

Exkurs: Logistikimmobilien – neues Makro-Lagerating

Der Logistikmarkt ist längst auch bei Immobilieninvestoren in den Fokus geraten und dies auch in der Schweiz, wo es sich bisher um einen eher kleinen und wenig liquiden Markt handelt. Der grösste Teil der Neubaufächen wird noch immer für den Eigenbedarf erstellt. Dennoch stammen rund 15 Prozent der Investitionen für diesen wachsenden Markt von institutionellen Anlegern und von Bau- und Immobilienfirmen. Und bei bestehenden Lager- und Logistikimmobilien ist der Anteil zur Eigennutzung geringer. Der Bestand bietet für Investoren durchaus Potential, da etwa durch die Automatisierungsentwicklungen der Bedarf an Investitionen steigt. Zudem sind die Mieten für Lager- und Logistikflächen am Steigen und für eine Renditeerzielung interessant geworden. Heute umfasst der Schweizer Logistikmarkt gemäss Abgrenzung von FPRE knapp 7'000 Betriebe mit 95'000 Beschäftigten (VZA), wenn man zur Logistikbranche im engeren Sinne – den Spediteuren, die die Lagerungen und Organisation von Beförderungsleistungen ausüben – auch die Transportbetriebe zählt. In den nächsten Jahren wird der Bedarf nach Lager- und Logistikflächen weiter zunehmen. Unter anderem führt das starke Wachstum des Online-Handels zu mehr Versand von Konsumgütern, wofür wiederum mehr Lagerflächen benötigt werden.

Aus diesem Grund hat FPRE ein Makro-Lagerating Logistik entworfen, um Investoren bei der Suche und Beurteilung von Standorten für Logistikimmobilien eine objektive und flächendeckende Vergleichbarkeit zu ermöglichen. Auch für die Logistikunternehmen selbst, die einen Standort suchen, ermöglicht insbesondere das prospektive Rating eine erste Selektion von Makrolagen, bevor oder während man geeignete Parzellen oder Flächen sucht. Das Makro-Lagerating Logistik von FPRE beurteilt Gemeinden nach ihrer heutigen Attraktivität sowie nach ihrer prospektiven Attraktivität im Vergleich zu allen anderen Gemeinden. Das Rating richtet sich an die grössere B2B-Logistik. Das Gesamtrating basiert auf 17 Indikatoren. Diese Indikatoren werden zu folgenden fünf Hauptindikatoren verdichtet:

- Marktgrösse;
- Verkehrserschliessung;
- Erreichbarkeit;
- Steuerbelastung.

Während die Erreichbarkeit verhältnismässig einfach gemessen und verglichen werden kann, spielen bei der Verkehrserschliessung mehrere Faktoren eine Rolle. Für Logistiker ist nicht nur die Distanz zur nächsten Autobahneinfahrt oder die Fahrzeit zum nächsten Flughafen, Güterbahnhof oder bald zum nächsten Cargo Sous Terrain Standort relevant, sondern auch, ob man bis zur Autobahnauffahrt durch eine Zentrumszone oder ganz allgemein durch ein Nadelöhr durchfahren muss oder nicht. Alles kostet Zeit und somit Geld beim Sektor, welcher die Transportkosten optimieren muss. Nicht nur für die Logistikbetriebe selbst ist die Routenführung zur nächsten Autobahneinfahrt relevant, sondern auch für die Investoren. Auf der Suche nach neuen Standorten scheitern viele in Frage kommenden Parzellen, die sich hinsichtlich Rangierfläche und Grösse eignen würden, an den Entwicklungsabsichten der Gemeinden. Viele Gemeinden und Standortförderer in der Schweiz möchten keine verkehrsintensiven Betriebe (mehr) ansiedeln, da sie den Widerstand der ansässigen Bevölkerung antizipieren, wenn dies Fahrten durch oder an Zentrums- und Wohnzonen vorbei bedeutet. Dazu gesellt sich auch noch das Ziel, wertschöpfungsintensivere Firmen zwecks Steuereinnahmen in der Gemeinde zu haben. Dieser «Standortfaktor» der Route durch Wohnzonen ist exemplarisch in

5

6

7

der untenstehenden Abbildung dargestellt. Dargestellt sind mehrere Arbeitsplatzgemeinden im Kanton Solothurn. Es handelt sich hierbei um Mittelland-Gemeinden, welche durch ihre Lage am Autobahnkreuz A1/A2 einen für die Schweiz wichtigen Logistik-Cluster darstellen. Vergleich man nun die Gemeinden Rickenbach und Hägendorf mit dem etwas südwestlich gelegenen Härkingen, zeigt sich exemplarisch, dass die Lage der Gewerbezone und die Siedlungsstruktur in Letzterer für Logistiknutzung vorteilhaft(er) ist. Während man in Rickenbach von der Gewerbezone aus durch eine Zentrums- und Wohnzone fahren muss, um auf die Autobahnzufahrt zu gelangen, ist dies in Härkingen nicht der Fall. Hier ist somit mit deutlich weniger Widerstand seitens der Gemeinde für weitere Logistikinvestitionen zu rechnen und ebenfalls mit geringeren Fahrzeiten für die Lastwagen. Dies führt im Makro-Lagerating von FPRE in der Gemeinde Rickenbach zu einem Abschlag beim Teilrating Verkehrserschliessung. Alle drei genannten Gemeinden sowie auch das benachbarte Neuendorf punkten als Logistikstandort durch ihre Marktgrösse mit den zahlreich vorhandenen Spediteuren und Transportbetrieben, ihre gute überregionale Erreichbarkeit sowie die Nähe zum nächsten Autobahnanschluss und dem nächsten Güterbahnhof. Gemäss Gesamtrating zählt speziell Härkingen für eine Logistiknutzung zu den absoluten Topstandorten der Schweiz. So ist es denn auch sinnvoll, dass hier einer der ersten Cargo Sous Terrain Standorte vorgesehen ist.

Abb. E.1

Exemplarische Darstellung der Bedeutung der Routenführung von Logistikstandorten zum Autobahnnetz



Anmerkung: ■ Zone mit beträchtlichem Wohnanteil (Wohnzone, Mischzone, Zentrumszone), ■ Arbeitszone, ■ weitere Bauzonen.
Eingezeichnet sind die Routen zur nächsten Autobahnausfahrt (A2) von den entsprechenden Gewerbezone.
Quelle: Fahrländer Partner; Kartengrundlagen: ARE, Kantone, swisstopo.