

Im Blickfeld

Wüstenrot geht voran

Marktführer sind die Ludwigsburger nicht, dieses Privileg genießen die „Nachbarn“ aus Schwäbisch Hall, aber in Sachen Kündigungen geht die Bausparkasse Wüstenrot nun voran. Als erstes Institut ruft es wegen der umstrittenen Kündigung von Altverträgen den Bundesgerichtshof in Karlsruhe an. Damit wird es endlich das seit langem sowohl von den Bausparvertretern als auch den Anwälten der Kunden geforderte höchstrichterliche Urteil aus Karlsruhe geben. Es ist allerdings keineswegs sicher, ob der Einsatz von Wüstenrot der gesamten Bausparbranche einen Erfolg verschaffen wird, oder ob er sich am Ende vielleicht doch als Bärendienst herausstellt.

Im konkreten Fall geht es um die Kündigung eines Bausparvertrags aus dem Jahre 1978. Die Sparerin hatte diesen über 40 000 D-Mark (rund 20 500 Euro) abgeschlossen, für den sie einen Guthabenzinssatz von drei Prozent bei einem Bauspardarlehenszinssatz von fünf Prozent erhielt. Der Vertrag wurde 1993 zuteilungsreif, danach zahlte die Klägerin keine Sparraten mehr ein und nahm das Darlehen nicht in Anspruch. Als Wüstenrot den Vertrag 22 Jahre später im Januar 2015 kündigte, betrug das Bausparguthaben 15 000 Euro. Während das Landgericht Stuttgart in erster Instanz pro Wüstenrot entschieden hatte, kippte das Oberlandesgericht dieses Urteil. Es lag nach Ansicht des Gerichts kein Sonderkündigungsrecht nach zehn Jahren nach § 489 Abs. 1 Nr. 2 BGB vor. Wüstenrot hätte nicht hinnehmen dürfen, dass die Ratenzahlungen vertragswidrig eingestellt wurden, sondern die Sparerin dazu auffordern müssen, weiter einzuzahlen. Erst wenn sie dem nicht nachgekommen wäre, hätte die gesetzliche Kündigung gegriffen.

Diese mündlich vorgetragene Entscheidung der Richter will Wüstenrot nicht akzeptieren. Mit seiner Entscheidung stelle sich das OLG Stuttgart gegen die einhellige Rechtsauffassung anderer Oberlandesgerichte (OLG Hamm, OLG Koblenz, OLG Köln, OLG Celle, OLG München), die bisher in knapp 50 Fällen die Wirksamkeit der Kündigungen seitens der Bausparkassen nach § 489 Abs. 1 Nr. 2 BGB bejaht beziehungsweise angekündigt haben, die Berufung von Bausparern zurückzuweisen, heißt es in einer Unter-

nehmensmitteilung. Wie auch immer das Urteil der Richter in Karlsruhe nun ausfallen wird, zugunsten der Bausparkassen oder im Sinne der Verbraucher, es ist wichtig, dass dann endlich ein klares Signal gesetzt und ein Rechtsrahmen vorgegeben ist. Denn auch wenn sich das Bausparen unverändert großer Beliebtheit erfreut, wie die Abschlusszahlen immer wieder belegen, sind die permanenten Negativschlagzeilen doch erheblich störend bei der Darstellung des eigenen Nutzens für Gesellschaft und Verbraucher. Dabei ist das nun wahrlich nur ein kleines Problem: Viel größer sind die Herausforderungen für die gesamte Bausparbranche durch die anhaltenden Nullzinsen und die damit verbundenen Anforderungen an eine kluge und flexible Tarifpolitik sowie ein gesundes Maß an Zuneigung zu Vor- und Zwischenfinanzierungen. Daran wird auch der Bundesgerichtshof nichts ändern. P.O.

Logistikimmobilien: Städten geht der Platz aus

Keine Frage, der Logistikimmobilienmarkt boomt. Und der E-Commerce hat einen wesentlichen Anteil daran. So ist laut GfK der Anteil des Online-Handels am deutschen Einzelhandelsumsatz von 2009 bis 2014 um durchschnittlich 21 Prozent pro Jahr auf 8,5 Prozent gewachsen. Bis 2025 soll sich dieser Anteil voraussichtlich verdoppelt haben. „Soll“ ist hier das entscheidende Wort. Denn dem Wachstum stehen viele Faktoren entgegen. Es werden immer mehr Produkte online bestellt, die in immer kürzeren Fristen zum Kunden gelangen müssen. Die Folge ist ein enormer Bedarf an urbanen Logistikzentren, die eine schnellere Lieferung auch gewährleisten können. Problem: Irgendwann stößt das Wachstum der Logistik an seine infrastrukturellen Grenzen. Vor allem die urbane Transportinfrastruktur – sprich Wege, Flächen und Parkmöglichkeiten zum Be- und Entladen – wird schneller zum Bremsen, als es vielen Investoren und Unternehmen lieb ist.

Wie will man nun diesem Ressourcen- und Infrastrukturproblem beikommen? Oft gehörte Argumente, dass Städte genügend Parkplätze ausweisen oder eben große Ladehöfe wie in New York haben müssten, wirken denn auch etwas hilflos. Denn woher soll die Fläche kom-

men? Für den Transport hat Rainer Koepke Managing Director bei der Immobilienagentur CBRE, eine mögliche Entzerrungsmöglichkeit: „Es sollten viel mehr E-Bikes zum Einsatz kommen.“ Ein weiteres Problem benennt Andreas Fleischer, Nordeuropa-Direktor des Immobilienkonzerns Segro: die langen Fristen bis zur Baugenehmigung für Logistikimmobilien. „Je größer die Stadt, desto länger ziehen sich derzeit die Genehmigungen hin – das dauert dann sogar bis zu neun Monate“, moniert Fleischer.

Markus Wotruba von der Münchener BBE Handelsberatung beschreibt neben den reinen Bestellungen im Internet noch ein weiteres Phänomen: „Der Kunde schaut vorher im Netz nach Produkten, fragt beim Einzelhändler, ob es das Produkt gibt und holt es sich dann gegebenenfalls ab.“ Die dadurch fehlenden Impulskäufe verschrecken die stationären Einzelhändler. Folge: In manchen Orten verfielen große Teile der Flächen. Auch die Nebenlagen der Top-7-Städte würden stagnieren. Stattdessen kommt es in den begehrteren Lagen zu zunehmendem Wettbewerb um die wenigen Flächen: „E-Commerce verstärkt die schon vorhandenen Trends. Die Logistiker wollen auch genau da hin, wo die Geschäftsleute hinwollen“, so Wotruba. Und da sind sie auch schon wieder, die eben skizzierten Grenzen des allseits beschworenen Wachstums.

Ein weiteres Problem: Koepke sorgt sich wegen eines „sich verschärfenden Mangels an geeigneten Bestandsobjekten. Häufig sind nutzerspezifische Projektentwicklungen notwendig, um den Bedarf der Nutzer zu realisieren.“ Entsprechend steigt der Neubauanteil beim Flächenumsatz nach Objektstatus massiv. Gab es in den Jahren 2013 bis 2015 noch ein Neubauanteil von 51 Prozent und einen Bestandsanteil von 49 Prozent, sieht es im ersten Quartal dieses Jahres ganz anders aus: Ganze 69 Prozent entfielen auf den Neubau und nur noch 31 Prozent auf Bestandsbauten, so Koepke auf einer Informationsveranstaltung in Frankfurt am Main.

In Zukunft muss sich jedoch eben dieser Bedarf der Nutzer an die begrenzten Ressourcen anpassen. Möglicherweise wird die Renovierung vorhandener Logistikgebäude und/oder deren Ausbau zu sogenannten Multilevel-Logistikzentren mit mehreren Etagen zunehmen. dro