
KAPITEL IV

Wenn Innenstädte neue Profile entwickeln

Investments in Immobilien-Revitalisierung



Rüdiger Weitzel

Vorstand

ERWE Immobilien AG

Städte und Gemeinden suchen neue Wege für ihre Cities

Einzelhandelsimmobilien als früher begehrte Investmentkategorie geraten zunehmend ins Abseits. Viele Investoren und Banken meiden vermehrt diese Form der Immobilien, weil sie allein auf die Krise des Einzelhandels blicken, ausgelöst durch die stark wachsende Konkurrenz des Online-Handels, aber auch forciert durch die Probleme, die in immer mehr deutschen Innenstädten nicht zu übersehen sind. Doch das dürfte sich als Fehler erweisen. Denn die Krise birgt eine Vielzahl an Chancen und damit hoch interessante Investmentmöglichkeiten.

Seit Jahren schon erscheint der Einzelhandel unter Druck. Während seine Umsätze nur langsam bis gar nicht steigen, legt der Online-Handel seit dem Jahrtausendwechsel jährlich zwischen 10 und 15% zu. Allein im vergangenen Jahr wuchs der Handel mit Waren aller Art über das Internet in Deutschland um knapp 10% auf 53,4 Mrd. Euro. Vordergründig sieht es so aus, als ob damit Handelsumsätze mehr und mehr ins Internet abwandern. Legt man jedoch die gesamte Entwicklung des Einzelhandels zugrunde, so nimmt der Online-Handel dem stationären Einzelhandel lediglich einen Teil des Wachstums weg. Denn der Gesamtumsatz des Einzelhandels stieg im Jahr 2018 zwar nur um 1,5% auf 432 Mrd. Euro. Dies entspricht jedoch einem Zuwachs von 6,48 Mrd. Euro. Dem steht ein dem Volumen nach geringeres absolutes Wachstum des Online-Handels um rund 4,8 Mrd. Euro gegenüber.

Als ein weiteres, scheinbares Indiz für eine sich mehr und mehr verschärfende Krise des Einzelhandels wird die Geschäftsaufgabe von vielen Händlern gewertet. Seit 2009 hat jeder dritte Händler allein im Bekleidungsfachhandel aufgegeben. Geblieben sind dem Sektor in Deutschland ca. 16 000 Händler. Auch die Entwicklung in den USA wird als Drohkulisse gezeichnet, denn dort schlossen allein 2017 geschätzt rund 9 000 Geschäfte. Allerdings verfügen die USA über zehnmal so viel Handelsfläche pro Kopf wie Deutschland, so dass jenseits des Atlantiks die Krise des Einzelhandels in der Marktberreinigung eines teilweise deutlich überbauten Flächen- und Einzelhandelsangebots besteht.

Trennung von Wohnen, Arbeiten und Einkaufen oft falsch

Deutschland und auch weite Teile Europas blicken geschichtlich auf eine abweichende Entwicklung. Ausgangspunkt für die heute noch überwiegend bestehenden Strukturen in den Innenstädten war der Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg, als die Stadtplaner in vielen zerstörten Städten die Möglichkeit hatten, ihre wiederaufzubauende Heimat neu zu

gestalten. Dabei spielten vorrangig Konzepte eine leitende Rolle, die heute entweder in Verruf geraten sind oder sich als ein nachhaltiger Fehler erwiesen haben.

In der Phase des Wiederaufbaus favorisierten die Stadtplaner in den meisten Städten und Kommunen nicht nur in Deutschland, sondern auch in vielen anderen zerstörten europäischen Ländern, das Automobil und planten Städte, die für den Autoverkehr zugeschnitten wurden. Nur so wurde auch die Umsetzung der damaligen zentralen Konzeptidee der Trennung von Wohnen, Arbeiten und Einkaufen ermöglicht. Im Ergebnis wurden ganze Schneisen in die Innenstädte geschlagen oder – weil alles zerstört war – freigehalten, um verkehrsberuhigte Fußgängerzonen zu schaffen, in denen der immer kaufkräftigere Bürger seinen Konsumlaunen nachgehen konnte.

In Deutschland wurde die erste Fußgängerzone im November 1953 in Kassel eröffnet. Im Dezember des gleichen Jahres folgten die Kieler Holstenstraße und die Schulstraße in Stuttgart. Europas erste Fußgängerzone wurde bereits im Oktober des Jahres mit der Lijnbaan in Rotterdam für das Publikum frei gegeben. Vom „schönsten Glauben der Bürgerschaft an die Zukunft“ schwärmte der Kasseler Oberbürgermeister Willi Seidel am 9. November 1953 bei der Eröffnung seiner Fußgängerzone. Die als Treppenstraße gebaute Zone erschien als das Symbol für eine neue Zeit. „Weg mit dem alten Muff, es sind Wirtschaftswunderjahre“, war die Devise. Die kürzeste Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Zentrum wurde zur breiten Flaniermeile mit Plätzen sowie Rampen für Kinderwagen. Ein Neuanfang auf den Überresten einer zerbombten Stadt und eine Abwendung von den über Jahrhunderte prägenden Orten einer Stadt oder eines Dorfes, nämlich den Markt- und Versammlungsplätzen vor Kirchen und Rathäusern, um die herum in bunter Mischung Wohnungen, Häuser, Werkstätten sowie Kontore entstanden waren und das Stadtbild prägten.

Den Stadtplanern in der Nachkriegszeit war jedoch das Schaffen einer autogerechten Stadt am wichtigsten. Einkaufen, Wohnen und Verkehr sollten in getrennten Bereichen stattfinden. Der Verkehr wurde in Ringstraßen um die Zentren herumgelegt. Dort hatten Spaziergänger und ungestörtes Bummeln Vorrang. 66 Jahre nach der Eröffnung der Kassler Fußgängerzone zeigt sich ein gänzlich anderes Bild. Die „Treppenzonen“ entwickelte sich schon nach wenigen Jahren nicht sehr erfolgreich, obwohl die Stadtverantwortlichen, darunter der einstige Bundesfinanzminister Hans Eichel (SPD), der zuvor 16 Jahre Kasseler Oberbürgermeister war, viel versuchten, um die Innenstadt zu beleben. Auch eine Ausweitung der verkehrsberuhigten Zonen in Kassel hatte den gegenteiligen Effekt. Die „Treppenzonen“ verödete mehr und mehr und verdeutlicht heute den Kardinalfehler aus der Nachkriegs-

zeit. Denn die Ursache der Verödung vieler Innenstädte besteht wesentlich in der räumlichen Trennung von Wohnen, Verkehr und Einkaufen.

Wo tagsüber genügend Passanten flanieren, sind viele Innenstädte abends wie leer gefegt. Als weitere Hypothek erweist sich das Verkehrswachstum, das wesentlich durch das Hin- und Herfahren zwischen den unterschiedlichen Lebensbereichen einer Stadt erzeugt wird. Städtischer Raum wird durch die Trennung nur teilweise und damit in nicht ökonomischer Weise genutzt. Ganze Schlafstädte stehen Arbeits- und Einkaufsstädten gegenüber. Zwischen den Bereichen wächst der Verkehr, der immer schwieriger zu bewältigen ist. Während ein wachsender Teil im Stau steht, sucht der andere Teil stets nach einem Parkplatz.

City und grüne Wiese – Wettbewerb verschärft Strukturkrise

Als weiteres Problem für den innerstädtischen Einzelhandel kam ab etwa Mitte der 1960er-Jahre der Aufbau neuartiger Einkaufsflächen auf den grünen Wiesen um die Städte hinzu, die rasche Schaffung von großflächigen Shopping Centern oder Fachmärkten. Dort bietet der Handel seine Waren auf Grund höherer Flächeneffizienz oft günstiger an als in den Innenstädten. Ausreichend Parkraum, überdachte Center und die gute Verkehrsanbindung erleichtern es Verbrauchern, ihre Einkäufe von den Innenstädten an die Stadtränder zu verlagern. In vielen Innenstädten reagierte man mit ähnlichen Konzepten, erinnerte sich auch an das Passagen-Konzept, das in vielen europäischen Großstädten bereits seit Mitte des 19. Jahrhunderts entwickelt wurde. Ein bekanntes Beispiel ist die Galleria Vittorio Emanuele II, die ab 1865 in Mailand errichtet wurde. Gebaut wurden zahlreiche überdachte Passagen oder Einkaufscenter in geschlossenen Gebäuden, die in der Vielfalt des Angebots, mit zusätzlichen Parkplätzen sowie neuen gastronomischen Verweilangeboten gegen die Stadtrandcenter positioniert wurden.

Leider wurden viele Center selbst in sehr zentralen, d. h. besten Lagen der Innenstädte falsch konzeptioniert. Häufig konnten auf Grund der in den Innenstädten engen Bausituation nur verwinkelte Flächen entstehen. Zudem mussten Untergeschosse oder auch obere Etagen gebaut werden, die oft nicht die gleiche Besucherfrequenz erzielen können wie die erdgeschossigen Bereiche. Das führte für viele innerstädtische Shopping Center schon früh zu Problemen, wie hohe Leerstände oder häufige Mieterwechsel, die oft bis heute noch bestehen. „Distressed assets“ nennen Investoren aus dem angelsächsischen Ausland solche Immobilien.

Viele Probleme des Einzelhandels werden also bei weitem nicht durch die wachsende Konkurrenz des Online-Handels verursacht, sondern sind Fol-

ge von Strukturkrisen, die sich über Jahrzehnte in zahlreichen deutschen Innenstädten und häufig in nicht wirklich gut konzipierten Immobilien entwickelt haben. Hinzu kommt auch noch die veränderte Wirtschaftsstruktur in Deutschland. Das Ende ganzer Industrien (Kohle, Stahl, Textilindustrie, Konzentration des Automobilbaus und der Braunkohle, Schließung von Bundeswehrstandorten usw.) führt für viele betroffene Städte und Regionen zu einer anhaltenden Krise. Die Bevölkerung zieht in die prosperierenden Großstädte und lässt finanzschwache und immer unansehnlicher werdende Städte und Kommunen zurück.

Betroffen ist von dieser Entwicklung vor allem der Bereich des Einzelhandels, der Waren für den nicht täglichen Bedarf anbietet, d. h. wesentlich der Bekleidungshandel. Der schleichende Umsatzrückgang zeigt sich in den großen Einkaufszentren und in den Innenstädten selbst von Großmetropolen wie Hamburg, Frankfurt oder München. Die Konsumenten nehmen sich die Zeit, um ausgiebig zu sparen, nehmen die langen Wege zu Outlet-Centern in Kauf oder nutzen das Internet. Zur Verschärfung der Nutzungstrennungen hat auch das Verhalten von Banken und Investoren beigetragen. Oftmals waren die Finanzierungsinstrumente und Investitionsvehikel auf monostrukturierte Nutzungen angelegt. Die heute angestrebte Risikodiversifizierung durch einen variablen Nutzungsmix war noch vor wenigen Jahren deutlich schwieriger finanzierbar oder von Investoren nicht nachgefragt.

Kommunalpolitiker haben hohen Handlungsbedarf verstanden

In Summe drohen viele deutsche Innenstädte weiter zu veröden. Eine Studie des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung und des Hauptverbands des deutschen Einzelhandels (HDE) warnte bereits vor zwei Jahren vor massiven Leerständen und forderte die Städte und Gemeinden auf, sich über Möglichkeiten der Verdichtung ihrer Innenstädte Gedanken zu machen. Die Politik müsse beispielsweise das Planungsrecht modifizieren, damit Ladenlokale zusammengelegt oder Geschäftsräume am Rande der Fußgängerzonen in Wohnraum umgewidmet werden können. Auch müsse über veränderte Ladenschlusszeiten gerade in den Innenstädten nachgedacht werden, denn insbesondere viele südeuropäische Länder beweisen mit flexiblen Ladenschlusszeiten, dass ihre Innenstädte auch noch abends belebt sein können.

Der Handlungsbedarf in den Kommunen zur Restrukturierung ihrer Innenstädte kommt inzwischen zudem auch noch von anderer Seite. Die Diskussion um den Klimawandel forciert ein verändertes Nachdenken über die Verkehrssituation, die künftigen Verkehrsflüsse und die indivi-

duelle Mobilität. Ein Zusammenwachsen der Lebensbereiche Wohnen, Arbeiten und Einkaufen erscheint schon deshalb unbedingt wünschenswert, um den Verkehr einzudämmen und das Auto aus den Innenstädten allmählich zurückzudrängen.

Die Autorin einer großen deutschen Tageszeitung schrieb dazu: „Und die Innenstädte? Hätten endlich die Chance, etwas anderes zu sein als immer noch eine weitere austauschbare Fußgängerzone, ein Riesenareal mit Shoppingmall oder Einkaufsarkaden. Ich träume zum Beispiel schon seit Langem von Schlaf-Cafés, in denen es sich die Besucher auf Sofas gemütlich machen, weil man schon viel zu viele Stunden auf den Beinen ist. Oder wie wäre es mit Coworking Spaces, in denen sich der Kunde auch mal nur für einen Nachmittag einen Schreibtisch mieten kann?“ Es gäbe demnach genug Alternativen zu der „Shoppingödnis“, die die Städte momentan narkotisiere. „Vielleicht bietet das Sterben des Einzelhandels endlich die Möglichkeit, der wirklichen Welt in unseren Zentren Platz zu verschaffen. Das Einkaufen darf dann ruhig im virtuellen Raum stattfinden“, schrieb die Autorin weiter.

Viele Innenstädte sind schon heute auf der Suche nach einem neuen Profil. Schlaf-Cafés dürften dabei sicherlich nur eine eher kleine Teillösung bedeuten. Vielmehr geht es um die Definition, wie eine Kommune ihre Stadt und damit auch ihre Innenstadt sieht, etwa als eine Industriestadt, als Dienstleistungszentrum, als eine Bildungsstadt, als Kultur- oder Wissenschaftszentrum, als Anziehungsort für Touristen oder gar als alles zusammen. Für Städte wie Wolfsburg oder Ingolstadt (beides Autozentren), Tübingen oder Göttingen (Universitätsstädte), Westerland auf Sylt oder Garmisch-Partenkirchen (Tourismusziele) erscheint die Definition einer Kernkompetenz mit dem dazugehörigen Profil ganz leicht. Für Städte wie Hameln, Detmold, Frankfurt an der Oder, Landshut, Fulda oder Gießen wird eine solche Definition schon schwieriger, gleichwohl erscheint sie notwendig, um die künftige Entwicklung dieser Mittelstädte erfolgreich meistern zu können.

Die Krise des Einzelhandels ist also nicht die Ursache, sondern auch eine zusätzliche Folge der Krise in vielen deutschen Klein- und Mittelstädten. Zugleich aber bildet diese Krise den Ausgangspunkt für zahlreiche Neuentwicklungen und damit auch für sehr interessante Investments. Denn in den Städten und Gemeinden haben die Verantwortlichen bereits erkannt, dass sie für ihre Innenstädte neue Wege gehen müssen. Zwei Beispiele:

Beispiele für Investments in Immobilien-Revitalisierung

Die Königspassage liegt inmitten des schönsten Teils der historischen Altstadt der Hansestadt Lübeck direkt an der Königstraße und gegenüber der Marien-

kirche, die als Mutterkirche der Backsteingotik gilt. Lübeck reicht bis an die Lübecker Bucht, einer Meeresbucht der Ostsee, von der aus sich nach Norden und nach Osten zahlreiche Badeorte erstrecken. Die Hansestadt profitiert vom wachsenden Tourismus. Seit 2005 hat sich die Zahl der Touristen von gut 900 000 auf über 1,8 Mio. verdoppelt. Die wirtschaftliche Entwicklung folgt nicht ganz der bundesweiten. Auch die Arbeitslosenzahl ist mit über 7% noch höher als im Bundesdurchschnitt. Die nur mittlere Kaufkraft der Lübecker Verbraucher zeigt sich daran, dass das Pro-Kopf-Einkommen der Stadt nahezu gleich hoch ist wie das bundesweite Pro-Kopf-Einkommen, was für eine Stadt dieser Größe untypisch niedrig ist.

Die Königspassage eröffnete im Jahr 1994 und hat seitdem in keinem Jahr eine befriedigende Entwicklung mit zum Teil hohen Leerständen genommen. Das sich passagenähnlich durch das gesamte Gebäude hinziehende Center mit rund 15 000 qm Nutzfläche ist durch eine Glaspyramide überdacht und verfügt in der Mitte über einen Lichthof, wodurch die Flächen sehr gut belichtet sind. Die ERWE Immobilien AG hat die Königspassage schließlich im Frühjahr 2018 übernommen und wird zur Revitalisierung der Flächen einen deutlich zweistelligen Millionenbetrag investieren.

In vielen Gesprächen mit Verantwortlichen der Stadt und auf Grundlage neuer Flächenkonzepte konnte erkannt werden, dass die Königspassage erfolgreich entwickelt werden kann und damit verhindert wird, dass an einer sehr attraktiven Lage mitten im Herzen der Lübecker Altstadt eine Ruine entsteht, die die Qualität des Standorts nachhaltig gefährdet. Die Hansestadt sah für sich die Chance, nicht nur den Standort wieder zu beleben und damit seine Innenstadt attraktiver zu machen, sondern auch um den eigenen Flächenbedarf befriedigen zu können.

Die Stadt benötigte dringend Flächen, um ein Bürgerzentrum unterzubringen. Nach entsprechend langfristig vereinbarter Bindung wird aktuell mehr als die Hälfte der Flächen für den neuen Mieter umgebaut und renoviert. Künftig wird die Hansestadt ihren Bürgern wichtige Dienstleistungen, etwa des Einwohnermeldeamtes und des Passwesens, wieder mitten im Herzen der Stadt offen und kundenfreundlich anbieten können. Das Investment der ERWE Immobilien AG hat so einen attraktiven Mieter gewonnen, der für eine nachhaltige Frequenz der Passage sorgt und sie für zahlreiche weitere Mieter ansprechend macht.

Das zweite Beispiel betrifft ein Einkaufszentrum in der Innenstadt von Speyer im Bundesland Rheinland-Pfalz. Die kreisfreie Stadt liegt mitten im wirtschaftlich sehr starken Rhein-Neckar-Raum in direkter Nachbarschaft von Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen. Weltweit bekannt ist Speyer durch seinen Dom, der größten romanischen Kirche der Welt, zugleich als

Anziehungspunkt für Touristen ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Das Pro-Kopf-Einkommen in Speyer liegt um etwa 70% über dem von Lübeck.

Die „Postgalerie“ wurde im Jahr 2012 in das denkmalgeschützte ehemalige Gebäude der Oberpostdirektion eingebaut, einem schlossartigen, dreigeschossigen neubarocken Mansardendachbau, mit einer Sandsteinquaderfassade aus dem Jahr 1901. Das Gebäude wurde noch bis 2002 von der Deutschen Post genutzt. Die Hauptfassade des Gebäudes, das fast vollständig einen ganzen Straßenblock einnimmt, liegt am Postplatz 1, der unmittelbar vor dem historischen Hauptstadttor der Stadt liegt, dem Altpörtel, der die Speyerer Hauptstraße, die Maximilianstraße, im Westen so abschließt wie der Speyerer Dom im Osten.

Trotz der sehr guten zentralen Lage und obwohl die „Postgalerie“ Speyer das größte Einkaufszentrum der Stadt ist, konnte das Zentrum weder von den vielen Touristen noch von der hohen Kaufkraft der Einwohner profitieren. Als Problem erwies sich für das Center die Erkennbarkeit und Zugänglichkeit sowie die bauliche Erschließung der Flächen, eine hohe Mieterfluktuation und schließlich auch ein steter Leerstand von zuletzt 30% der Fläche. Auch diese Immobilie hat die ERWE Immobilien AG mit dem Ziel übernommen, sie zu repositionieren und damit einen für die Stadt sehr wichtigen, zentralen Standort wieder zu beleben.

Den Einstieg in die Revitalisierung markieren eine Neuordnung der Flächen sowie die Nutzung von Ausbaumöglichkeiten. Nach Gesprächen und Verhandlungen mit den Verantwortlichen der Behörden (Stadtverwaltung, Bauamt, Denkmalschutz) kann ERWE die Bestandsflächen des Centers deutlich erweitern. Ein großer Teil dieser Flächen wurde langfristig an die österreichische Hotelgruppe Amedia vermietet. Damit erhält die „Postgalerie“ einen neuen Schwerpunkt. Neben der Umwidmung sowie dem Umbau in Hotelflächen und Hotelzimmer läuft die weitere Revitalisierung der Einzelhandelsflächen und der Mall in einem hellen und modernen Design. Zudem wird die Aufenthaltsqualität durch ein deutlich erweitertes Gastronomieangebot erhöht. So ist es gelungen, aus einem Shopping-Center eine multifunktionale Innenstadtimmobilie zu machen.

Die ERWE Immobilien AG setzt insofern auf die Zukunft der Innenstadt, die durch andere Immobilientypen geprägt werden dürfte als bisher. Erkennbar ist schon jetzt, dass die Mischnutzung im Vordergrund stehen wird und die Angebote im Einzelhandel sich daran orientieren werden, was der Internethandel nicht bieten kann. Es wird um Aufenthaltsqualität gehen, genauso wie erlebtes und gut beratendes Einkaufen sowie genussorientiertes Konsumieren. Schwierig wird es weiterhin für die Großflächen werden, die die eigentlichen Verlierer der Veränderungen in

der Einzelhandelslandschaft sind. Die Dominanz der großen Kaufhäuser, die einst die Innenstädte prägten, wird von flexibleren Flächenkonzepten (multi-tenant Konzepte) abgelöst.

Die aktuellen Erfahrungen zeigen, dass Gebäude der Zukunft sehr viel flexibler sein müssen, um der veränderten Taktung des Konsumverhaltens oder der Nutzungsansprüche Rechnung tragen zu können. Welche Überraschungen die Digitalisierung noch bringen wird, ist nicht absehbar. Schon deshalb sollte man mit flexiblen Flächenkonzepten auf immer neue Anforderungen vorbereitet sein.

Zahlreiche Einzelhandelsflächen können und müssen neu belebt und dabei oft völlig anderen Nutzungsschwerpunkten zugeführt werden, Büros, Hotels, Bürgerzentren oder auch Wohnungen. Im Zuge der notwendigen Veränderungen in vielen deutschen Innenstädten wandeln sich Bedarf und Nachfrage. Wohnen, Arbeiten und Einkaufen rücken wieder enger zusammen und ermöglichen mit den alten Flächen, neue Konzepte umzusetzen – sogar auch Schlaf-Cafés. Positiv zu vermerken ist, dass Banken und Investoren diesen Trend erkannt haben. In vielen Städten hat ein Umbau bereits begonnen, so dass künftig neue Begegnungsstätten entstehen werden, die wieder mehr Menschen anziehen und binden. Dort wo sich Menschen niederlassen, leben und bleiben, sind die Chancen auf sehr ertragsstarke Investments in Nutzflächen – ob fürs Arbeiten, Einkaufen oder Wohnen – sehr groß. Zudem werden wir uns noch stärker mit dem Nachhaltigkeitsgedanken auseinandersetzen müssen. Dies wird sich noch weiter auf die technische Gebäudequalität auswirken, aber genauso auf das Image der angebotenen Nutzungen. Dabei kann davon ausgegangen werden, dass es eine höhere Bereitschaft bei Nutzern und Investoren geben wird, die damit verbundenen finanziellen Belastungen angemessen gemeinsam zu tragen. 