



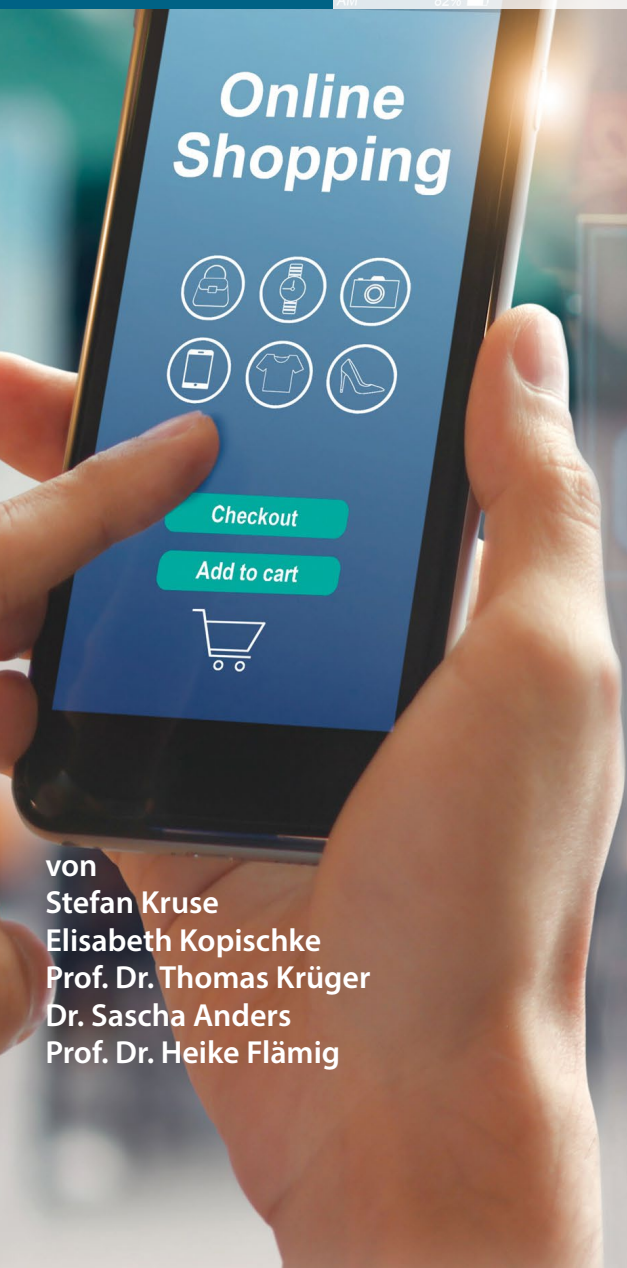
Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung

im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



BBSR-
Online-Publikation
06/2023

Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Einzelhandel in Städten und Zentren



von
Stefan Kruse
Elisabeth Kopischke
Prof. Dr. Thomas Krüger
Dr. Sascha Anders
Prof. Dr. Heike Flämig

Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Einzelhandel in Städten und Zentren

Überblick zum Stand der Forschung

Das Projekt des Forschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt)“ wurde vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Auftrag des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) durchgeführt.

IMPRESSUM

Herausgeber

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

Wissenschaftliche Begleitung

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
RS 2 „Stadtentwicklung“
Dr. Andrea Jonas
andrea.jonas@bbr.bund.de

Begleitung im Bundesministerium

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB)
Referat S II 5 – Lebendige Zentren, Nationale Projekte des Städtebaus
Ingo Weiß

Auftragnehmer/Autorinnen und Autoren

Junker+Kruse, Stadtforschung Planung, Dortmund
Stefan Kruse, Elisabeth Kopischke
info@junker-kruse.de

HCU – HafenCity Universität Hamburg
Prof. Dr. Thomas Krüger, Dr. Sascha Anders
thomas.krueger@hcu-hamburg.de

TUHH – Technische Universität Hamburg
Institut für Verkehrsplanung und Logistik W8
Prof. Dr. Heike Flämig
flaemig@tuhh.de

Stand

Februar 2023

Gestaltung

Junker+Kruse Stadtforschung Planung, Dortmund
Susanne Hulitschke

Bildnachweis

Titelbild: ipopba – stock.adobe.com (links), stokkete – stock.adobe.com (rechts)

Vervielfältigung

Alle Rechte vorbehalten

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

Zitierweise

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.), 2023:
Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Einzelhandel in Städten und Zentren: Überblick zum Stand der Forschung.
BBSR-Online-Publikation 06/2023, Bonn.

Inhaltsverzeichnis

Zentrale Ergebnisse im Überblick	5
Strukturwandel im Einzelhandel	6
Onlinehandel und Standortstrukturen vor der COVID-19-Pandemie	7
Nachfrageseite	7
Digitalisierung und urbane Logistikkonzepte	8
Auswirkungen der Pandemie auf die Zentren	9
Ausblick	11
Literatur	12

Zentrale Ergebnisse im Überblick

Innenstädte sind der überragende Identitätsraum der Stadtgesellschaft. Neben ihrer ökonomischen Mittelpunktfunktion waren und sind sie auch die „Bühne“ der Gesellschaft. Die Zentren sind nicht nur „Marktplatz“, sondern auch sozialer Raum, in dem sich verschiedene Bevölkerungsgruppen begegnen und austauschen.

Die Leitfunktion des Einzelhandels war für die Innenstädte und die Stadt- und Ortsteilzentren lange unbestritten. Bereits vor der COVID-19-Pandemie haben sich jedoch die Konkurrenz großer Einkaufszentren auf der sogenannten „grünen Wiese“ und der zunehmende Onlinehandel vielerorts negativ auf die Einzelhandelslandschaft und die Vitalität der Zentren ausgewirkt. Die Pandemie hat die Debatte über die Entwicklung der Innenstädte verstärkt und vor allem die Zukunftsfähigkeit dominanter innerstädtischer Nutzungen – Einzelhandel, Gastronomie und Büro – hinterfragt und in den öffentlichen Fokus gerückt.

Das BMWStB und das BBSR haben daher das ExWoSt-Forschungsprojekt „Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und des Online-Handels auf den Einzelhandel in Städten, Gemeinden und Regionen, insbesondere in den Zentren“ in Auftrag gegeben. Diese erste Publikation fasst bisherige Studien und Entwicklungen zum Forschungsthema zusammen. Im Laufe der Projektbearbeitung bis Mitte 2024 sind weitere Veröffentlichungen zu empirischen Ergebnissen und Handlungsempfehlungen geplant.

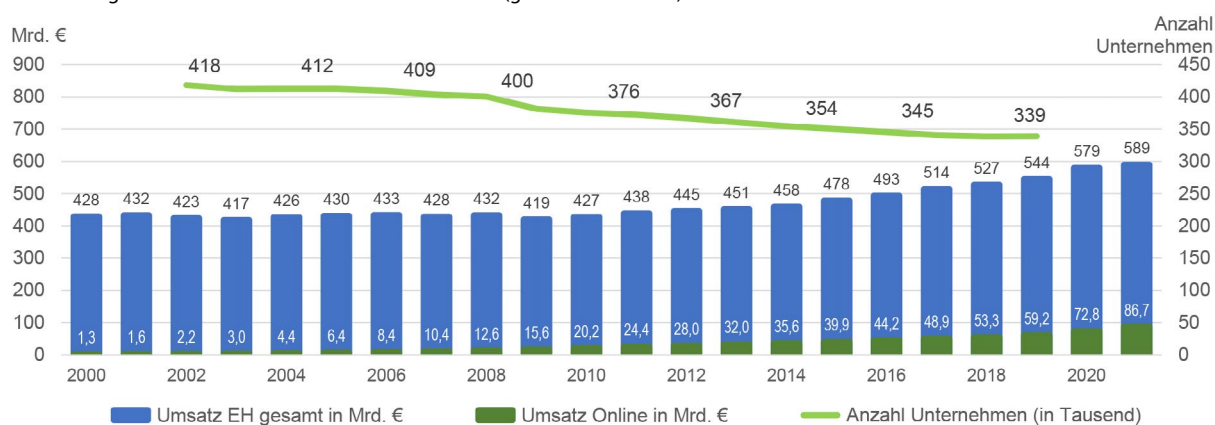
Bislang können die folgenden Ergebnisse herausgestellt werden (Stand: Dezember 2022):

- Der Strukturwandel des Einzelhandels war schon lange vor der Pandemie in vielen Innenstädten in Deutschland sichtbar (Stichwort: Warenhauskrise). Trotzdem profitierten die Zentren von einer hohen Nachfrage nach Konsumgütern und entwickelten sich bis zu Beginn der Pandemie weitestgehend stabil. Diese Situation hat sich durch die Pandemie – und aktuell verstärkt durch die Energiekrise und die steigende Inflation – grundlegend verändert. Zurzeit ist noch nicht absehbar, wie Preisentwicklungen, Materialknappheit und sinkende Kaufkraft die ökonomische Situation der innerstädtischen Nutzungen verändern werden.
- Der Rückgang der stationären Einzelhandelsflächen in den Zentren hat sich durch die Pandemie noch einmal beschleunigt. Zurzeit deutet vieles darauf hin, dass der Rückgang vor allem schwächere innerstädtische Einzelhandelslagen, aber auch einzelne Shopping-Center betrifft. Diese Entwicklung spiegelt sich auch in den Mieten wider. Gerade in größeren Städten mit hohen Mietniveaus sind diese (teilweise) gesunken. Stadtteil- und Fachmarktzentren zeigten sich während der Pandemie weitestgehend stabil.
- Entgegen der Befürchtungen kamen der stationäre Einzelhandel und andere gewerbliche Nutzungen in den Zentren insgesamt wesentlich besser durch die Pandemie als erwartet. Die Leerstände haben in den Innenstädten zwar zugenommen, sie beschränken sich häufig jedoch auf schwächere Lagen und bleiben insgesamt betrachtet auf einem relativ niedrigen Niveau.
- Frequenzmessungen der Passanten zeigen, dass die Besuchshäufigkeiten vieler Hauptlagen wieder das vorpandemische Niveau erreicht haben. Die aktuelle Energiekrise macht es jedoch unwahrscheinlich, dass das Umsatzniveau aus 2019 in naher Zukunft wieder erreicht werden kann. Das betrifft auch den Onlinehandel.
- Unterschiedliche Befragungen zeigen, dass das Einkaufen nach wie vor der Hauptbesuchsgrund für die Innenstadt ist. Bei Jüngeren ist jedoch zu beobachten, dass die Bedeutung dieses Einkaufsstandortes nachlässt.
- Die Wirkungen des Onlinehandels und der COVID-19-Pandemie auf die Innenstädte können aktuell noch nicht abschließend beurteilt werden. Die Zwischenergebnisse zeigen aber auch: Innenstädte und Stadt-/Ortsteilzentren sind sehr unterschiedlich strukturiert und besitzen unterschiedliche Voraussetzungen und Potenziale, um auf die Krise zu reagieren.

Strukturwandel im Einzelhandel

Die Entwicklung des stationären Einzelhandels war in den vergangenen 30 Jahren durch einen Umsatz- und Flächenzuwachs vor allem außerhalb der Zentren geprägt. Das Flächenwachstum hat sich in den letzten zehn Jahren allerdings weiter verlangsamt und kam bereits vor der Pandemie nahezu zum Stillstand. Gleichzeitig ist eine zunehmende Filialisierung und Internationalisierung der Angebotsformen festzustellen (vgl. HDE 2021: 25). Dies wurde durch eine stabile gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland erheblich beeinflusst, die – auch durch das stetige Bevölkerungswachstum – zu einem wachsenden Kaufkraftpotenzial geführt hat. In der Konsequenz sind Einzelhandelszentren größer geworden, allerdings nicht nur an traditionellen Orten, sondern insbesondere auch an neuen Standorten, die in Konkurrenz zu den Innenstädten getreten sind. Gleichzeitig hat sich der Einzelhandel aus der Fläche zurückgezogen und die Anzahl der Einzelhandelsunternehmen – vor allem im inhabergeführten Einzelhandel – ist stark zurückgegangen (siehe Abbildung 1). Mit Blick auf den Bestand der Einzelhandelsflächen nach der Lage innerhalb der Stadt zeigt sich, dass bereits zu Beginn der Pandemie deutlich weniger als ein Drittel der Verkaufsflächen in Stadtzentren lag (vgl. Anders 2021: 203; Greipl 2010: 16).

Abbildung 1
Entwicklung der Anzahl der Betriebe und des Umsatzes (gesamt und online) im Einzelhandel im Zeitraum 2000 bis 2021



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von HDE 2021, GfK/HDE nach Hahn 2020

Der Strukturwandel im Einzelhandel führt an vielen Standorten zu einem erheblichen Niveauunterschied zwischen den unterschiedlichen Lagen. Darunter fallen handelsgeprägte Geschäftsstraßen sowie die Angebote innerhalb und außerhalb der Shopping-Center. Viele Fachleute gingen bis zum Beginn der COVID-19-Pandemie davon aus, dass die frequenzstarken Einzelhandelsstandorte in den Innenstädten trotz des starken Wachstums im Onlinehandel auch zukünftig attraktiv bleiben. An einigen Standorten war zudem eine Gastronomisierung der Einzelhandelslagen zu beobachten.

Allerdings zeichnet sich schon seit mehreren Jahren eine Erosion des Einzelhandelsangebots in peripher gelegenen Klein- und Mittelstädten (in einem strukturschwachen Umfeld) sowie in Nebenlagen der Zentren größerer Städte ab (vgl. Kopischke/Kruse 2012). Diese innerstädtischen Randbereiche oder kleinen Städte sind in der Regel durch Trading-Down-Effekte gekennzeichnet. Hier siedeln sich zunehmend discountorientierter Einzelhandel oder Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe an, die nicht wesentlich auf Frequenz und Publikum angewiesen sind. Vor dem Hintergrund der aktuellen Debatte um die Wirkungen des Onlinehandels und der COVID-19-Pandemie ist deshalb zu berücksichtigen, dass diese unterschiedlichen Standortkategorien mit ganz unterschiedlichen Voraussetzungen „in die Pandemie gegangen sind“ und sich vermutlich auch weiterhin sehr unterschiedlich entwickeln werden.

Onlinehandel und Standortstrukturen vor der COVID-19-Pandemie

Der Handelssektor hat sich seit den 2000er-Jahren bei einem jährlichen Wachstum des Onlinehandels von rund 10 % erheblich verändert. Im Jahr 2019 hatte der Onlinehandel branchenübergreifend einen Gesamtumsatz von knapp 59 Mrd. Euro beziehungsweise einen Anteil von etwa 11 % (vgl. HDE 2021: 27). Bei den innerstadttypischen Branchen „Bekleidung“ und „Multimedia“ lagen die Anteile mit 30 bzw. 34 % bereits im Jahr 2019 deutlich über dem Durchschnitt (vgl. HDE 2020: 12). Bemerkenswert ist dabei, dass die Grenzen zwischen „online“ und „stationär“ schon vor der Pandemie zunehmend verschwommen sind. Im Jahr 2020 wurden bereits rund 33 % des Onlineumsatzes durch den stationären Handel (bzw. dessen Portale) erwirtschaftet. Trotz steigender Onlineanteile ist der gesamte stationäre Einzelhandel bis Anfang 2020 stabil geblieben oder sogar leicht gewachsen. Dies ist vor allem auf die hohen Umsätze von Fast Moving Consumer Goods (FMCG; Lebensmittel und Drogerieartikel) zurückzuführen, bei denen die Onlineanteile trotz eines starken Wachstums noch sehr gering waren (vgl. HDE 2020: 15).

In den letzten Jahren haben verschiedene Studien darauf hingewiesen, dass eine Trendwende des Einzelhandels bevorzustehen scheint und sich der Rückgang der Einzelhandelsgeschäfte in den Städten noch einmal (deutlich) beschleunigen wird (vgl. IFH 2019: 52). Damit verbunden war die Forderung nach einer vielfältigen Nutzungsmischung in den Innenstädten, die sich vom Fokus auf den Einzelhandel in den zentralen Lagen lösen sollten. Diese Umorientierung ist jedoch nicht neu. Im Gegenteil wurde zum Beispiel im Jahr 2008 das Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ eingeführt, um Innenstädte und Stadtteilzentren zu stärken. Ziel des Programms ist es unter anderem, die Stadtbaukultur, die Funktionsfähigkeit, die soziale Bedeutung und den kulturellen Reichtum der Zentren zu erhalten beziehungsweise wiederzugewinnen (vgl. BMI 2018; BBSR 2017). Im Jahr 2020 wurden diese Zielsetzungen in das Programm „Lebendig Zentren“ überführt. Ähnliche Strategien wurden im Weißbuch Innenstadt aus dem Jahr 2011 formuliert. Auch hier wird die große Bedeutung der funktionalen Vielfalt der Innenstädte hervorgehoben (vgl. BMVBS 2011).

Die strukturellen Veränderungen in den Innenstädten haben auch dazu geführt, dass sich die Akteursstruktur in der Zentrenentwicklung geändert hat. Neben den Gewerbetreibenden und den Eigentümerinnen und Eigentümern spielen zunehmend zivilgesellschaftlich getragene Institutionen und Zusammenschlüsse bei der Entwicklung der Innenstädte eine Rolle. Sie treten als Impulsgeber für Innovationen auf und beleben durch neue Sichtweisen und Formate die Innenstädte. Das betrifft nicht nur die Nutzung der Immobilien, sondern auch geänderte Ansprüche an den öffentlichen Raum als Aufenthalts- und Kommunikationsort (vgl. BBSR 2021).

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die innerstädtischen Zentren über die Fußgängerzonen hinaus traditionell durch einen differenzierten Akteurs- und Nutzungsmix gekennzeichnet sind. Dabei besitzen Handel, Gastronomie, Büros, Kultur- und Bildungseinrichtungen sowie verschiedene stationäre Dienstleistungen wie Ärzte oder Handwerksbetriebe eine erhebliche Bedeutung.

Nachfrageseite

Obwohl der Anteil des Einzelhandelsumsatzes an den privaten Konsumausgaben in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich gefallen ist – vor der Pandemie lag der Anteil bei rund 31 % (vgl. HDE 2018: 11) – sind die Konsum- oder Verbrauchsausgaben absolut betrachtet leicht gestiegen.

Dabei hat die Suburbanisierung des Wohnens zu einer Nachfrage nach Standorten geführt, die mit dem Pkw gut erreichbar sind. Die stadträumlichen Strukturen, die daraus hervorgegangen sind, beispielsweise Fachmarkttagglomerationen an städtebaulich nicht integrierten Standorten, sind aufgrund ihrer großen Flächeninanspruchnahme, relativ unattraktiven Gestaltung und Monofunktionalität in den vergangenen Jahren immer wieder kritisiert worden. Allerdings erfreuen sich diese Angebotsformen und das damit verbundene Einkaufs-

verhalten nach wie vor großer Beliebtheit (vgl. Uttke 2009). Erste Befragungen zum Einkaufsverhalten nach der Pandemie zeigen, dass sich diese Tendenz sogar noch verstärkt hat (vgl. EHI/Hahn 2022: 12).

Digitalisierung und urbane Logistikkonzepte

Seit den 1990er-Jahren sind der Handel und die Logistik durch eine zunehmende Digitalisierung gekennzeichnet. Die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien vereinfachen die gesamte Logistikkette und ermöglichen Bestandsübersichten in Echtzeit. Durch eine erhöhte und flexibilisierte Lieferfrequenz versuchen die Unternehmen die hohen Anforderungen an die Warenverfügbarkeit zu erfüllen und die Kapitalbindungs-, Lager- und Mietkosten, insbesondere in den Zentren, zu senken. Die Beschleunigung der Auftragsabwicklung führt zu immer kleineren Sendungen, sodass sich die Lieferstrukturen von Speditionen in Richtung von Kurier-, Express-, und Paketdienstleistern (KEP) verschieben (vgl. Thaller et al. 2017). Als Ergebnis dieser Entwicklungen ist das Versandaufkommen von Paketen in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Mit dem Beginn der COVID-19-Pandemie erhöhte sich das Sendungsaufkommen von 3.650 Mio. (2019) auf 4.510 Mio. (2021) Paket-sendungen noch einmal deutlich (vgl. BIEK 2022).

Der Lieferverkehr auf der letzten Meile wurde bereits in den 1980er- und 1990er-Jahren unter dem Stichwort Citylogistik thematisiert. Unter Citylogistik wird die kooperative Belieferung von sogenannten „Problemkunden“ oder „Problemzonen“ (Beispiel: Fußgängerzone) verstanden (vgl. BMVBS 2006). Durch die Nutzung von urbanen Konsolidierungszentren soll eine Bündelung der Warenströme erreicht werden, die das Verkehrsaufkommen in den urbanen Zentren reduziert (vgl. Douglas et al. 2020). Da die Abwicklung der letzten Meile an die Endkunden in etwa die gleichen Kosten verursacht wie die Summe aller vorgelagerten Logistikprozesse, versuchen die Unternehmen seit den 2000er-Jahren, die Zustellung von der Anwesenheit des Empfängers zu entkoppeln. Als Lösung werden kleinere logistische Knoten und umweltverträglichere Transportmittel in die letzte Meile integriert. Die Ansätze reichen von Sammelbestellern in den 1970er-Jahren, über die Einführung von Paketshops bis zu Schließfachsystemen seit den 2000er-Jahren. Dazu zählen zum Beispiel Packstationen, an denen kein Personal mehr für die Übergabe benötigt wird.

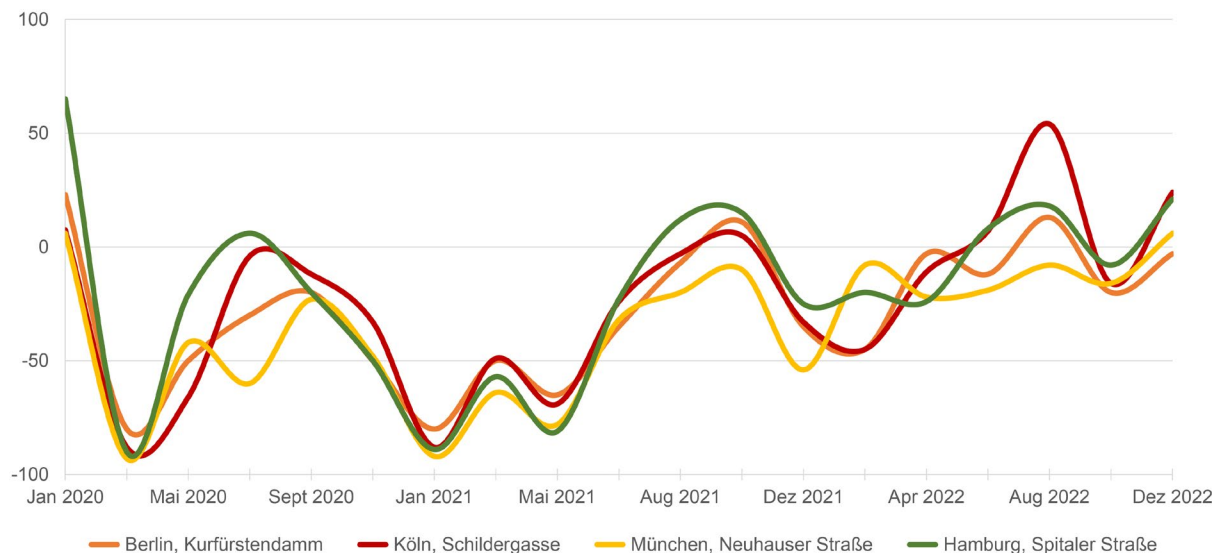
Auch die Umstellung der Belieferungsfahrzeuge auf batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) oder die Verlagerung auf Mikrofahrzeuge wie Lastenräder, Transportroboter oder Transportdrohnen erhöht die Nachfrage nach Konsolidierungs- bzw. Verteilpunkten in den Servicegebieten (vgl. Baum et al. 2019). Da für diesen sogenannten Mikrohub bisher kaum Flächen vorgesehen waren, entstehen sie häufig als (mobile) innerstädtische Knoten (vgl. Havers 2021). Zunehmend werden aber auch leerstehende Flächen in den Innenstädten für Lieferdienste genutzt (vgl. logix 2021).

Auswirkungen der Pandemie auf die Zentren

Bislang wirkt die Pandemie wie ein Trendbeschleuniger und hat dazu geführt, dass sich die Umsatzanteile im Einzelhandel noch einmal erheblich in Richtung Onlineeinkauf verschoben haben (vgl. Goecke/Rusche 2021). Im Jahr 2021 machte der Onlinehandel 15 % des gesamten Einzelhandelsumsatzes aus. Dabei stieg gerade der Onlineanteil der innenstadtaffinen Sortimente wie Bekleidung (47 %) und Multimedia (44 %) durch die Pandemie noch einmal erheblich an (vgl. HDE 2022b: 15; BEVH 2021). Gleichzeitig hat Amazon seine marktbeherrschende Stellung über den Eigenhandel und den „Marketplace“ weiter ausgebaut. Aktuell liegen die Anteile von Amazon am gesamten Onlineumsatz bei 54 % und die Tendenz ist weiterhin steigend (vgl. HDE 2022b: 28).

Mit der Aufhebung des Großteils der pandemiebedingten Beschränkungen ab Frühjahr 2022 sind die Kundinnen und Kunden jedoch wieder verstärkt in die Zentren der größeren Städte zurückgekommen. Bis zum Herbst des Jahres haben sich zumindest die Passantenfrequenzen in den Großstädten Deutschlands wieder dem Vor-Pandemie-Niveau angeglichen (vgl. hystreet.com 2022) (siehe Abbildung 2).

Abbildung 2
Passantenfrequenzen ausgewählter Großstädte im Vergleich zum Durchschnitt im Jahr 2019 in %

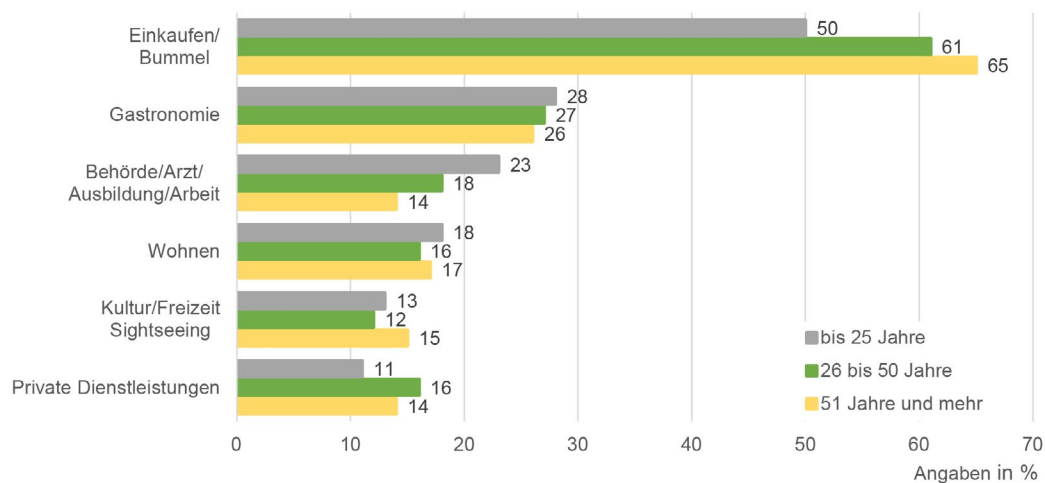


Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von hystreet.com, 2022 nach <https://www.dashboard-deutschland.de/>

Trotz des starken Wachstums der Umsätze in Richtung Onlinehandel geben Befragte in aktuellen Untersuchungen weiterhin das Einkaufen als Hauptbesuchsgrund für den Besuch der Innenstadt an. Die Befragungen stellen allerdings auch heraus, dass diese Dominanz bei jüngeren Befragten nicht mehr so stark ausgeprägt ist (vgl. CIMA 2022) (siehe Abbildung 3, Seite 10).

Zur Umsatzentwicklung des stationären Einzelhandels nach der Pandemie gibt es bislang keine belastbare Datenbasis. Wie realistisch es ist, dass auch die Umsätze des stationären Einzelhandels auf das Vorkrisenniveau zurückkehren, kann aktuell nicht abgeschätzt werden. Aktuelle Umsatzzahlen bestätigen aber die Tendenz, dass der stationäre Handel gegenüber dem Onlinehandel wieder aufgeholt hat. Für das gesamte Geschäftsjahr 2022 rechnet der Handelsverband Deutschland (HDE) im stationären Handel mit einem Plus von rund 9 % im Vergleich zum Vorjahr. Für den Onlinehandel wird hingegen ein Rückgang von knapp 2 % prognostiziert (vgl. HDE 2022a: 17).

Abbildung 3
Onlinebefragung „Vitale Innenstädte“ (2020) zur Frage „Warum sind Sie heute in der Innenstadt?“



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von IfH Vitale Innenstadt 2020; Mehrfachnennungen möglich, N = 57.863 zu 107 Innenstädten

Trotzdem leidet der gesamte Einzelhandel in den Innenstädten genauso wie andere zentrenaffine Nutzungen, wie zum Beispiel Gastronomie und Kultur, unter den aktuell schwierigen ökonomischen Rahmenbedingungen. Es ist deshalb zu erwarten, dass Einzelhandelsflächen in zentralen Lagen auf absehbare Zeit nicht mehr zunehmen werden. Vielmehr ist davon auszugehen, dass gerade die oberen Stockwerke durch andere, unter Umständen neue und innovative Nutzungen belegt werden und (ehemalige) Warenhausstandorte und Shopping-Center-Standorte stärker mischgenutzt werden. Dies hatte Hangebruch (2020) bereits vor der Pandemie in einer Studie zu Warenhausstandorten herausgearbeitet.

Obwohl Unternehmensinsolvenzen seit Ausbruch der Pandemie – auch nach Ende der ausgesetzten Insolvenzantragspflicht – auf einem sehr niedrigen Niveau verblieben sind, stieg der Leerstand von Gewerbeimmobilien laut Immobilienverband Deutschland (IVD) vor allem in Klein- und Mittelstädten deutlich an. Dort liegt die Leerstandsquote in den 1A-Lagen mit rund 15 % recht hoch und erreicht in den 1B-Lagen bis zu 25 % (vgl. IVD 2021a). Für alle Stadtgrößen kann jedoch festgehalten werden, dass die Leerstände in den Innenstädten bislang nicht den Stand erreicht haben, den viele Fachleute zu Beginn der Pandemie befürchtet haben (vgl. Heinemann 2021). In vielen Kommunen liegen die Quoten lediglich zwischen 5 und 10 % (vgl. EHI 2022: 9). Allerdings stellte der HDE im Dezember 2022 heraus, dass die Anzahl der stationären Einzelhandelsgeschäfte seit 2019 (bis Ende 2022) um insgesamt 41.000 zurückgegangen ist. In den Jahren vor der Pandemie war der Rückgang mit 5.000 Geschäften pro Jahr noch deutlich geringer. Auch wenn diese Geschäfte nicht ausschließlich in den Zentren lagen, verdeutlichen diese Zahlen die trendverstärkende Wirkung der Pandemie.

Die sinkende Nachfrage nach Gewerbeimmobilien zeigt sich auch bei der Entwicklung der Einzelhandelsmieten. Laut IVD-Gewerbe-Preisspiegel ist seit dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie ein deutlicher Bruch in der Mietentwicklung für Einzelhandelsflächen zu erkennen. Bislang sind die Rückgänge mit rund 10 % allerdings noch verhältnismäßig gering und betreffen vor allem die Großstädte (vgl. IVD 2021b).

Eine Befragung der Expansionsabteilungen im Einzelhandelssektor Ende 2022 verdeutlicht die schwierige Lage auf dem Mietmarkt. Vor allem die bislang attraktiven Einzelhandelslagen der (meist innerstädtisch gelegenen) Shopping-Center und die Toplagen der Oberzentren werden kritisch bewertet. Fachmarktzentren, Mixed-Use-Immobilien und Quartierslagen werden hingegen wesentlich positiver eingeschätzt (vgl. EHI/Hahn 2022). Für Büroimmobilien, die zu einem großen Teil auch in den Innenstädten liegen, kann der zu Beginn der Pandemie prognostizierte starke Mietrückgang bislang nicht bestätigt werden. Im Gegenteil haben sich die Büromarktmieten und die Nachfrage nach innerstädtischen Büros bislang weitestgehend stabil entwickelt (vgl. DZ Hyp 2021: 31).

Ausblick

Zum aktuellen Stand (Ende 2022) hat sich die Situation in den Innenstädten – bezogen auf die Passantenfrequenzen – an vielen Standorten normalisiert. Zwar gibt es Ankündigungen von Einzelhandelsunternehmen, die weitere Filialschließungen befürchten lassen, jedoch auch einige Neueröffnungen in den Zentren.

Für die Zukunft ist davon auszugehen, dass sich die Verkaufsflächen des stationären Einzelhandels verringern werden. In den Nebenlagen großer Städte sowie an einigen Standorten mit mehrgeschossigen Handelsnutzungen (meist ehemalige Warenhäuser) werden sich vermehrt andere Nutzungen ansiedeln. Eine ähnliche Entwicklung ist für die Shopping-Center (als 1A-Handelslage in vielen Städten) zu erwarten. Das ist zwar nicht grundsätzlich neu, könnte durch das Fortschreiten der Digitalisierung aber noch weiter an Dynamik gewinnen (vgl. Hahn 2022). Einiges deutet darauf hin, dass sich Misch- und Zwischennutzungen, Concept Stores und andere experimentelle Nutzungen als zusätzliche Elemente etablieren werden und Innenstädte dadurch als Ort für neue Konzepte auch abseits des Einzelhandels attraktiver werden.

Die vergangenen Erfahrungen mit innerstädtischen Standorten zeigen jedoch auch, dass die Neubesetzung von leerstehenden Flächen kein Selbstläufer ist. Es ist deshalb an vielen Stellen davon auszugehen, dass Handelsnutzungen ersetzt werden und es teilweise auch zu einem Niveauverlust (Trading-Down) kommt.

Es zeichnet sich zudem ab, dass der öffentliche Raum zukünftig eine höhere Aufmerksamkeit erfährt (vgl. Gendall 2020). Die Pandemie hat gezeigt, dass attraktive öffentliche Räume als Begegnungs- und Aufenthaltsort eine große Bedeutung besitzen. In diesem Kontext sind in vielen Städten Ansätze einer Mobilitätswende entwickelt worden, die unter anderem auch eine Neuverteilung des öffentlichen Raumes umfassen.

Schließlich bleibt festzuhalten, dass – beschleunigt durch die COVID-19-Pandemie – auch die politische Aufmerksamkeit für die Zentrenentwicklung zugenommen hat. Das wird unter anderem durch die Einrichtung eines Beirats Innenstadt beim Bundesbauministerium, das Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren“ und das Bundesprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ deutlich, durch das seit Mitte 2022 mehr als 220 Kommunen vom BMWBS gefördert werden (vgl. BMI 2021a, 2021b). Auch die Bundesländer haben zahlreiche Unterstützungsprogramme aufgelegt, die die Attraktivität der Innenstädte und Zentren fördern sollen. Schließlich verdeutlichen auch die sogenannten „Corona-Hilfen“ den hohen Stellenwert, den die Gesellschaft und die Politik den Gewerbetreibenden in den Städten und Zentren beimisst.

Darüber hinaus stellen der Krieg in der Ukraine, die gestiegenen Energiekosten und die hohe Inflation zusätzliche Unsicherheitsfaktoren dar, die die wirtschaftliche Entwicklung und das Konsumverhalten stark beeinflussen. Es steht zu befürchten, dass sich dies zukünftig nicht nur auf den Einzelhandel und die Gastronomie, sondern auf alle anderen zentrumsaffinen Funktionen auswirken wird.

Literatur

- Anders, S., 2021: Einzelhandelssteuerung durch kommunale Einzelhandelskonzepte. Hamburg.
- Baum, L.; Assmann, T.; Strubelt, H., 2019: State of the art - Automated micro-vehicles for urban logistics. In: IFAC-PapersOnLine, 52. Jg. (13): 2455–2462.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2017: Online-Handel – Mögliche räumliche Auswirkungen auf Innenstädte, Stadtteil- und Ortszentren. BBSR-Online-Publikation 08/2017. Bonn.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2018: Zehn Jahre Aktive Stadt- und Ortsteilzentren 2018. Vierter Statusbericht zum Zentrenprogramm der Städtebauförderung. Bonn.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2021: Stadt gemeinsam gestalten. Neue Modelle der Koproduktion im Quartier. Bonn.
- BEVH – Bundesverband E-Commerce und Versandhandel, 2021: Onlinehandel mit Waren wächst im ersten Halbjahr 2021 deutlich um 23,2 Prozent. Zugriff: <https://www.bevh.org/presse/pressemitteilungen/details/onlinehandel-mit-waren-waechst-im-ersten-halbjahr-2021-um-232-prozent.html> [abgerufen am 05.12.2022].
- BIEK – Bundesverband Paket und Expresslogistik, 2021: KEP-Studie 2021. Berlin.
- BMI – Bundesministerium des Innern, für Bau und für Heimat (Hrsg.), 2021a: Innenstadtstrategie des Beirats Innenstadt beim BMI. Berlin.
- BMI – Bundesministerium des Innern, für Bau und für Heimat (Hrsg.), 2021b: Projektauftrag „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“.
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), 2006: Wirtschaftsverkehr in Ballungsräumen. Bremerhaven.
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), 2011: Weißbuch Innenstadt. Berlin.
- BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (Hrsg.), 2021: Den städtischen Lieferverkehr nachhaltig gestalten. Berlin.
- CIMA – CIMA Beratung + Management GmbH (Hrsg.), 2022: Deutschlandstudie Innenstadt 2022. München.
- Douglas, M.; Schubert, T.; Schuhmacher, T., 2020: Urbane Logistik – Herausforderungen für Kommunen. Dessau-Roßlau.
- DZ Hyp, 2021: Immobilienmarkt Deutschland 2021/2022. Münster.
- EHI – EHI Retail Institute e. V. (Hrsg.), 2022: Aktuelle Entwicklungen des Einzelhandels aus Sicht der Städte und Gemeinden. Köln.
- EHI – EHI Retail Institute e. V.; Hahn Gruppe, 2022: Expansionstrends 2022. Köln.
- Gendall, J., 2020: COVID-19 has shown we all need public space more than ever. Zugriff: <https://knightfoundation.org/articles/covid-has-shown-we-all-need-public-space-more-than-ever/> [abgerufen am 19.12.2022].

- Goecke, H.; Rusche, C., 2021: Corona-Schock für den Handel in deutschen Innenstädten. IW-Trends – Viertelsschrift zur empirischen Wirtschaftsforschung, 48. Jg. (3): 25–44.
- Greipl, E., 2010: Die Krise der Warenhäuser – hat die Innenstadt noch eine Zukunft? Vortrag vom 28.06.2010. Berlin.
- Hangebruch, N., 2020: Neue Perspektiven für alte Warenhäuser. In: Forum Stadt, 47. Jg. (2): 141–154.
- Hahn Gruppe (Hrsg.), 2020: Retail Retail Estate Report 2020/21. Bergisch Gladbach.
- Hahn Gruppe (Hrsg.), 2022: Retail Retail Estate Report 2021/22. Bergisch Gladbach.
- HDE – Handelsverband Deutschland (Hrsg.), 2018: Zahlenspiegel 2018. Berlin.
- HDE – Handelsverband Deutschland (Hrsg.), 2020: Online-Monitor 2020. Berlin.
- HDE – Handelsverband Deutschland (Hrsg.), 2021: Zahlenspiegel 2021. Berlin.
- HDE – Handelsverband Deutschland (Hrsg.), 2022a: Weihnachtspressekonferenz, Charts zur Situation im Einzelhandel, 10.11.2022. Berlin.
- HDE – Handelsverband Deutschland (Hrsg.), 2022b: Online-Monitor 2022. Berlin.
- Heinemann, G., 2021: Interview zum Einzelhandel: Wie steht es um die Läden? Zugriff: <https://www.3sat.de/gesellschaft/makro/interview-mit-gerrit-heinemann-zum-einzelhandel-wie-steht-es-um-die-laeden-100.html> [abgerufen am 19.12.2022].
- hystreet.com, 2022: Passantenfrequenzen: Veränderung in ausgewählten Großstädten gegenüber 2019. Zugriff: www.dashboard-deutschland.de (Destatis) [abgerufen am 19.09.2022].
- IFH – Institut für Handelsforschung Köln (Hrsg.), 2020: Vitale Innenstädte 2020. Köln.
- IVD – Immobilienverband Deutschland, 2021a: Leerstand von Ladenflächen nimmt deutlich zu – Starke Nachfrage nach Eigenheimen im Umland. Zugriff: <https://www.verbaende.com/news/pressemitteilung/leerstand-von-ladenflaechen-nimmt-deutlich-zu-starke-nachfrage-nach-eigenheimen-im-umland-141395/> [abgerufen am 19.12.2022]
- IVD – Immobilienverband Deutschland, 2021b: IVD-Gewerbe-Preisspiegel 2021/2022. Berlin.
- Kopischke, E.; Kruse, S., 2012: Einzelhandel und seine räumlichen Konsequenzen. In: Kruse, S. (Hrsg.): Handbuch Einzelhandel. Bonn: 16–18.
- logix – Initiative Logistikkimmobilien logix GmbH (Hrsg.), 2021: Logistik auf der letzten Meile: Reallabor Stadt. Weiterstadt.
- Thaller, C.; Telake, M.; Clausen, U.; Dahmen, B.; Leerkamp, B., 2017: KEP-Verkehr in urbanen Räumen. In: Proff, H.; Fojcik, T. M.: Innovative Produkte und Dienstleistungen in der Mobilität. Wiesbaden: 443–458.
- Uttke, A., 2009: Supermärkte und Lebensmitteldiscounter: Wege der städtebaulichen Qualifizierung. Dortmund.