

## ABSCHRIFT

### TRÄGERVERBUND PROJEKT INNENSTADT E.V.

#### Stellungnahme zum Projekt Europa-Passage vom 27.08.99

##### Vorbemerkung

Der Trägerverbund Projekt Innenstadt ist kurzfristig um Stellungnahme zum Projekt Europa-Passage gebeten worden. Diese Kurzfristigkeit bedingt, dass unsere Ausführungen weder – ökonomisch gesehen – eine ausdifferenzierte Wirkungsanalyse im Bezug auf konkrete Folgen am und um den geplanten Standort sind, noch eine detaillierte städtebauliche Wertung des Vorhabens sein können. Die Ausführungen fußen jedoch auf der Auswertung dokumentierter bisheriger Entwicklungen vor allem in der City-Ost, benennen die Perspektiven und die Rolle der Europa-Passage darin. Dies vorausgeschickt, nehmen wir wie folgt Stellung:

#### I. Hintergrund und City-Entwicklung

##### *1.Ökonomische Situation im City-Einzelhandel*

Der Hamburger City geht es nicht gut. Präziser: Der östlichen City. Sie hatte zwar die tiefgreifende Krise der späten 60er und der 70er Jahre überwunden. Und in der Sechsjahresperiode von 1978 auf 1984 – zeitlich ungleich verteilt – ein eher bescheidenes Umsatzwachstum von 20,7 % erreicht. Aber selbst in der folgenden Sechsjahresperiode der im Übrigen hier so eingeläuteten „Renaissance der Innenstädte“ von 1984 bis 1992 konnte die östliche Innenstadt (statistisch Hamburg-Altstadt) zwar das Umsatzwachstum des stationären Einzelhandels in der Gesamtstadt Hamburg (26,6%) mit 27,7% leicht überholen, blieb aber hinter der Wachstumsrate der City-West (Hamburg-Neustadt) mit 46,6% weit zurück. Wenn also auf die Erfolgsperiode der Hamburger Innenstadt (plus 33,7% für beide Cityteile von 1984 auf 1992) verwiesen wird, so ist die dazugehörige Story – trotz der gewaltigen Anstrengungen in der östlichen City gerade auch nach der Initiative unseres Verbunds – in der City-West, also eben „im Passagenviertel“, geschrieben worden.

Doch von Erfolg kann nicht mehr die Rede sein. Von 1992 bis 1997 hatte der Einzelhandel in Hamburg wieder Umsatzeinbußen (minus 0,5%) zu verzeichnen. Dass der Einzelhandel im Bezirk Hamburg-Mitte dabei das stärkste Minus aller Bezirke mit 2,8% hinnehmen musste, lässt – obwohl exakte Zahlen nicht vorliegen – nichts Gutes ahnen. Experten schätzen, dass die Einzelhandelsumsätze 1998 in der Innenstadt sich nur noch auf rund 3,4 Mrd. DM belaufen haben, gegenüber 3,61 Mrd. DM 1992. Das wäre eine Umsatzeinbuße von gut 260 Mill. DM nominal, real sind die Verkaufsdefizite vermutlich eher am zweistelligen Prozentbereich einzuordnen. Wir gehen daher mit Sicherheit in der Annahme nicht fehl, dass der Einzelhandel in der Innenstadt die Hauptlast der Umsatzrückgänge im Hamburger Einzelhandel getragen hat und in ihm vor allem der der östlichen Innenstadt. Bekräftigt werden diese Ergebnisse durch die Untersuchungen Kundenverkehr der BAG. Hatte die Hamburger City 1992 im Vergleich zu 1988 noch 10,5 % mehr Besucher anziehen können (4,2 % Bund), so haben die Besucher des Jahres 1996 die Hamburger City offenbar längst nicht mehr so attraktiv gefunden. Es kamen 25,3 % weniger in die großen Innenstadthäuser.

Nicht genug damit: In den „Nebenzentren“, auf die sich die Untersuchung erstreckte, ging die Besucherfrequenz zwar ebenfalls zurück – je nach Untersuchungstag zwischen 12,3 und 18,9%, insgesamt aber jedenfalls geringer als im Bundesdurchschnitt und schon gar verglichen mit den Rückgängen in der City.

## **2. Zur Einordnung in die Stadtentwicklung, zur Flächensituation und zur bisher unterbliebenen Aufwertung der B-Lagen in der Innenstadt**

Die Handelskammer Hamburg hatte bereits am Ende der „glücklichen“ City-Jahre 1993 verlautbart: „Eine spezielle City-Politik ist berechtigt. Von der City hängt der Monopolrang Hamburgs wesentlich ab. Sie vor allem vertritt den gesamten Einkaufsstandort nach außen. Die City ist in der Lage, aus einer Position der ‚Noch Stärke‘ des City-Handels heraus Weichen richtig zu stellen. Sie bedarf aber im Hinblick darauf, dass die City in den kommenden Jahren eine Rauwasserzone durchlaufen muss, einer problembewussten Flankierung durch Politik und Verwaltung, insbesondere im Bereich des Verkehrs und der Sicherheit, sowie einer weiterhin die Multifunktionalität betonenden und die hohe Gestaltqualität sichernden Stadtentwicklungspolitik.“ Es ist in diesem Zusammenhang anzuerkennen, dass der Abschluss des gestalterisch gelungenen Umbaus der Mönckebergstraße und der ebenfalls gelungene Tunnelausbau zwischen der Mönckebergstraße und dem Südsteg des Hauptbahnhofs in diese Zeit fallen. Den Umsatzeinbruch haben diese unbestreitbar architektonisch-qualitativen Verbesserungen nicht verhindern können.

Die Handelskammer hatte damals aber noch gefordert, dass die City „bezogen auf die Zentrenstrukturpolitik insgesamt eine Phase der Schonung“ benötige. Schaut man auf die unter diesem Stichwort realisierte Politik, so ist festzustellen, dass die Verkaufsflächenexpansion trotzdem von 1992 auf 1997 für ganz Hamburg um weitere 9,1% zugelegt hat, für die Bezirke Altona plus 28,6%, Eimsbüttel plus 5,0%, Nord plus 5,6%, Wandsbek plus 9,5%, Bergedorf plus 6,7% und Harburg plus 10,0%, während die Flächenerweiterung im gesamten Bezirk Mitte nur bei 5,2% lag. Und von den vom PRISMA-Institut Ende vorigen Jahres aufgeführten Neueröffnungen/Erweiterungen seit 1993 von größeren Einheiten des Hamburger Einzelhandels mit insgesamt 156.500 qm Verkaufsfläche liegen gerade einmal 10.000 qm in der City (beide Teile).

Eine der daraus zu ziehenden Schlussfolgerungen - und sicherlich die wichtigste – ist die Binsenwahrheit: ein Wirtschaftszweig, der nicht nur überleben, sondern zukünftig mithalten will, muss investieren. Im Gehäuse bestehender Gebäude geschah und geschieht dies auch in der östlichen City (Görtz-Mönckebergstraße/Spitalerstraße, Levantehaus, Karstadt-Sporthaus, Kaufhof, Horten-Nachfolge, weitere große Vorhaben an Spitalerstraße / Mönckebergstraße). In allen diesen Fällen handelt es sich um schwierige, kostenaufwendige Umbauten innerhalb der gegebenen Grundstücksgrenzen. Ein Investment im Stile andern-orts erfolgreicher innerstädtischer Einkaufszentren hatte in der östlichen City bisher keine Realisierungschance. Es fehlte die immer wieder geforderte und bisher nicht realisierte Aufwertung von City-Nebenlagen.

So heißt es zum Beispiel in der 1993 herausgegebenen Handelskammerstellungnahme – zwar im Zusammenhang mit der Rolle, die Mieten bei der Gefährdung der City spielen, aber doch auch von allgemeiner Gültigkeit - :“Besser als gesetzliche Beschränkungen wäre eine Erhöhung des Ladenflächenangebots in der City selbst. In diesem Zusammenhang ist der kürzlich im Rahmen der citybezogenen Zusammenkunft der Grundeigentümer in der Handelskammer gemachte Vorschlag, unmittelbare bisherige Nebenlagen der Geschäftsstraßen in der City aufzuwerten, von großem Interesse. Bereits in dem vom Trägerverbund initiierten Gutachterverfahren hat dieser Gedanke – vor allem für das Gebiet zwischen Mönckebergstraße und Alster – eine wichtige Rolle gespielt. Dieses potenziell wertvolle

Quartier ist bisher keineswegs optimal genutzt. Hier sind Kreativität und Mut zu neuen Lösungen gefragt.“

Und Herrn James Cloppenburg wies noch Ende letzten Jahres in einem Symposium der Stadtentwicklungsbehörde darauf hin, dass gerade mit Bezug auf die City bei der Entwicklung von B-Lagen „erhebliche Defizite“ bestünden.

Nun sahen die bisherigen Überlegungen insbesondere aus den genannten Gutachterverfahren als eine Art Initialzündung für die Vitalisierung des Quartiers zwischen Mönckebergstraße/Spitalerstraße und Alster eine zumindest architektonisch attraktive Achse (über Alstertor und/oder Gertrudenstraße) zur Alster vor. Dass es dazu – obwohl doch wichtige Vorschläge sonst ausgeführt wurden – nicht kam, liegt daran, dass ein vorgesehener Alsterturm, ein Pavillon-Restaurant über der Binnenalster und andere schöne Ideen mehr bei einer Realisierung in hohem Maße von attraktiven Zuwegungen abhängig sind. Aber weder die Unterführung der Reesendammbrücke zum Ballindamm noch attraktiver Anschluss an die Kunstinsel sind auch nur in Sicht. Und nach Fertigstellung des in sich gelungenen Ungers-Baus und bei dem Erfolg der von ihm beherbergten interessanten Ausstellungen ist eine von dorthier mit ständigen Impulsen versorgte Revitalisierung des Ballindamms weiter entfernt denn je, weil die Kunsthalle, eingeordnet in die „Kunstmeile“, sich inzwischen nach Süden orientiert hat.

Aber auch die unbefriedigende derzeitige Gestalt des Gerhart-Hauptmann-Platzes und schon gar der seit Jahrzehnten bejammernswerte Zustand des Gertrudenkirchhofs am anderen Ende solcher Achsen sind keine Einladung, von der Mönckebergstraße flanierend zur Alster zu gelangen. Es hat jedoch schon 1985 im genannten Wettbewerb immerhin einen Vorschlag der Gruppe Patschan-Werner-Winking gegeben, der eine Kette von Passagen vom Kontorhausviertel zur Alster vorsah. Für die zur Alster führenden Passagen (die Passagen zum Kontorhausviertel hin können in diesem Zusammenhang hier unberücksichtigt bleiben) gilt dabei Ähnliches wie das zur Flanierachsenidee Gesagte: Es bestehen erhebliche Zweifel an der Laufakzeptanz potenzieller Kunden – mit der Ausnahme der im Ansatz richtigen Idee einer Passage durch das Europa-Haus zum Ballindamm in Verlängerung der Paulstraße. Dabei allerdings entsprachen die Passagenvorschläge nach Meinung der damaligen Obergutachter ihrer Forderung, dass Querverbindungen „funktionell und gestalterisch den vorhandenen oder neu zu gestaltenden Längsverbindungen deutlich untergeordnet“ zu sein hätten, am besten. Aber dieses Ordnungsprinzip „Ost.-West“ geht vor „Nord-Süd“ gehört inzwischen längst schon auf den Prüfstand.

Diese „Philosophie der Längsstreifigkeit“ hat mitbewirkt, dass der durch die mit hohem Aufwand und auf gestalterisch gelungene Weise durchgeführten Parkhausumbauten mögliche Impuls auf das Quartier ins Leere ging und dort vorhandene Potenziale nicht genutzt wurden und auch noch lange wohl ungenutzt bleiben, weil korrespondierende Verbesserungen im öffentlichen Raum unterblieben sind.

Weiter schließlich wird in den nächsten Jahren vermutlich der neue stadtentwicklungspolitisch-strategische Gesichtspunkt der Integration der HafenCity zunehmend auf diese Philosophie einwirken. Zur Begründung der Forderung nach Unterordnung der Quer- unter die Längsverbindungen reicht sie schon heute nicht mehr aus. Daher darf auch quer an „Größe“ gedacht werden, und damit an Dimensionen, die ein modernes innerstädtisches gemanagtes Center zulassen, das dann seinerseits gleich mehrere Funktionen in der Entwicklung des innerstädtischen Gefüges zu übernehmen in der Lage ist.

## II. Stellungnahme zum Projekt Europa-Passage

Das Projekt der Europa-Passage, das den Ansatz der Gruppe Patschan-Werner-Winking auf neue Weise aufgreift, ist sowohl von der Idee als von seiner Größe und Komplexität her ein herausragendes Vorhaben. Ihm kann bei seiner Beurteilung aus dem Interesse des Einzelhandels der City heraus nicht mit dem Begriff „Verträglichkeit“ begegnet werden. Denn „verträglich“ ist für die City nichts mehr, dafür sind ihr zu viele Rückwirkungen von Großprojekten außerhalb der Innenstadt und in der Region zugemutet worden. Und schon gar nicht kann die City einen Misserfolg vertragen, weswegen allseitige Sorgfalt erforderlich ist. Worauf es für den City-Einzelhandel ankommt, ist die Frage: Kann das Projekt eine weit ausstrahlende Attraktivitätssteigerung der City – in Ergänzung zu den laufenden und fest eingeplanten Umbauten – bewirken oder nicht?

Die Voraussetzungen für eine positive Beantwortung liegen im Wesentlichen in der Dimension des Projekts, seiner gestalterischen Attraktivität, seiner beabsichtigten Organisation als einheitlich geplantes und (Eigentümer-, Entwickler- und Betreiber-) gemanagtes Center und seiner zu prognostizierenden Laufakzeptanz durch die City-Besucher. Letzteres wiederum macht für die City einen großen städtebaulichen Schritt möglich: Das Projekt wäre, so wie es geplant ist, in seiner Lage im Lauf und aus seiner Eigenattraktivität heraus imstande, die immer wieder beschworene, aber bisher befriedigend nicht erreichte Verzahnung der beiden City-Teile West und Ost zu generieren. Das aber hat wieder zur Voraussetzung, dass Management und Mix der neuen Passage „stimmen“. Vom Investor her gesehen ist das eine Selbstverständlichkeit. Unter dem Blickwinkel der City-Wirtschaft aber gibt es – wie wir hoffen: erfüllbare – Erwartungen und Wünsche:

- Kleinteilig sollten die Shops vermietet werden (etwa bis 500 qm, nur als Ausnahme 1000 qm).
- Es sollten das Angebot gerade der östlichen City ergänzende Sortimente hereingeholt werden – nicht nur neue Namen.
- Auf das Segment Gastronomie – auch und gerade am Eingang von der Mönckebergstraße her – sollte großer Wert gelegt werden.
- Dem in Hinblick auf die zu erwartende abendliche Verlängerung der Ladenöffnungsmöglichkeiten interessanter werdenden Erlebniskauf wie z. B. im Bereich der neuen Medien sollte besondere Beachtung zuteil werden. Er sollte in der Lage sein, sowohl in der Verbindung mit Gastronomie über 20 Uhr hinauszuweisen als auch jüngere Kunden anzuziehen.
- Im Zusammenhang damit wäre ein Ort für den Bereich Kultur/Freizeit wünschenswert – weder als Urban-Entertainment-Center, das sich in aller Regel wie „noch ein Kino“ buchstabierte, noch als Kulturalmosen an den permanent als Kulturbanausen missdeuteten König Kunde, sondern als in entsprechender Verbindung sich selbst tragende Spielstätte für intelligente Inszenierungen von in Passagen schon üblichen Talks über Zirkensisches und Kabarettistisches bis hin zu modernem Kammertheater.

Gelänge dies, wäre eine nachhaltige Attraktivitätserhöhung für die City gewiss. Sie wieder wirkte positiv auf die neue Passage selbst zurück.

Kein Projekt dieser Größenordnung aber hat nur die bisher dargestellten positiven Seiten. Der Einzelhandel in der Bergstraße und von der Einmündung der Passage an der Mönckebergstraße an bis zum Rathausmarkt kann in unterschiedlichem Maße berührt sein. Hier kann der Investor Negativwirkungen dadurch abfangen, dass er den Passagenteil „Überdachte Hermannstraße“ mit besonders attraktiven Mietern ausstattet und gerade dadurch den Weg über die Bergstraße interessant macht. Es wird aber auch erforderlich sein, die Perspektiven nicht aus den Augen zu verlieren. Die politisch gewollte Integration des neuen Stadtteils HafenCity in das Stadgefüge erfordert aller Voraussicht nach eine

# TRÄGERVERBUND PROJEKT INNENSTADT E.V.

qualitativ herausragende Nutzung des Domplatzes, ein massentransportfähiges Verkehrsmittel mit einer Station gerade in diesem Mönckebergstraßenbereich und eine Veränderung der Funktion der Kreuzung an der Kirche St. Petri.

Findet diese Herausforderung eine kompetent-geschickte Lösung, ist mit einer wesentlichen Steigerung der Standortqualität gerade der beiden letztgenannten Quartiersbereiche zu rechnen.

Vergessen werden aber sollte vor allem nicht, dass das Projekt Europa-Passage die Attraktivität der gesamten City-Ost erhöht und damit zusätzliche Frequenz für alle Teile des Einkaufsbereichs zwischen Rathausmarkt und Hauptbahnhof schaffen kann. Das wieder hängt von der Strahlkraft der City und der neuen Passage in ihr ab. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Städte im Umland wie Lüneburg, Stade und Lübeck inzwischen ebenso aufgerüstet haben wie Quellstädte und –regionen von Hamburg-Touristen. Die Hamburger City als der in diesem Zusammenhang bei weitem wichtigste Magnet muss deshalb unter allen Aspekten ein Angebot präsentieren, das in diesen Städten und Regionen so nicht vorhanden ist. Die Europa-Passage wäre bei der Herausbildung solcher Attraktivität ein wichtiger Faktor.

Hierzu folgende Zahlen aus der letzten Untersuchung Kundenverkehr der BAG: Der Anteil der Besucher von außerhalb Hamburgs in den City-Häusern betrug 1996 44,7% und ist seit 1992 wichtiger geworden. In den Häusern der Nebenzentren betrug der Umlandkundenanteil 1996 nur noch 14,6% und ist seit 1992 gesunken – dies alles bei absolut geringer gewordenen Besucherzahlen.

Das wiederum unterstreicht die herausragende Bedeutung der City für die Metropolfunktion der Stadt, weswegen die Bedeutung einer Passage, die in der City und eben nicht an der Peripherie oder im Umland entsteht, einerseits nicht allein mit der Hamburger Elle gemessen werden darf, es andererseits aber ein eminent stadtentwicklungspolitischer und stadt-wirtschaftlicher Hamburg-Aspekt ist, dass der überörtliche, überregionale und im nordeuropäischen Kontext auch internationale Einzelhandelsstandortwettbewerb nur von einer attraktiven City – dem A 1-Zentrum der Stadt – geführt und bestanden werden kann. Hierzu bedarf es solcher Projekte wie dem, zu dem wir hier Stellung nehmen.

Der Trägerverbund Projekt Innenstadt befürwortet das Projekt Europa-Passage als Chance zu einer durchgreifenden Steigerung der Attraktivität der City, insbesondere ihres östlichen Teilbereichs.

Hamburg, den 27.08.1999

Gez. L. Görtz  
Vorsitzender

gez. G. Rebentisch  
Geschäftsführer

## **Anmerkungen:**

Zahlen bis 1992 aus den Hamburger Ergebnissen der Handels- und Gaststättenzählungen 1985 und 1993 a. a. O.

Einzelhandelsumsätze ohne Versandhandel, Handel ab Lager, Handel mit Kfz, Teile des Tankstellenhandels, ambulanter Handel.

Zahlen ab 1992 aus Reimund Ellrott a. a. O.

## **Quellen:**

Statistisches Landesamt Hamburg, Statistik der Freien und Hansestadt Hamburg, H. 159 „Handels- und Gaststättenzählung 1993“ und H. 146 „Handels- und Gaststättenzählung 1985“

Reimund Ellrott, Ausführung auf der Basis einer PRISMA/Gesa-Untersuchung auf einem Symposium der Stadtentwicklungsbehörde am 1. Dezember 1998 in der Dokumentation „Die Zukunft der Zentren, die Zukunft des Handels“, S. 19 ff

Handelskammer Hamburg, Jahresbericht 1992 „Zwischen Licht und Schatten – Hamburg als Einkaufsstandort“, S. 31 f

Untersuchung Kundenverkehr der BAG 1996

„Hamburg zwischen Rathaus und Hauptbahnhof „ – Dokumentation der Internationalen Gestaltungsgutachten Mönckebergstraße / Spitalerstraße 1985 – Herausgegeben vom Trägerverbund Projekt Innenstadt e.V. in Zusammenarbeit mit der Baubehörde Hamburg.