



Von **Marco Carini**

**G**eschlossene Warenhäuser, verrammelte Boutiquen, leer gefegte Einkaufspassagen: Die Pandemie hat Hamburgs City voll erwischt. So schloss der Warenhauskonzern Galeria Karstadt Kaufhof vergangenen Oktober in der Mönckebergstraße gleich zwei große Kaufhäuser und hinterließ damit am Eingang der bekannten Shopping-Meile einen Einkaufskrater. Noch ist unklar, wie die nun leer stehenden riesigen Verkaufsf lächen zukünftig genutzt werden.

Der Handelsverband Nord rechnet coronabedingt mit weiteren Geschäftsaufgaben – in der Spitaler Straße neben der Mönckebergstraße, stehen bereits zahlreiche Läden leer. Und wie die Hamburger City veröden derzeit etliche Innenstädte. Fast täglich gibt es Meldungen über Filialschließungen und Geschäftsaufgaben. Unlängst wurde bekannt, dass die auf junge Mode spezialisierte Kette Pimkie bundesweit fast die Hälfte ihrer Geschäfte aufgibt und der französische Textilhändler Promod gleich alle seine Filialen in Deutschland schließt.

Auch Deutschlands größte Parfümeriekette Douglas kündigte Ende Januar an, fast jede siebte Filiale in der Bundesrepublik dichtzumachen – insgesamt rund 60 der mehr als 430 Geschäfte. Grund sei die immer schnellere Verlagerung der Umsätze ins In-

ternet, sagte Douglas-Chefin Tina Müller. Betroffen von der Schließungswelle sind dabei auch drei Hamburger Douglasfilialen, zwei davon in zentraler Lage.

Mit den Lockdowns spitzt sich das Laden-Sterben in den Innenstädten zwar zu, neu aber ist die Entwicklung nicht. Schon seit Jahren wird – getragen durch den Einzelhandel – die Forderung nach einer Belebung und Erneuerung der städtischen Zentren immer lauter.

In Hamburg waren es ausgerechnet die Grünen, die während des Wahlkampfes im Herbst 2019 das Thema Umbau der Innenstadt als erste medial platzierten. „Wir möchten das Herz unserer Stadt attraktiver machen“, sagte Vize-Bürgermeisterin Katharina Fegebank. In der Innenstadt solle es mehr Fußgängerzonen, Kommunaltrassen und wesentlich weniger Privat-Pkws geben, sodass viele City-Zonen „weitgehend autofrei“ würden. Mehr Radfahrstreifen sollten auf den City-Straßen eingerichtet werden, die als Parkraum genutzten Flächen wie der Burchard- oder der Taxiplatz am Kattrepel könnten zu öffentlichen Plätzen mit Sitzgelegenheiten und Bäumen umgestaltet werden.

„Wir rechneten mit viel Widerstand gegen unsere Pläne“, erinnert sich Fegebank. Doch stattdessen erteten die Grünen auch von den von ihnen eingeladenen Wirtschafts- und Initiativenvertreter\*innen Applaus und brachten eine Debatte ins Rollen. Dieter Hamm, Centermanager des Levantehauses, ei-

## Wie viel Piazza verträgt eine Stadt?

Mit dem Projekt „Die obsoleete Stadt“ sucht eine Gruppe von Forscher\*innen nach Hebeln, mit denen die Kommunalpolitik die Veränderungen in den Städten wieder steuern kann

Von **Nadine Conti**

**D**as nennt man dann wohl Forscher\*innenglück: Corona war noch gar nicht in Sicht, da fanden sich neun Forscher\*innen aus ganz verschiedenen Disziplinen zum Projekt „Die obsoleete Stadt“ zusammen. Sie folgten einem Aufruf der Robert-Bosch-Stiftung. „Eigentlich wollten wir uns ja erst einmal mit sogenannten Megatrends befassen – Digitalisierung, Mobilitätswende, religiöser Wandel – und damit, wie sie sich in Städten auswirken“, sagt Constantin Alexander, der als Ökonom und Politikwissenschaftler an dem Projekt beteiligt ist und aus Hannover kommt.

Dann kam Corona. Und plötzlich gewann das Thema eine ganz andere Dringlichkeit. Ob das für die Städte nun ein Glück ist oder ein Pech, müsse sich erst noch herausstellen, sagt Alexander. Einerseits verstärken sich durch Corona Entwicklungen, die sich vorher lange abzeichneten – möglicherweise setzt das Energien frei, die sich vorher unter verkrusteten Strukturen verbargen.

Andrerseits überstürzt sich jetzt auch vieles – und die große Frage ist, ob die Politik oder die Gesellschaft da noch mitkommt, ob sie die Prozesse überhaupt noch steuern kann. Dass sie das soll, steht für Alexander nicht infrage. Ein wesentlicher Teil der Arbeit besteht für ihn genau darin: den Kommunen Mittel an die Hand zu geben, damit sie reagieren können.

Dazu gehört aber eben erst einmal die präzise Analyse. Den Begriff der Obsoleszenz – die Alterung, das Überflüssig- oder

Unbrauchbarwerden – haben sie aus dem Produktdesign geborgt. Das Phänomen, sagt der Nachhaltigkeitsexperte, sei aber auch für Städte nicht sonderlich neu: Man denke nur an die alten militärischen Einrichtungen – die Wallanlagen, Gräben und Kasernen, die irgendwann einer anderen Nutzung zugeführt werden mussten. Oder die Fabrikgebäude und Werksgelände, die vor allem in den 60er- und 70er-Jahren frei wurden, weil die Produktion nach draußen, auf die grüne Wiese verdrängt wurde.

Nun trifft es also die Handelsflächen, Verkehrsflächen, Kirchen und Friedhöfe. Und Alexander und seine Mitstreiter\*innen versuchen zunächst einmal, Methoden zu entwickeln, die die Risiken bezifferbar und kalkulierbar machen. Sodass am Ende nicht nur Preis, Rendite, Wertschöpfung in die politische Entscheidungsfindung einfließen, sondern auch Schadschöpfung, Obsoleszenzrisiko, Kippunkte Berücksichtigung finden – in Form eines „Gemeinwohl-Kompasses“.

Eine Vision, wie die Stadt der Zukunft aussehen könnte, ist damit noch nicht verbunden. Es werde um mehr gehen müssen als darum, mit Subventionen und auf Steuerzahlerkosten Probleme zu lösen, die die Privatwirtschaft kreiert hat, sagt der Forscher. „Es wird um einen radikalen Wandel gehen, nicht nur darum, überall hübsche kulturelle Zwischennutzungen reinzuholen.“

Aber da – sagt Alexander – ist sich die Gruppe auch nicht ganz einig. Der Frage, wie viele hübsche italienische Piazze mit Cafés, Konzerten, Ausstellungen und sonstigem Bella Vita so eine Stadt eigentlich vertragen dürfe man aber nicht ausweichen.

Hamburg und Hannover werden sie sich genauer ansehen. Hannover vor allem, weil dort das Thema Mobilität so virulent ist – wo selbst Automobilindustrie und Zulieferer das Experimentieren anfangen, weil sie ahnen, dass der motorisierte Individualverkehr nicht mehr das A und O ist.

Mit dem politisch-juristischen Rahmen oder besser Korsett, in dem sich die Kommunen bewegen, wird man sich noch näher befassen. Denn darum geht es ja letztlich: Welche Möglichkeiten haben sie überhaupt, Einfluss zu nehmen? Über bodenrechtliche Instrumente, eigene Flächennutzung, Erbpacht, die Ausweisung von Sonderentwicklungszonen?

Und welche Interessen stehen dem entgegen, haben überhaupt dafür gesorgt, dass sich Innenstädte zu diesen kränkelnden Monokulturen entwickelt haben, sodass es immer nur darum geht, welche Straße jetzt noch autofrei werden soll und warum sich leer stehende Bürogebäude tatsächlich rechnen? Darüber wollen die Forscher\*innen zunächst einmal mit den „Stakeholdern“ ins Gespräch kommen.

Wobei man sich in Hannover ja auch mit dem Scheitern von städtebaulichen Visionen vom Reißbrett ganz gut auskennt: 1959 pries ein Spiegel-Titel „Das Wunder von Hannover“ – damals galt die aus Bombentrümmern neu errichtete City als Musterbeispiel für die moderne, „autogerechte Stadt“ – heute gilt sie als Problemfall. Dabei, sagt Alexander, habe Hannover nach dem Krieg den Fußgängern das Stadtzentrum ja überhaupt erst wiedergegeben. Vorher mussten sie es sich mit Straßenbahnen und Autos teilen.

Nix mehr los: die geschlossene Kaufhof-Filiale in der Hamburger Mönckebergstraße  
Foto: Daniel Reinhardt / dpa

Leere Vitрины: Blick ins Innere der geschlossenen Hamburger Kaufhof-Filiale  
Foto: Daniel Reinhardt / dpa



**„ Welche Möglichkeiten haben die Kommunen überhaupt, Einfluss zu nehmen? Über bodenrechtliche Instrumente, eigene Flächennutzung, Erbpacht, die Ausweisung von Sonderentwicklungszonen? „**



ner gediegenen Hamburger Einkaufspassage, begrüßte den Vorstoß: „Wir brauchen einen Masterplan, um die Innenstadt attraktiver zu machen und sie neu zu erfinden.“

Es müsse „neue Gründe geben, in die Stadt zu fahren“, plädierte Brigitte Nolte aus der Geschäftsführung des Handelsverbandes Nord und wünschte sich, dass die Behörden auf einer Mönckebergstraße großzügig „Außengastronomie zulassen“.

Und auch die regierende SPD spendete Applaus – auf ihre Weise. Sie schrieb das grüne City-Konzept nahezu ab und präsentierte es als ihre eigene Idee. Bei so viel rot-grüner Einigkeit findet sich die Revitalisierung der Innenstadt ausführlich im Hamburger Koalitionsvertrag wieder. Dort heißt es: „Die Koalitionspartner sind sich einig, die Innenstadt städtebaulich weiter aufzuwerten, öffentliche Flächen, Plätze und Straßenräume noch attraktiver zu gestalten.“ Und weiter: „Ziel soll es sein, die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt deutlich zu verbessern und den Einzelhandel zu stärken.“

Zwei zentrale Leitprojekte wurden für die laufende Legislatur vereinbart, die erst mal vor allem auf eine Mobilitätswende zielen: Die Sperrung des zum Rathaus führenden Jungfernstiegs für den Autoverkehr und die Verlagerung des Busverkehrs – immerhin zehn verschiedene Linien verkehren dort – von der Mönckebergstraße auf die benachbarte Steinstraße, um die „Aufenthaltsqualität“ der Einkaufsmeile deutlich zu

erhöhen. Die bauliche Umsetzung beider Projekte hat unter dem grünen Verkehrssenator Anjes Tjarks bereits begonnen.

In den Prozess der Neugestaltung innerstädtischer Räume „sollen auch die Stakeholder der Innenstadt (...) einbezogen werden“, heißt es im Koalitionsvertrag. Doch die melden sich, wie etwa die Einzelhandelsverbände, ganz von selbst. Und sogar der Gewinner der Pandemie, der Onlinehandel, mischt in der Diskussion mit. „Innenstädte werden keine Orte bleiben können, wo man vor allem einkaufen kann“, glaubt etwa Otto-Vorstand Marcus Ackermann.

Wichtig sei es, mehr Wohnraum, Kinos, mehr Kulturangebote und mehr Restaurants anzusiedeln. Der Aufsichtsratsvorsitzende des Konzerns, Michael Otto, hatte zuvor von der Innenstadt als einer italienischen Piazza gesprochen. „Da trifft man Menschen, redet, trinkt Cappuccino“, skizziert Ackermann die Zukunft der Städte. Für die City-Geschäfte komme es im Online-Zeitalter darauf an, den Kund\*innen nicht nur Ware, sondern auch Unterhaltung zu bieten.

Fast überall geht die Diskussion in dieselbe Richtung. Mehr Außengastronomie, mehr Plätze mit Aufenthaltsqualität, mehr Wohnungen und weniger Büroräume könnten die Innenstädte zu lebendigen Orten machen, an denen mehr Menschen leben und die Auswärtige in ihrer Freizeit gern besuchen – und wo sie nebenbei einkaufen.

Dabei könnte in Hamburg mehr Grün und ein besserer Alster-Zugang eine wichtige Rolle spielen, wie Klaus Hoppe von der Umweltbehörde betont. Der Abteilungsleiter träumt deshalb von „romantischen und von wilden Orten“ in der City, von begrünten Fassaden und – das Ohr genießt mit – „Vogelsang und Wasserklang“ statt Autolärm.

### „Für den Handel bedeutet der Umsatzrückgang, dass er seine Flächen reduzieren muss“

Marco Atzberger, EHI Retail Institute, Köln

Auch in anderen Städten läuft eine angeregte Debatte. Am 25. Februar trafen sich mehr als 400 Bürgermeister\*innen aus Niedersachsen zu einem Online-Gipfel, um das Thema „Innenstädte zwischen Lockdown und Onlinehandel“ gemeinsam mit Unternehmen und Verbänden aufzugreifen. Es geht um eine Bestandsaufnahme, um Visionen und konkrete Hilfsmaßnahmen. Der Gipfel soll „ein erster Beitrag für den umfassenden Umbau unserer Innenstädte“ sein.

Dass der stationäre Handel – egal ob großes Warenhaus, Ladenkette oder

Einzelgeschäft – in Zukunft weniger Fläche brauchen und die Mond-Mieten nicht mehr zahlen können wird, ist dabei allen Beteiligten klar. „Für den Handel bedeutet der Umsatzrückgang, dass er seine Flächen reduzieren muss“, prognostiziert Marco Atzberger vom Kölner EHI Retail Institute.

Einer EHI-Studie zufolge könnten sich etwa die Handelsflächen im Textilbereich halbieren. Die Innenstädte werden so in den nächsten Jahren ihr Gesicht dramatisch verändern. Wo heute noch Kleidung, Parfüm und Schmuck die Auslagen dominieren, könnte – im besten Fall – eine neue Vielfalt einziehen. „Wir brauchen wieder mehr Geschäfte in der Innenstadt, wo man das bekommt, was man sonst nirgends und schon gar nicht im Netz kriegt“, glaubt Thomas Krüger, Professor für Stadtplanung an der Hafencity-Universität.

„Das Modell der Innenstadt hat noch lange nicht ausgedient – und der Handel wird definitiv ein wesentlicher Bestandteil davon sein, aber es wird anders aussehen“, glaubt Stefan Genth, Hauptgeschäftsführer des Handelsverbandes Deutschland. Er könnte sich sogar vorstellen, dass Senioren-Pflegeheime und Kindertagesstätten künftig dort einen Platz finden.

Die Hamburger Initiative „Altstadt für alle“ betont, der Schlüssel für eine lebendige Innenstadt sei, dort „das Wohnen zu stärken“. Nur wenn Büroräume großflächig in Wohnungen umgewandelt würden, werde die City aufblühen.

Das glaubt auch Verena Herfort, Nord-Geschäftsführerin des Verbandes Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen. „Eine Stadt hat nur Lebendigkeit, wenn dort gewohnt und gelebt wird“, auch am Abend noch etwas los ist, sagt Herfort. Mehr städtischer Wohnraum sei auch ein „Frequenzbringer“ für den Einzelhandel. Deshalb sei „der Bau bezahlbarer Wohnungen“ und die Umnutzung von Verkaufs- und Büroflächen in Wohnraum zentral für die Zukunft der Innenstädte.

Stadtplanungsprofessor Thomas Krüger sieht eine Zukunft der Innenstädte nur, wenn sie „ihre ausschließliche Fixierung auf Konsum aufgeben“ und „Ereignisräume“ schaffen. Ganz praktisch fordert Krüger, dass „20 Prozent aller Innenstadt-Flächen zu günstigen Mieten an Cafés, Kulturschaffende und soziale Einrichtungen vergeben werden“. Dass vom Einzelhandel immer weniger Flächen nachgefragt werde und die Mieten deshalb sinken, schaffe genau diesen „Raum für Veränderung“.

Wichtig sei, dass die vielen guten Ideen nun praktisch und aktiv aufgegriffen würden – hier sei die Politik gefordert. „Wir brauchen ein Transformationsmanagement“, sagt Krüger. Die Stadt müsse alles Beteiligten zusammenrufen und den anstehenden Veränderungsprozess moderieren. Geschehe das nicht, so Krüger, sei „die weitere Verödung der Hamburger City unausweichlich“. Und das will ja niemand.

# Wasserklang und Vogelsang



Lockdown und Online-Boom beschleunigen auch in Hamburg das Sterben der Innenstadt – bereits im Herbst hat die Kaufhof-Filiale in der Mönckebergstraße dicht gemacht. Doch es gibt Konzepte für eine City-Zukunft jenseits der Shopping-Malls