutschland ein: Mit 10,80 Euro/qm für Logistikobjekte verzeichnet die bayerische Landeshauptstadt bundesweit die höchsten Werte. Im Zeitverlauf ist die Spitzenmiete dabei von 2015 bis 2025 um rund 61 % gestiegen.

# Marktüberblick Logistik – Stuttgart

Die Logistikregion Stuttgart ist stark durch das verarbeitende Gewerbe und dabei im Wesentlichen durch die ansässigen Automobilhersteller, die Chemieindustrie und deren Zulieferer geprägt. Mit dem Neckarhafen verfügt Stuttgart über eine wichtige Anbindung an das nationale und europäische Wasserstraßenetz. Die Flächenverfügbarkeit für Projektentwicklungen im Logistiksegment ist durch die Topographie stark eingeschränkt.

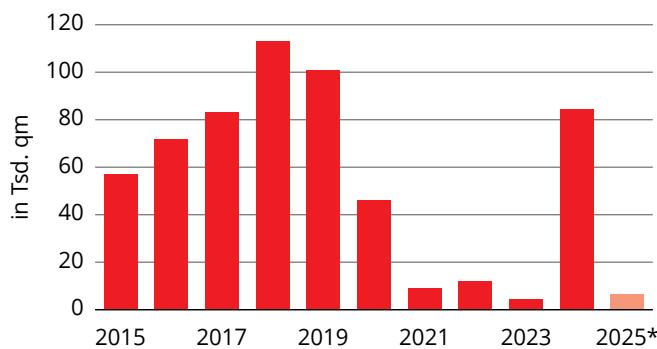


Quelle: Logistikregion Stuttgart, bulwiengesa

Das Fertigstellungsvolumen lag im Zeitverlauf von 2015 bis 2024 durchschnittlich bei rund 58.000 qm p. a. Einen Höchstwert zeigten die Fertigstellungen im Jahr 2018 mit einem Volumen von 113.000 qm. Nach deutlichen Einbrüchen in den Jahren 2021 bis 2023, deutet sich für 2024 mit rund 84.000 qm eine Erholung an. Das Ergebnis wurde maßgeblich durch die Fertigstellung des Breuninger Logistikzentrums in Sachsenheim (Erweiterung um ca. 40.000 qm) getragen.

## Fertigstellungen Logistik

Region Stuttgart, 2015 bis 2025, \*2025 Prognose

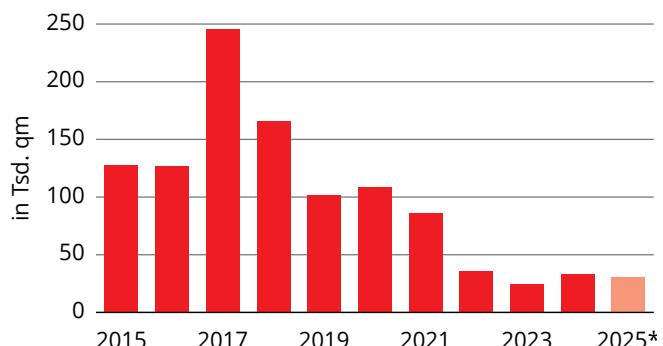


Quelle: bulwiengesa

Die verhaltene Neubautätigkeit in den Vorjahren resultiert aus der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit. Regional werden kaum neue Gewerbegebiete ausgewiesen, was die Angebotssituation weiter verschärft.

## Flächenumsatz Logistik

Region Stuttgart, 2015 bis 2025, \*2025 Prognose

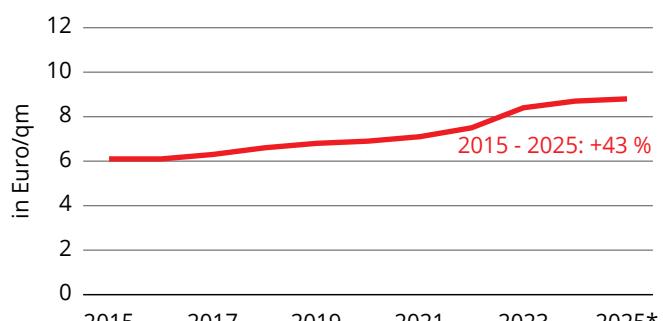


Quelle: bulwiengesa

Der Flächenumsatz am Stuttgarter Logistikmarkt erreichte 2017 mit rund 246.000 qm einen Spitzenwert, gefolgt von einem kontinuierlichen Rückgang. Besonders ausgeprägt ist der Rückgang ab 2021. Die Entwicklung reflektiert die strukturellen Herausforderungen der regional dominierenden Automobil- und Chemieindustrie sowie die eingeschränkte Flächenverfügbarkeit.

## Spitzenmiete Logistik

Region Stuttgart, 2015 bis 2025, \*2025 Prognose

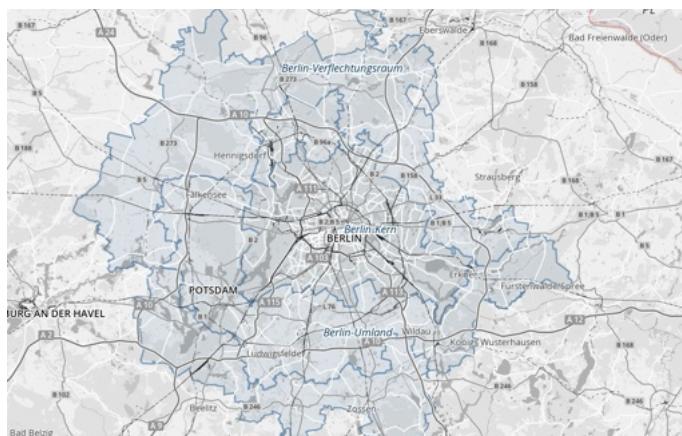


Quelle: bulwiengesa

Der Stuttgarter Logistikmarkt ist maßgeblich durch Zulieferstrukturen der Automobil- und Chemiebranche sowie deren kurz- bis mittelfristige Vertragsabhängigkeiten geprägt, was sich in einem überdurchschnittlichen Mietpreisniveau niederschlägt. Die Spitzenmieten stiegen von etwa 6,10 Euro/qm (2015) um rund 43 % auf 8,80 Euro/qm (2025).

# Marktüberblick Logistik – Berlin

Berlin und sein Umland haben sich zu einer der führenden Logistikregionen Deutschlands entwickelt. Bedingt durch den bevölkerungsstarken Ballungsraum mit einer starken Wirtschaftskraft ergeben sich hohe Absatzmarktpotenziale. Die anhaltend hohe Nachfrage nach modernen Industrie- und Logistikflächen erreichte zuletzt wiederholt Rekordniveaus. Das südliche Umland von Berlin ist dabei aktuell der Hotspot für Neuentwicklungen und das Vermietungsgeschehen.

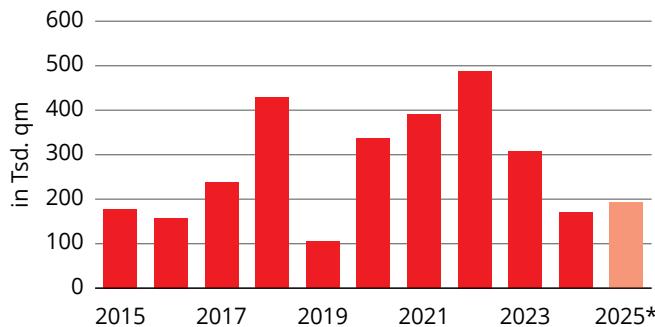


Quelle: Logistikregion Berlin, bulwiengesa

Das Fertigstellungsvolumen zeigt eine Volatilität mit Spitzenwerten von etwa 490.000 qm (2022) und 430.000 qm (2018). Der jährliche Durchschnitt (2015 bis 2024) liegt bei rund 280.000 qm. Für 2024 wurde mit rund 170.000 qm ein deutlicher Rückgang registriert. Die insgesamt hohe Neubautätigkeit im Vergleich zu anderen deutschen Logistikstandorten unterstreicht die Attraktivität Berlins und die verfügbaren Flächenpotenziale für Projektentwicklungen. Die starke Bauaktivität ist unmittelbare Reaktion auf die anhaltend hohe Nachfrage am Markt.

## Fertigstellungen Logistik

Region Berlin, 2015 bis 2025, \*2025 Prognose

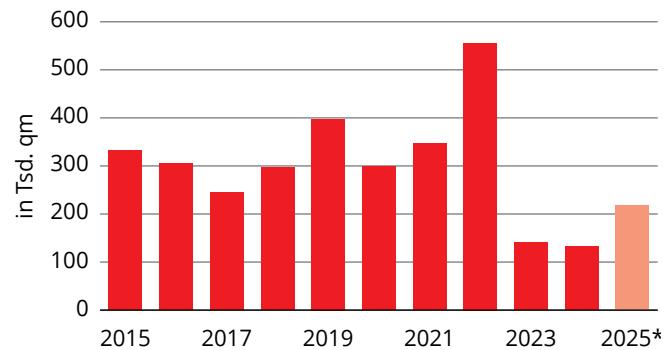


Quelle: bulwiengesa

Die Flächenknappheit im unmittelbaren Stadtgebiet führt zu einer verstärkten Verlagerung des Neubaugeschlebens in das Umland der Hauptstadt. Spekulative Projektentwicklungen treffen dort auf gute Vermarktungschancen, was sich in einer erhöhten Mietpreisdynamik widerspiegelt.

## Flächenumsatz Logistik

Region Berlin, 2015 bis 2025, \*2025 Prognose

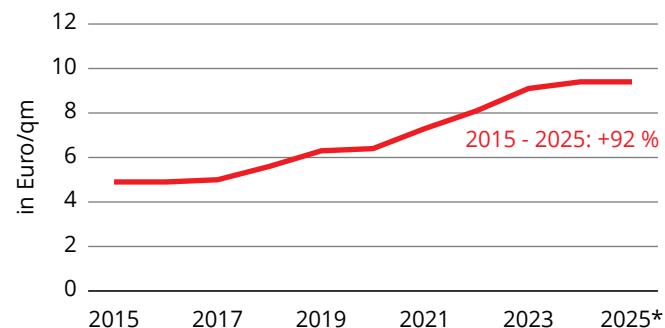


Quelle: bulwiengesa

Der Berliner Logistikmarkt verzeichnete im Zeitverlauf ein durchweg hohes Umsatzniveau. Im Jahr 2022 wurde ein Rekordwert von 556.000 qm erreicht. Ein wesentlicher Treiber war der Eigennutzerbaustart der Tesla Batteriefabrik in Grünheide. In den Jahren 2023 und 2024 folgte ein deutlicher Rückgang auf etwa 130.000 qm.

## Spitzenmiete Logistik

Region Berlin, 2015 bis 2025, \*2025 Prognose



Quelle: bulwiengesa

Auch in Berlin stiegen die Spitzenmieten für Logistikflächen von 4,90 Euro/qm (2015) auf 9,40 Euro/qm (2025) und haben sich mit einem Anstieg von um rund 92 % nahezu verdoppelt. Aufgrund des großen Flächenangebots welches in den letzten Jahren geschaffen wurde, hat die Dynamik der Mietpreissteigerungen jedoch zuletzt abgenommen.

# Marktüberblick Logistik – Halle/Leipzig

Die Region Halle/Leipzig gehört zu den bedeutenden Logistikregionen Deutschlands. Die zentrale Lage und die gute infrastrukturelle Anbindung über den Frachtflughafen Leipzig/Halle sowie das Güterverkehrszentrum haben die Region zu einem wichtigen Drehkreuz für den Waren- und Gütertransport in Zentraleuropa entwickelt. Bemerkenswert ist, dass sich der Flughafen mittlerweile als zweitgrößter Frachtflughafen Deutschlands mit einem jährlichen Frachtaufkommen von rund 1,4 Mio. Tonnen hinter Frankfurt/M. etabliert hat. Die Werke von Porsche und BMW verdeutlichen zudem Leipzigs Rolle als Automobilstandort.

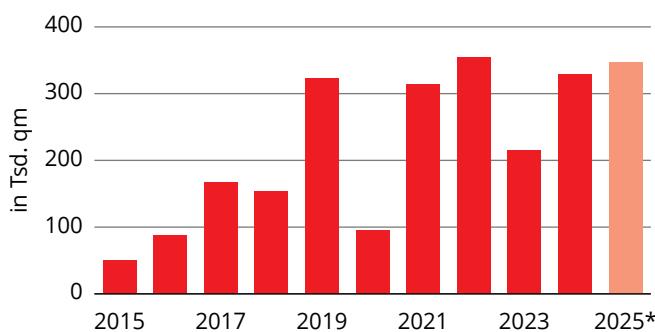


Quelle: Logistikregion Halle/Leipzig, bulwiengesa

Die Neubautätigkeit in Halle/Leipzig weist eine bemerkenswerte Entwicklung auf. Während die Jahre 2015 und 2016 mit 50.000 bzw. 87.000 qm noch zurückhaltend ausfielen, manifestierte sich ab 2019 (bis 2022) eine ausgeprägte Bautätigkeit mit Höchstwerten zwischen 314.000 und 354.000 qm. Das Volumen von rund 329.000 qm für 2024 und auch die Prognose für 2025 setzt diese Entwicklung fort. Im Zeitverlauf ergibt sich ein Durchschnitt von rund 209.000 qm p. a.

## Fertigstellungen Logistik

Region Halle/Leipzig, 2015 bis 2025, \*2025 Prognose

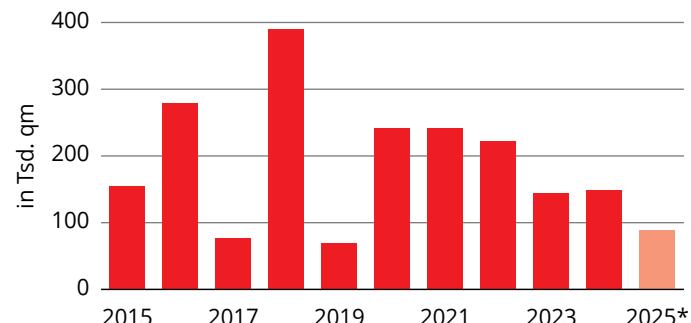


Quelle: bulwiengesa

Die anhaltend hohe Fertigstellungsaktivität dokumentiert sowohl die Standortattraktivität als auch die im Vergleich zu anderen Metropolregionen günstigere Verfügbarkeit erschließbarer Gewerbeblächen.

## Flächenumsatz Logistik

Region Halle/Leipzig, 2015 bis 2025, \*2025 Prognose

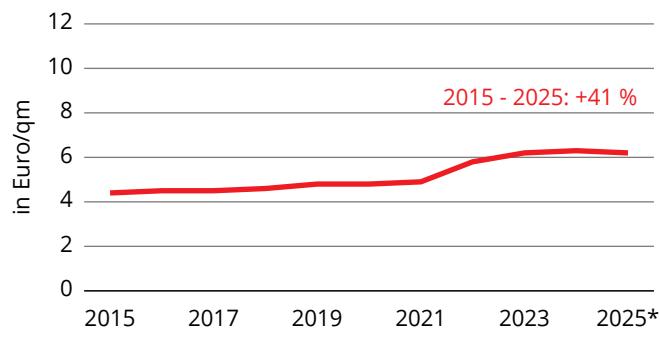


Quelle: bulwiengesa

Nach einem Spitzenjahr 2018 mit einem Flächenumsatz von etwa 390.000 qm pendelte sich das Marktgeschehen in den Jahren 2020 bis 2022 auf einem Niveau zwischen 223.000 und 240.000 qm ein. Die nachfolgende Abschwächung auf circa 144.000 qm (2023) und 149.000 qm (2024) spiegelt primär die konjunkturtabhängige Marktdynamik wider.

## Spitzenmiete Logistik

Region Halle/Leipzig, 2015 bis 2025, \*2025 Prognose

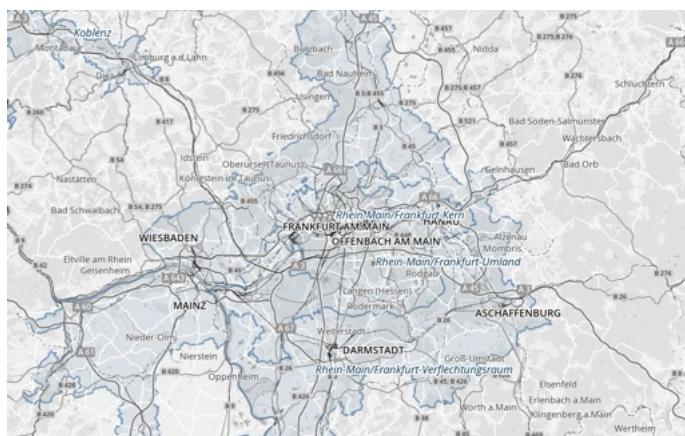


Quelle: bulwiengesa

Die Spitzenmiete ist in der Region in den vergangenen Jahren auf 6,20 Euro/qm angestiegen (2015 bis 2025: +41 %). Gleichzeitig haben ein hohes Fertigstellungsvolumen in der Region bei gleichzeitig gedämpfter Nachfrage gegenwärtig zu einem höheren Leerstandsrisiko und zu einem leichten Rückgang der Mietpreise geführt.

# Marktüberblick Logistik – Frankfurt am Main

Frankfurt am Main bildet das Zentrum der bedeutendsten Logistikregion Frankfurt/Rhein-Main, die sich – in Bezug auf die Attraktivität – an der Spitze aller deutschen Logistikregionen positioniert. Die Metropole verfügt über eine umfassende multimodale Logistikinfrastruktur, die ein dichtes Autobahn- und Eisenbahnnetz, zwei Binnenhäfen sowie insbesondere den Flughafen Frankfurt mit seinem großen Cargo-Bereich umfasst. Die Region profitiert von ihrer zentralen Lage sowohl in Deutschland als auch in Europa und nimmt eine Gateway-Funktion für den globalen Warentransport ein.

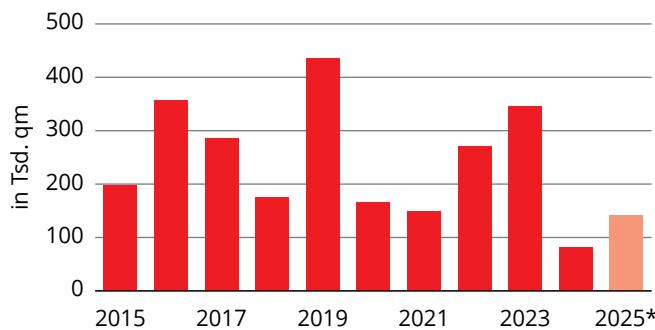


Quelle: Logistikregion Frankfurt/M., bulwiengesa

Das Fertigstellungsvolumen zeigt erhebliche Schwankungen mit einem Spitzenwert von circa 435.000 qm im Jahr 2019. Nach einem zwischenzeitlichen Rückgang auf etwa 149.000 qm (2021) folgte 2023 mit rund 346.000 qm erneut ein substanzielles Volumen. 2024 deutete sich mit nur circa 82.000 qm ein historischer Tiefstand an. Der jährliche Durchschnitt liegt im Betrachtungszeitraum bei rund 246.000 qm.

## Fertigstellungen Logistik

Region Frankfurt/M., 2015 bis 2025, \*2025 Prognose

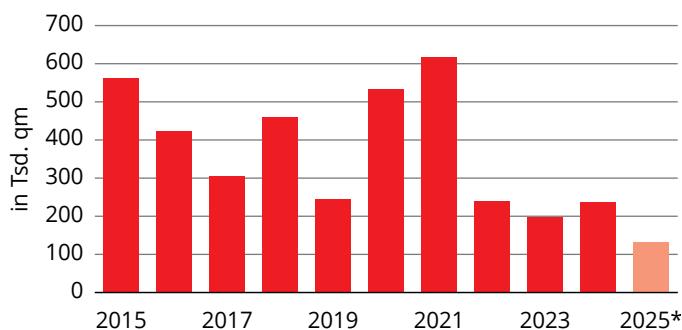


Quelle: bulwiengesa

Diese volatile Entwicklung reflektiert die wechselnde Verfügbarkeit entwicklungsfähiger Flächen sowie die projektspezifischen Realisierungszeiträume. Das knappe Flächenangebot im unmittelbaren Stadtgebiet und die hohen Grundstücksspreise führen zu einer verstärkten Verlagerung der Neubautätigkeit in das Umland und den Verflechtungsraum der Mainmetropole.

## Flächenumsatz Logistik

Region Frankfurt/M., 2015 bis 2025, \*2025 Prognose

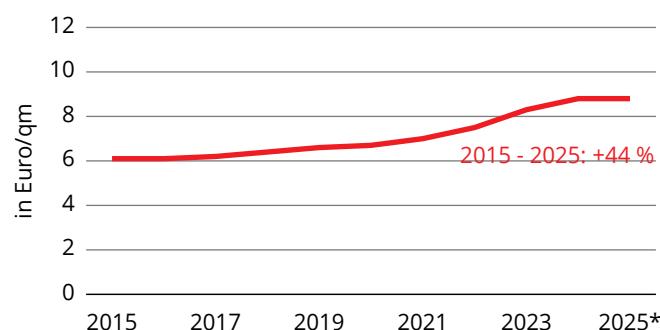


Quelle: bulwiengesa

Der Frankfurter Logistikmarkt weist im Zeitverlauf ein hohes, aber volatiles Umsatzniveau auf. Nach 560.000 qm (2015), erreichte der Flächenumsatz 2021 mit rund 620.000 qm seinen Höchstwert. In den Folgejahren sind die Flächenumsätze auf einem niedrigeren Niveau verblieben, da die Flächenreserven in der Region zunehmend erschöpft sind.

## Spitzenmiete Logistik

Region Frankfurt/M., 2015 bis 2025, \*2025 Prognose

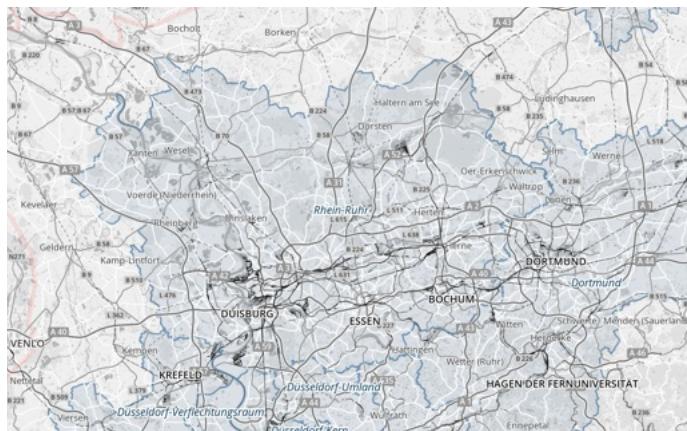


Quelle: bulwiengesa

Die hohe Attraktivität des Standorts spiegelt sich in den Mietpreisen wider. Die Spitzenmiete für Logistikflächen stieg im Zeitverlauf von 6,10 Euro/qm (2015) um rund 44 % auf 8,80 Euro/qm (2025). Frankfurt am Main kann somit als einer der teuersten Logistikstandorte Deutschlands charakterisiert werden.

# Marktüberblick Logistik – Rhein-Ruhr

Die Rhein-Ruhr-Region etabliert sich als eine der bedeutendsten Logistikregionen Deutschlands. Die strategisch gute Lage in einer der zentralen Wirtschaftsachsen Europas sowie die schnelle Anbindung an die Nordseehäfen schaffen eine hohe Attraktivität für Nutzer aus sämtlichen Logistiksektoren. Die hohe Bevölkerungszahl im näheren Einzugsgebiet begründet ein erhebliches Arbeitskraft- und Absatzmarktpotenzial. Darüber hinaus bieten ehemalige Standorte der Schwerindustrie attraktive Nutzungsmöglichkeiten für logistische Zwecke und ermöglichen die Revitalisierung von Brownfield-Flächen für moderne Logistikanforderungen.

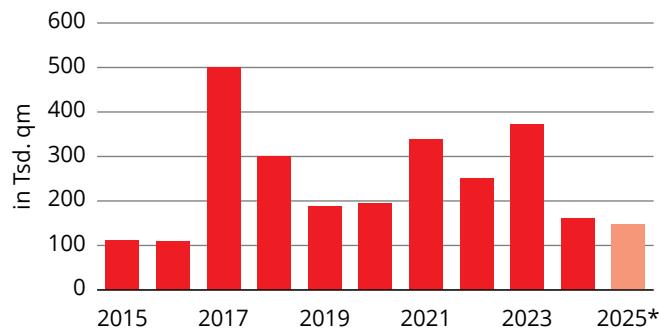


Quelle: Logistikregion Rhein-Ruhr, bulwiengesa

Die Bautätigkeit im Rhein-Ruhr-Gebiet bewegte sich in einer Spanne von 110.000 bis 500.000 qm bei einem Durchschnitt von rund 253.000 qm p. a. (2015 bis 2024), wobei 2017 mit rund 500.000 qm den Höchstwert darstellt. Auch die Jahre 2018, 2021 und 2023 verzeichneten mit Volumina zwischen 290.000 und 370.000 qm beachtliche Fertigstellungen. Für 2024 ist mit ca. 161.000 qm ein Rückgang zu konstatieren.

## Fertigstellungen Logistik

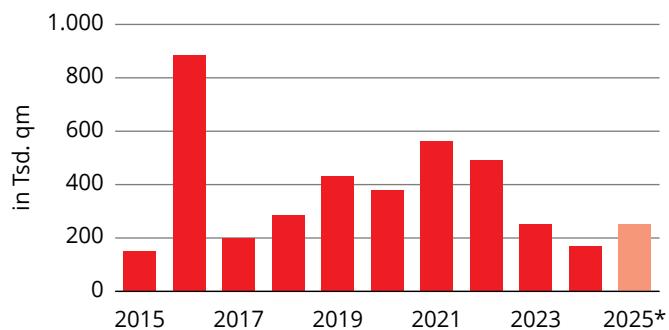
Region Rhein-Ruhr, 2015 bis 2025, \*2025 Prognose



Quelle: bulwiengesa

## Flächenumsatz Logistik

Region Rhein-Ruhr, 2015 bis 2025, \*2025 Prognose

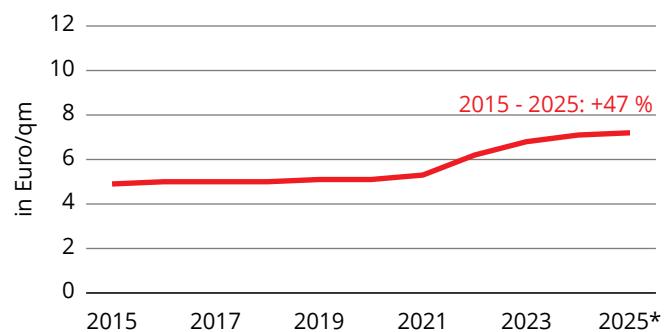


Quelle: bulwiengesa

Der Flächenumsatz im Logistikmarkt Rhein-Ruhr zeichnet sich durch starke Schwankungen aus. Im Durchschnitt lag der Flächenumsatz vobei 380.000 qm p. a. (2015 bis 2024). Besonders markant ist das Jahr 2016 mit einem Spitzenwert von circa 885.000 qm. Nach Jahren mit moderateren Volumina erreichte der Markt 2021 und 2022 erneut ein überdurchschnittliches Niveau. Die jüngste Entwicklung mit einem Flächenumsatz von ca. 170.000 qm (2024) ist auf eine zunehmende Angebotsverknappung trotz grundsätzlich hoher Flächennachfrage zurückzuführen.

## Spitzenmiete Logistik

Region Rhein-Ruhr, 2015 bis 2025, \*2025 Prognose

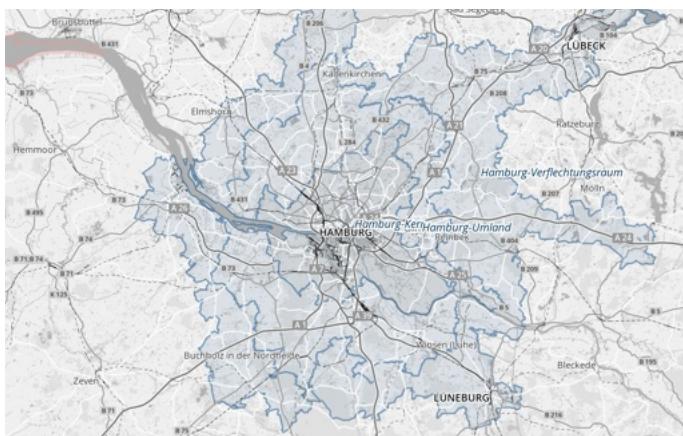


Quelle: bulwiengesa

Das Mietpreisniveau entwickelte sich von etwa 4,90 Euro/qm (2015) auf 7,20 Euro/qm (2025), was einer Steigerung von rund 47 % entspricht. Der stärkste Anstieg der Mietpreise fand dabei ab 2021 statt. Die stetige Mietpreisentwicklung reflektiert die nachhaltige Nachfrage am Standort.

# Marktüberblick Logistik – Hamburg

Hamburg ist mit dem größten Hafen Deutschlands und dem derzeit drittgrößten Europas ein bedeutender Logistikstandort. Der Hamburger Hafen fungiert dabei als Drehscheibe für den Handel mit Ost- und Nordeuropa. Besonders begehrt sind Lagen im westlichen und südlichen Hafengebiet sowie im Stadtteil Billbrook. Aufgrund des knappen Flächenangebots kommt es zunehmend zu Verlagerungen ins südliche, östliche und teilweise auch nördliche Umland.

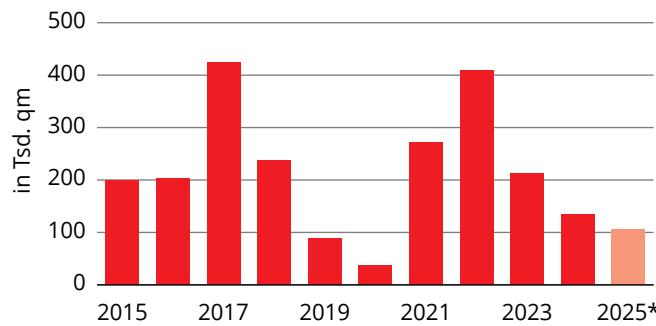


Quelle: Logistikregion Hamburg, bulwiengesa

Die Bautätigkeit in der Region Hamburg ist volatil und liegt im Durchschnitt bei rund 222.000 qm p. a. (2015 bis 2024), wobei 2017 mit rund 424.000 qm den Höchstwert darstellt. Das Jahr 2022 kann mit rund 409.000 qm durch die Fertigstellung einer mehrgeschossigen Logistikimmobilie ein ähnlich hohes Volumen verzeichnen. Für 2024 ist mit ca. 134.000 qm ein Rückgang zu konstatieren, der sich auch 2025 fortsetzen wird.

## Fertigstellungen Logistik

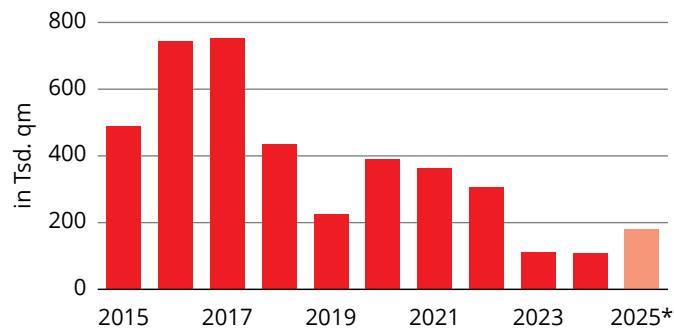
Region Hamburg, 2015 bis 2025, \*2025 Prognose



Quelle: bulwiengesa

## Flächenumsatz Logistik

Region Hamburg, 2015 bis 2025, \*2025 Prognose

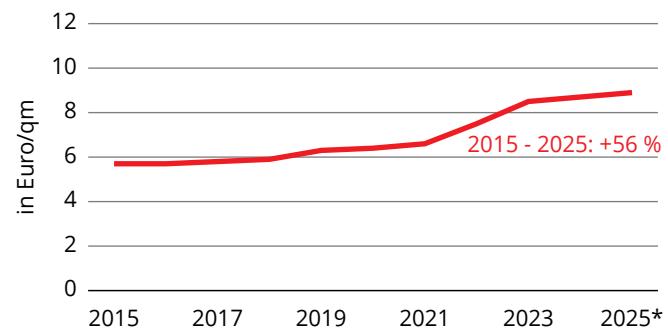


Quelle: bulwiengesa

Die Flächenumsätze wurden in den vergangenen Jahren erheblich durch einen deutlichen Nachfrageüberhang begrenzt. Insbesondere im unmittelbaren Umfeld der Hansestadt standen nicht ausreichend moderne Flächen zur Verfügung. Der Spitzenwert des Flächenumsatzes lag 2017 bei etwa 754.000 qm, dieser nahm in den Folgejahren jedoch deutlich ab und betrug im Durchschnitt der Jahre 2018 bis 2024 ca. 393.000 qm.

## Spitzenmiete Logistik

Region Hamburg, 2015 bis 2025, \*2025 Prognose



Quelle: bulwiengesa; \*Prognose

Das Mietpreisniveau in der Region Hamburg entwickelte sich von etwa 5,70 Euro/qm (2015) auf 8,90 Euro/qm (2025), was einer Steigerung von rund 56 % entspricht. Nach wie vor sind nahezu keine Leerstände von Logistikflächen in der Region zu beobachten, weshalb bei einer anhaltend positiven Nachfragesituation weitere Mietpreisseigerungen zu erwarten sind.

# Exkurs: Rüstung & Verteidigung – Potenziale für den Industrialmarkt?

Die derzeitigen geopolitischen Veränderungen verlangen von Europa und Deutschland eine sicherheitspolitische Neuaustrichtung. In der Bundesrepublik wird dies u. a. im Verteidigungshaushalt sichtbar. Dieser steigt 2025 gegenüber 2024 um rund 10 Milliarden Euro auf 62,4 Milliarden Euro. Zusätzlich können etwa 24 Milliarden Euro aus dem Sondervermögen der Bundeswehr genutzt werden.<sup>1</sup> Bis 2029 soll der deutsche Verteidigungshaushalt weiter wachsen – auf rund 153 Milliarden Euro.

Diese Mittel fließen nicht nur in den Ausbau von Kasernen – sie erzeugen auch zusätzlichen gewerblichen Flächenbedarf, der neben Produktionsstätten in hohem Maße auch die Nachfrage nach angeschlossener Logistik betrifft. Aktuell bestimmen die Eigennutzer mit dem Ausbau von Fabriken noch das Geschehen. So investiert eines der größten deutschen Rüstungsunternehmen (Rheinmetall) in seine Werke (z. B. Unterlüß) oder möchte Automobilwerke wie in Osnabrück (VW-Werk) umnutzen. Auch KNDS wird ab 2026 in Görlitz das Bahntechnikwerk von Alstom für die Produktion von Panzermodulen verwenden.

Insgesamt wird bereits ein Anstieg der verteidigungsbezogenen Flächennachfrage sichtbar: Gegenüber 2024 haben sich die Flächenanfragen in den ersten fünf Monaten 2025 laut Garbe Industrial nahezu verdoppelt.<sup>2</sup> Auch BNP Real Estate verzeichnet auf dem Logistikmarkt eine gestiegene Nachfrage aus dem Segment.<sup>3</sup> Vor allem die Anmietung von 10.000 qm durch General Dynamics (Gelände Opel-Werk in Kaiserslautern) ist hier zu erwähnen.

## Militärische Liegenschaften vs. Dual-Use-Immobilien

Die Betrachtung von verteidigungsbezogenen Flächen verlangt eine Differenzierung zwischen militärischen Liegenschaften (z. B. Kasernen, Munitionslager), die durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) verwaltet werden, und Dual-Use-Immobilien, u. a. seitens der Privatwirtschaft.

Militärische Liegenschaften umfassen meist hochspezialisierte Anlagen, die ausschließlich militärischen Zwecken dienen und durch staatliche Akteure betrieben werden. Diese unterliegen bestimmten Sicherheitsanforderungen – z. B. hinsichtlich der Gefahrenabwehr (Brandschutz). Die Privatwirtschaft kommt bei diesen Liegenschaften meist beim Bau zum Einsatz. So möchte das Bundesverteidigungsministerium für etwa 3,5 Milliarden Euro über 270 neue Kompaniegebäude bis 2031 errichten lassen. Weiterhin hat das Verteidigungsministerium angekündigt, dass die Umwandlung von militärischen Liegenschaften für zivile Zwecke vorerst ausgesetzt ist.

<sup>1</sup> BMVG (24.09.2025): Zusätzliche Mittel im Bundeshaushalt 2026 für die Truppe.

<sup>2</sup> bulwiengesa et al. (2025): Logistik und Immobilien 2025.

<sup>3</sup> Handelsblatt (30.10.2025): Aufrüstung sorgt für neuen Boom am Immobilienmarkt.

Im Gegensatz zu militärischen Liegenschaften ermöglichen Dual-Use-Immobilien eine zivile als auch militärische Nutzung. Hierunter fallen Logistik-Hubs, Produktionsstätten und deren Verteilzentren oder Infrastrukturprojekte. Für private Investoren bietet insbesondere das Dual-Use-Segment Chancen, da die Drittverwendungsfähigkeit deutlich höher ist.

## Besondere Immobilienanforderungen

Die Sicherheitsanforderungen an die primär militärischen Logistikstandorte sind hochspezifisch und gehen über die „konventioneller“ Logistikimmobilien hinaus. Die Fokusse liegen dabei auf dem Schutz der gelagerten Gegenstände und der Immobilie sowie des Umfeldes. So erfordert bspw. die Gefahrgutlagerung verstärkte Gebäudestrukturen (Wände), spezielle Zugangskontrollen und umfassende Überwachungssysteme. Auch eine gesicherte Energieversorgung oder die trockene Lagerung von Materialien sind notwendig.

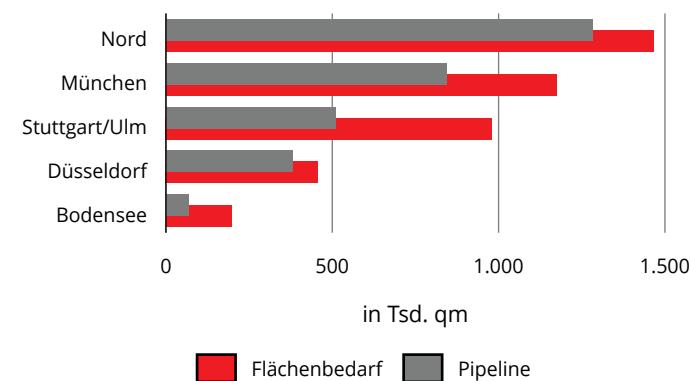
Darüber hinaus bestehen spezifische Anforderungen an den Standort. Entscheidend sind hier die Nähe zu Rüstungsclustern, gesicherte Transportkorridore sowie die Lage abseits von Ballungsgebieten, die aber dennoch verkehrstechnisch gut erreichbar sind. JLL Work Dynamics hat bei Flächen, die entsprechende Sicherheitsvorkehrungen erfüllen, bereits Preisaufschläge von 15 bis 30 % beobachtet.<sup>4</sup>

## Theoretischer Flächenbedarf (bis 2030)

Die Nachfrage im Rüstungssektor konzentriert sich auf das Umfeld von bedeutenden Unternehmen aus der Branche. Für die Studie wurden dabei fünf bedeutende Cluster ausgewählt und deren theoretischer Bedarf der Pipeline gegenübergestellt.

## Theoretischer Bedarf vs. Pipeline

Auswahl Cluster Rüstung & Verteidigung, 2025 bis 2030



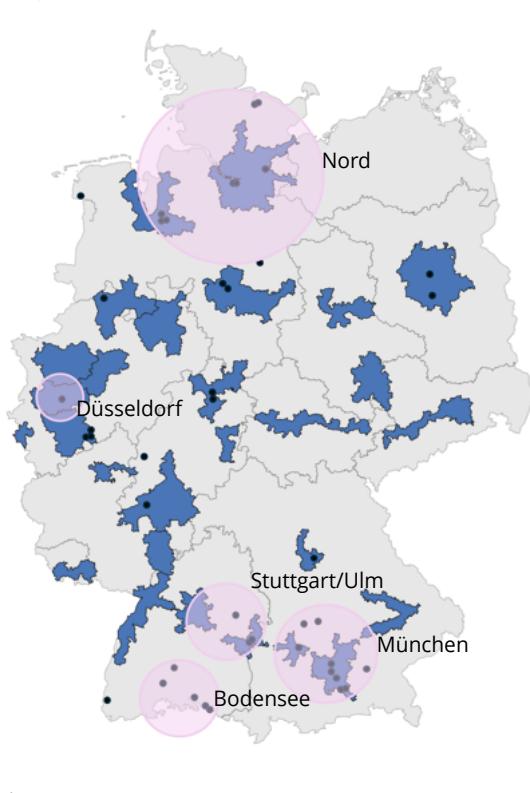
Quelle: bulwiengesa; Anmerkung Pipeline: Mögliche Leerzüge wurden nicht berücksichtigt

<sup>4</sup> Handelsblatt (30.10.2025): Aufrüstung sorgt für neuen Boom am Immobilienmarkt.

Für diese Cluster wurden die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den Sektoren des Produzierenden Gewerbes und der Logistik ermittelt. Anschließend wurde unter Berücksichtigung von Prognosen zum Beschäftigungswachstum des Rüstungssektors für Gesamtdeutschland das künftige Wachstum der Beschäftigtenzahlen in den Clustern geschätzt und daraus der resultierende Flächenbedarf im Rüstungssektor abgeleitet.

In den fünf dargestellten Clustern ergibt sich ein Gesamtflächenbedarf von etwa 4,2 Mio. qm (2025 bis 2030). Diesem Flächenbedarf wird die Fertigstellungspipeline im Bereich Light Industrial und Logistik (bis 2030) gegenübergestellt, woraus eine mögliche Unter- oder Überdeckung des Bedarfs angedeutet wird.

### Rüstungscluster in Deutschland (Auswahl)



Quelle: bulwiengesa

Anmerkung: blau = Logistikregionen in Deutschland; schwarze Punkte = Standorte von Rüstungsunternehmen in Deutschland (Auswahl); magenta = Rüstungscluster (Auswahl)

### Chancen und Risiken für ein Investment

Die spezialisierten Anforderungen und die eingeschränkte Drittverwendbarkeit von Immobilien für Rüstung und Verteidigung machen das Segment zu einer Nische. Damit eröffnen

sich v. a. für spezialisierte Entwickler und Bestandshalter neue Investmentperspektiven. Für diese Investoren bieten sich sowohl Chancen als auch Risiken.

Zu den aktuellen Chancen zählen, dass bei einer Anmietung durch die öffentliche Hand langfristig planbare Einnahmen garantiert sind. Ein weiteres Potenzial für einen Mietvertragsabschluss liegt derzeit bei den Zuliefererbetrieben. Deren Anforderungen an die Immobilie sind dabei zumeist weniger restriktiv als bei der Öffentlichen Verwaltung. Mittelfristig bieten die Mieter planbare Einnahmen, da in der Rüstung und Verteidigung weiterhin mit einer hohen Bonität gerechnet werden kann.

Zu den Einschränkungen bei einem Investment zählen:

- Die Spezifika der Immobilien limitieren bei einem Nutzerwechsel die Flexibilität und können hohe Umbaukosten verursachen -> eingeschränkte Drittverwendbarkeit
- Die Spezifika des Standorts (Makro- und Mikrolage) limitieren die Drittverwendbarkeit erheblich

Immobilientyp	Drittverwendung
Distributionsimmobilien und Lagerhallen für Zulieferer-Logistik	✓
Industrieflächen und Produktionshallen für Montage und Fertigungsprozesse von Ausrüstung und Fahrzeugen	✓
Kleinere Industrieflächen für Fertigung und Lagerung zur Herstellung von Ausrüstung und Kleinwaffen	(✓)
Laborgebäude und Forschungseinrichtungen mit erhöhten Sicherheitsanforderungen	(✗) - (✓)*
Spezialisierte Küstenwerftanlagen für Marineschiffbau und U-Boote	✗
Große, hochtechnologische Produktionsanlagen für Luft- und Raumfahrt	✗
Hochgesicherte Produktions- und Prüfeinrichtungen für Verteidigungs- und Raketechnik	✗

Quelle: bulwiengesa nach GARBE Industrial (15.07.2025)

\* eingeschränkt

- Flächen, die militärisch genutzt werden können, sind stark limitiert
- Ethische Überlegungen können ein Investment verhindern

#### Verteidigung im Kontext von ESG:

Die EU-Taxonomie klassifiziert Verteidigungsgüter zur legitimen Selbstverteidigung prinzipiell als nachhaltig. Dennoch bleiben individuelle ESG-Policies einzelner Investoren ausschlaggebend. Während Governance (staatl. Auftraggeber) und Social (Beschaffungseffekte) als positiv bewertet werden können, erfordert die ethische Dimension eine differenzierte Auseinandersetzung.

# Zusammenfassung

In der Marktbeobachtung werden die Begriffe Industrial, Logistik und Light Industrial (Unternehmensimmobilien) häufig unscharf oder als Synonyme verwendet. Diese Ungenauigkeit erschwert sowohl Marktanalysen als auch strategische Entscheidungsfindungen.

Die in dieser Kurzstudie vorgenommene Differenzierung erfolgt entlang mehrerer Dimensionen: Logistikimmobilien konzentrieren sich dabei auf hochspezialisierte Prozesse der Lagerung und Distribution in großflächigen Objekten über 10.000 qm an verkehrsoptimierten Standorten. Light Industrial-Immobilien hingegen bieten multifunktionale Nutzungskonzepte in urbanen bis stadtnahen Lagen. Die Flächen (unter 10.000 qm) sind dabei flexibel unterteilbar. Diese funktionale Trennung hat unmittelbare Auswirkungen auf die Nutzerstruktur, die Standortanforderungen und die Investmentcharakteristika. Die vorgenommene konzeptionelle Klarstellung bildet somit das Fundament für differenzierte Marktstrategien und zielgruppenspezifische Entwicklungsansätze.

## Hohe Marktdynamik im Industrial-Segment

Der deutsche Industrial-Markt hat sich als einer der führenden in Europa etabliert. Im Zeitraum von 2015 bis 2025 konnte ein durchschnittliches Fertigstellvolumen von 6 Mio. qm p. a. registriert werden. Die Jahre 2015 bis 2022 waren dabei geprägt von einem ausgeprägten Nachfrageboom, getrieben durch die deutsche Wirtschaftskraft. Der massive Ausbau der E-Commerce-Standortnetzwerke verstärkte die Flächennachfrage und traf auf ein strukturell begrenztes Flächenangebot. Diese Diskrepanz führte zu einer dynamischen Mietpreisentwicklung, die sich von den Ballungszentren auf periphere Standorte ausbreitete – ein Phänomen, das in allen (Logistik-)Regionen dokumentiert werden konnte.

Mit den geopolitischen Verwerfungen und den daraus resultierenden wirtschaftlichen Unsicherheiten für den Industriestandort Deutschland entwickelte sich eine spürbare Nutzerverunsicherung. Standortsentscheidungen wurden verschoben, Mietverträge häufiger verlängert und spekulative Projektentwicklungen schwieriger umsetzbar. Diese Zurückhaltung spiegelt sich teilweise in den aktuellen Logistik-Marktkennziffern wider: rückläufige Flächenumsätze, reduzierte Fertigstellvolumina und stagnierende Mietpreise.

Trotz dieser Abschwächung zeigt die Assetklasse eine bemerkenswerte Resilienz im Vergleich zu anderen gewerblichen Immobiliensegmenten. Diese Stabilität resultiert sowohl aus einer schnelleren Preisfindung nach den Zinsanhebungen der Europäischen Zentralbank als auch aus der strukturellen Bau landknappheit.

## Übersicht Logistikregionen

Region	Ø Fertigstellungen (2015 - 2024; 2025)	Ø Umsatz (2015 - 24; 25)	Δ Spitzmiete (2015 - 24; 2025)
München	Ø 67.000 qm 2025: 110.000 qm	Ø 120.000 qm 95.000 qm	+61 % 10,80 Euro/qm
Stuttgart	Ø 58.000 qm 2025: 6.500 qm	Ø 106.000 qm 31.000 qm	+43 % 8,80 Euro/qm
Berlin	Ø 280.000 qm 2025: 194.000 qm	Ø 305.000 qm 218.000 qm	+92 % 9,40 Euro/qm
Halle/Leipz.	Ø 209.000 qm 2025: 350.000 qm	Ø 197.000 qm 88.000 qm	+43 % 6,20 Euro/qm
Frankfurt/M.	Ø 246.000 qm 2025: 140.000 qm	Ø 382.000 qm 132.000 qm	+44 % 8,80 Euro/qm
Hamburg	Ø 222.000 qm 2025: 105.000 qm	Ø 393.000 qm 180.000 qm	+53 % 8,90 Euro/qm
Rhein/Ruhr	Ø 252.000 qm 2025: 147.000 qm	Ø 380.000 qm 252.000 qm	+45 % 7,20 Euro/qm

Quelle: bulwiengesa; 2025 Prognose

## Perspektiven für die Marktentwicklung

Die deutsche Logistiklandschaft steht vor einem Strukturwandel, der sowohl Herausforderungen als auch Chancen mit sich bringt. Die Flächenknappheit in Spitzenlagen wird die Mietpreisentwicklung hier weiter befeuern und eine verstärkte Verlagerung in periphere Standorte zur Folge haben. Mit einer Erholung der Konjunktur könnten bei der damit verbundenen Wiederbelebung der Flächennachfrage erneute Angebotsengpässe entstehen, da spekulative Projektentwicklungen erheblich zurückgegangen sind.

Parallel zu diesen zyklischen Faktoren etabliert sich mit dem Rüstungs- und Verteidigungssektor ein neuer Nachfragertrieb. Die hier vorgesehenen monetären Mittel erzeugen erhebliche (gewerbliche) Flächenbedarfe: Konkrete Investitionen wie die von Rheinmetall in Unterlüß und die Umnutzung von Automobilwerken für die Rüstungsproduktion belegen die Marktdynamik. Jedoch treffen die angedachten Investitionen auch auf Widerstände in der ansässigen Bevölkerung.

Besonders das Dual-Use-Segment könnte vom Nachfrage schub im Bereich Rüstung und Verteidigung profitieren, da sowohl militärische als auch zivile Nutzungen ermöglicht werden. Für Investoren bietet das Segment Chancen durch bspw. langfristige Mietverträge mit bonitätsstarken Unternehmen. Zudem werden Nachhaltigkeitsanforderungen zunehmend die Entwicklung ESG-konformer Flächen vorantreiben, wobei die EU-Taxonomie Verteidigungsgüter zur legitimen Selbstverteidigung als prinzipiell nachhaltig klassifiziert.

Die geplante Folgestudie zu Light Industrial im Frühjahr 2026 wird das Gesamtbild der Industrial-Landschaft komplettieren.