



Einleitung. **Die Historisierung der jüngsten Hamburger Stadtgeschichte**

Die Einweihung der Köhlbrandbrücke am 20. September 1974 ist nicht nur Teil des kollektiven Gedächtnisses Hamburgs, sondern dürfte für viele Hamburgerinnen und Hamburger bis heute auch eine der prägenden persönlichen Erinnerungen an herausragende Ereignisse der Stadtgeschichte sein. Zwar waren bei der offiziellen Feier prominente Gäste anwesend, mit Bundespräsident Walter Scheel (FDP) an der Spitze, aber vor allem hatten die ersten drei Tage nach der Freigabe den Charakter eines Volksfestes: Hunderttausende nutzten die Chance, das neue Wahrzeichen der Hansestadt mit einem Fußmarsch über die rund 3,6 Kilometer lange Brücke in Besitz zu nehmen. Zeitgenössische Pressefotos variierten immer wieder das gleiche Motiv: eine bis an den Horizont reichende unüberschaubare Menschenmenge – ein symbolischer Aufbruch in die Zukunft.¹

Geplant und gebaut worden war die Köhlbrandbrücke allerdings nicht als städtisches Wahrzeichen und Manifestation eines zeittypischen Zukunftsoptimismus von Wirtschaft, Politik und Verwaltung, sondern in erster Linie sollte sie die Verkehrssituation im Hafen verbessern und war Teil einer Kette hafenbezogener Infrastrukturmaßnahmen: Wenige Monate später sollten die Eröffnung des neuen Elbtunnels, 1976 die Freigabe des Elbe-Seitenkanals und 1977 der Betriebsbeginn

¹ Vgl. zum Zukunftsbewusstsein in Hamburg auch Ernst Schmacke (Hrsg.), *Hamburg auf dem Weg in das Jahr 2000. Prognosen*, Düsseldorf 1970.

des größten Rangierbahnhofs Europas in Maschen folgen. Zusammen mit weiteren Großprojekten wie z.B. dem im April 1973 eröffneten Congress Centrum Hamburg, dem Ausbau der U- und S-Bahn, der Fertigstellung der City Nord 1974 und den Großwohnsiedlungen Osdorfer Born, Steilshoop und Mümmelmannsberg standen sie für eine Phase in der Stadtentwicklung, mit der man seit den frühen 1960er Jahren die Nachkriegszeit und den Wiederaufbau endgültig hinter sich gelassen hatte. Nun ging es um eine neue Stadt, für deren Verwirklichung zwei Jahrzehnte des Wirtschaftswachstums die Voraussetzungen geschaffen hatten. Zugleich schien dieses Wachstum aber auch nur durch solche Großprojekte gegenüber aufstrebenden Regionen in Süddeutschland oder im westeuropäischen Ausland langfristig gesichert werden zu können.

Die in den 1960er Jahren verbreitete Planungseuphorie und die Vorstellung einer aktiven politischen Steuerung wirtschaftlicher Entwicklungen waren im sozialdemokratisch geführten Hamburg deutlich spürbar.² Allerdings standen den erfolgreich umgesetzten Plänen gescheiterte Großprojekte gegenüber, die vom Tiefwasserhafen Neuwerk über den Großflughafen Kaltenkirchen bis zum »Alsterzentrum« St. Georg reichten. Auch die forcierten Industrialisierungspläne des Senats im Hafengebiet blieben problembehaftet, und das *Hamburger Abendblatt* scheute sich in den Debatten um einen Namen für die Köhlbrandbrücke nicht, auf die 1969 von Wirtschaftsminister Helmuth Kern (SPD) vereinbarte, hoch subventionierte Ansiedlung des Reynolds Aluminiumwerks – im Volksmund spöttisch »Onkel Kerns Hütte« genannt – anzuspielen und von »Onkel Kerns Brücke« zu sprechen.³

Die Auseinandersetzungen um Reynolds, bei denen sich politische Gegensätze, wirtschaftliche Partikularinteressen und Forderungen der frühen Umweltbewegung mischten, waren aus der Rückschau Vorboten gesellschaftlicher Konflikte, die wenige Jahre später im Streit um Industrieanlagen und Atomkraftwerke an der Unterelbe eskalierten und in Hamburg den Aufstieg einer neuen Partei, der Grün-Alternativen Liste (GAL), beförderten. Die etablierten Kräfte in der Politik reagierten auf diese Entwicklung zunächst abweisend: Hans-Ulrich Klose (SPD), der wenige Wochen nach der Eröffnung der Köhlbrandbrücke Peter Schulz (SPD) als Erster Bürgermeister abgelöst hatte, kritisierte 1975 die vermehrte Einflussnahme der Bür-

2 Vgl. Dirk van Laak, Planung, Geschichte und Gegenwart des Vorgriffs auf die Zukunft, in: *Geschichte und Gesellschaft* 34 (2008), S. 305-326, hier S. 316-321; Michael Ruck, Von der Utopie zur Planung. Sozialdemokratische Zukunftsvisionen und Gestaltungsentwürfe vom 19. Jahrhundert bis in die 1970er Jahre, in: ders./Michael Dauderstädt, Zur Geschichte der Zukunft. Sozialdemokratische Utopien und ihre gesellschaftliche Relevanz, hrsg. vom Archiv der sozialen Demokratie der Friedrich-Ebert-Stiftung, Bonn 2011, S. 7-76, hier S. 34-55.

3 Vgl. Christoph Strupp, Kooperation und Konkurrenz. Herausforderungen der Hamburger Hafenwirtschaftspolitik in den 1960er und 1970er Jahren, in: *Zeitgeschichte in Hamburg* 2011, hrsg. von der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg, Hamburg 2012, S. 31-54; »Onkel Kerns Brücke«, in: *Hamburger Abendblatt*, 7./8.9.1974, S. 8.

ger auf staatliche und nicht staatliche Entscheidungen, die durch die veränderten Rahmenbedingungen seit der Wirtschaftskrise von 1973/74 ohnehin schwieriger geworden waren, und sah die Gefahr einer »Unregierbarkeit der Städte«.⁴ Vor diesem Hintergrund scheint die Volksfeststimmung im September 1974 – zeitlich fast genau auf dem Scheitelpunkt der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts – weniger den Auftakt einer glänzenden Zukunft der Hansestadt zu symbolisieren als den Nachklang der wirtschaftlich goldenen Jahrzehnte des »Booms«, in denen sich politische Zielkonflikte und Gegensätze zwischen gesellschaftlichen Interessengruppen noch leichter befrieden ließen.⁵

Diese Bemerkungen zur Eröffnung der Köhlbrandbrücke, dem Titelbild des vorliegenden Bandes, deuten an, wie sich aus einem einzelnen Ereignis weiter gespannte Perspektiven auf die jüngste Stadtgeschichte ableiten lassen. Die Beiträge von »19 Tage Hamburg« folgen diesem Konzept: Ausgehend von der »dichten Beschreibung« eines konkreten Stichtags, bei deren Auswahl wir bewusst neben Daten, die im kollektiven Gedächtnis der Stadt verankert sind, auch weniger bekannte berücksichtigt haben, werden auf der Grundlage aktueller Forschungen größere Themenfelder skizziert. Es geht um Ereignisse und Entwicklungen in Politik, Wirtschaft, Kultur und Gesellschaft, die von der Erinnerung an das »Dritte Reich« über Hamburger »Außenpolitik« der 1950er Jahre, den wirtschaftlichen Wandel in Handel, Hafen und Arbeitswelt, unterschiedliche Ausprägungen von Jugendkultur und Jugendprotest in den 1960er Jahren, Aspekte der Stadtplanung, die veränderte Rolle von Sport und Freizeit, Migration und Religiosität bis hin zu den Debatten um die NATO-Nachrüstung, die Hafenstraße und die Drogenpolitik in den 1980er und 1990er Jahren reichen. Dabei lassen sich jenseits der chronologischen Anordnung auch vielfältige inhaltliche Querverbindungen herstellen: So wird der Umgang mit städtischen Räumen und Stadtteilidentitäten in so unterschiedlichen Zusammenhängen wie der Jugendkultur der Reeperbahn, der Bedeutung des HSV und des FC St. Pauli, dem Versuch eines staatlich geförderten kulturellen Aufbruchs in Wilhelmsburg, der Hafenstraße und dem Drogenkonsum thematisiert. Beiträge über die Schülerdemonstrationen anlässlich des 17. Juni, den Studentenprotest von 1967, die Mai-Kundgebungen der Gewerkschaften, die BUNTE LISTE und die atomwaffenfreien Zonen der frühen 1980er Jahre lassen sich auch unter dem Aspekt des Wandels gesellschaftspolitischer Kommunikationsformen lesen. Schließlich stellen die Beiträge über die »Politik der Elbe« gegenüber Osteuropa in den 1950er Jahren,

4 Vgl. Hans-Ulrich Klose, Die Unregierbarkeit der Städte, in: *Berichte und Dokumente aus der Freien und Hansestadt Hamburg* Nr. 450 (15.7.1975).

5 Vgl. Anselm Doering-Manteuffel/Lutz Raphael, Nach dem Boom. Perspektiven auf die Zeitgeschichte seit 1970, Göttingen 2008; Hartmut Kaelble (Hrsg.), Der Boom 1948–1973. Gesellschaftliche und wirtschaftliche Folgen in der Bundesrepublik und in Europa, Opladen 1992.

den Kaffeehandel, die Entwicklung des Hafens oder den Umgang mit Migranten aus unterschiedlichen Blickwinkeln die Frage nach wirkungsmächtigen Selbst- und Fremdbildern der Hansestadt und der Identität des »Tors zur Welt«.⁶

In der Wahl ihrer Leitfragen, Interpretationsmuster und methodischen Ansätze waren die einzelnen Autorinnen und Autoren selbstverständlich frei und nicht auf eine von der FZH vorgegebene Linie verpflichtet. Schließlich war es das Ziel, in dem vorliegenden Band eine möglichst große Bandbreite unterschiedlicher wissenschaftlicher Herangehensweisen zu präsentieren. So mischen sich politik- und sozialgeschichtliche mit kultur- und alltagsgeschichtlich ausgerichteten Zugängen. Als Quellengrundlage dienen neben Verwaltungsakten und privaten Nachlässen auch die in der »Medienstadt« Hamburg ergebige zeitgenössische Presse und Publizistik sowie Zeitzeugeninterviews.

Entstanden ist auf diese Weise keine weitere »Chronik« zur lokalen Zeitgeschichte; vielmehr erprobt »19 Tage Hamburg« thematische und methodische Pfade in eine wissenschaftlich anschlussfähige Stadtgeschichte und eröffnet konzentriert am Beispiel Hamburgs Perspektiven für die zukünftige Forschung.⁷ Dies erscheint auch insofern sinnvoll, als die großen geschichtswissenschaftlichen und stadtsoziologischen Debatten der letzten Jahre – über die Besonderheiten der »europäischen Stadt«, Städte als Bühnen für gesellschaftliche Veränderungen wie soziale und ethnische Segregationsprozesse oder den Wandel von Arbeitswelt, Konsumverhalten und Freizeitgestaltung bis hin zu Merkmalen städtischer »Eigenlogik« – bisher nur fragmentarisch auf einzelne Städte rückbezogen worden sind und sich aus ihnen noch kaum Interpretationslinien für umfassendere Darstellungen ergeben haben.⁸

An populären historischen Gesamtdarstellungen zur Geschichte Hamburgs in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts herrscht dagegen auf dem Buchmarkt kein Mangel. Für einzelne Aspekte liegen auch bereits wissenschaftliche Studien vor – was die Bibliographie am Ende des Bandes verdeutlicht. Sie vermittelt zugleich einen Eindruck von dem Engagement der Universitäten, außeruniversitärer Institutionen

6 Vgl. zu Letzterem Günter Warsewa, Lokale Kultur und die Neuerfindung der Hafenstadt, in: *Raumforschung und Raumordnung* 68 (2010), S. 373-387; Lars Amenda/Sonja Grünen, »Tor zur Welt«. Hamburg-Bilder und Hamburg-Werbung im 20. Jahrhundert, München/Hamburg 2008.

7 Vgl. auch Adelheid von Saldern, Die Stadt in der jüngsten Zeitgeschichte, in: Raphaela Averkorn u.a. (Hrsg.), *Europa und die Welt in der Geschichte*. Festschrift zum 60. Geburtstag von Dieter Berg, Bochum 2004, S. 923-944.

8 Vgl. zuletzt Oliver Frey/Florian Koch (Hrsg.), *Die Zukunft der Europäischen Stadt*. Stadtpolitik, Stadtplanung und Stadtgesellschaft im Wandel, Wiesbaden 2011; Jürgen Friedrichs/Sascha Triemer, *Gespaltene Städte? Soziale und ethnische Segregation in deutschen Großstädten*, Wiesbaden 2009; Helmuth Berking/Martina Löw (Hrsg.), *Die Eigenlogik der Städte*. Neue Wege für die Stadtforschung, Frankfurt am Main/New York 2008, darin: Marianne Rodenstein, *Die Eigenart der Städte – Frankfurt und Hamburg im Vergleich*, S. 261-312; Martina Löw, *Soziologie der Städte*, Frankfurt am Main 2008, S. 65-115; Friedrich Lenger/Klaus Tenfelde (Hrsg.), *Die europäische Stadt im 20. Jahrhundert*. Wahrnehmung – Entwicklung – Erosion, Köln 2006.

wie der Forschungsstelle für Zeitgeschichte, Museen, Geschichtswerkstätten und Stadtteilarchiven oder dem Verein für Hamburgische Geschichte bei der Erforschung der Stadtgeschichte. Der Charakter von Zeitgeschichte als »Epoche der Mitlebenden« (Hans Rothfels) und als »Vorgeschichte der Gegenwart« (Hans Günter Hockerts) begründet eine besondere Aufmerksamkeit für die jüngste Vergangenheit in Wissenschaft und Öffentlichkeit, stellt aber die Forschung auch vor die Herausforderung, Deutungsmuster für vielfach noch nicht abgeschlossene und in ihren Konsequenzen noch nicht vollständig überschaubare Ereignisse und Prozesse zu entwickeln.⁹ Zudem ist für die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts durch die dichte Abfolge elementarer Krisen und Konflikte von 1914 bis 1945 und die Erfahrung von Gewalt auch auf lokaler Ebene die Interpretation der historischen Ereignisse zumindest vorstrukturiert, während sich für die Jahrzehnte seit den 1950er Jahren solche Fixpunkte weniger klar benennen lassen.

Einen frühen überzeugenden Versuch, in der Geschichte Hamburgs nach 1945 mehr als nur »Nachkriegsgeschichte« zu sehen und sie wissenschaftlich zu analysieren, unternahm 1986 Arnold Sywottek. Er thematisierte Politik und Parteien im Wiederaufbau, Stadtplanung und Wirtschaft, aber auch Bildung, Kultur, Medien und Alltagsleben und führte seine »tastende[n] Versuche« der Gliederung gegenwartsnaher Stadtgeschichte mit der Ära Klose und den Anfängen der GAL bis an das Ende der 1970er Jahre.¹⁰ Die notwendig begrenzte Reichweite bzw. die Revisionsbedürftigkeit solcher Interpretationen lässt sich am Beispiel der Pläne zur Hafenerweiterung verdeutlichen. So stellte sich der 1961 getroffene Beschluss des Senats, Altenwerder und die umliegenden Gebiete in die Hafenerweiterung einzubeziehen, Anfang der 1970er Jahre angesichts des gestiegenen Flächenbedarfs durch die Containerisierung des Stückgutverkehrs als weitsichtig dar, während Mitte der 1980er Jahre nach einem deutlichen Rückgang des Umschlags im Hafen die Räumung der Gebiete überflüssig erschien. Nach dem Bau des wirtschaftlich erfolgreichen Containerterminals Altenwerder (CTA), der dort seit den späten 1990er Jahren entstand, hat sich die Einschätzung erneut gewandelt, und der Beschluss kann heute unter wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten wieder als sinnvoll gelten. Allerdings haben sich zugleich

9 Vgl. aus den theoretischen Debatten zuletzt Martin Sabrow, *Die Zeit der Zeitgeschichte*, Göttingen 2012; Marcus Böick/Angela Siebold, *Die Jüngste als Sorgenkind? Plädoyer für eine jüngste Zeitgeschichte als Varianz- und Kontextgeschichte von Übergängen*, in: *Deutschland Archiv* (2011), H. 1, S. 105-113; Rüdiger Graf/Kim Christian Priemel, *Zeitgeschichte in der Welt der Sozialwissenschaften. Legitimität und Originalität einer Disziplin*, in: *Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte* 59 (2011), S. 479-508; Malte Thießen, *Zeitgeschichte als Zumutung und Zugabe. Praxis, Probleme und Potenziale einer besonderen Epoche*, Oldenburg 2011. Vgl. zur Zeitgeschichtsforschung in Hamburg den Überblick bei Axel Schildt, *Vom akademischen Randdasein ins Zentrum der Geschichtswissenschaft. Zeitgeschichte in Hamburg*, in: Rainer Nicolaysen/Axel Schildt (Hrsg.), *100 Jahre Geschichtswissenschaft in Hamburg*, Berlin 2011, S. 271-294.

10 Vgl. Arnold Sywottek, *Hamburg seit 1945*, in: Werner Jochmann (Hrsg.), *Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner*, Bd. 2, Hamburg 1986, S. 377-466 (Zitat S. 377).

die Bewertungsmaßstäbe verändert: Die sozialen und ökologischen Folgekosten der Hafenerweiterung werden heute ungleich kritischer eingeschätzt als 1961.

Am Beispiel Altenwerders zeigt sich zudem, dass städtische Entwicklungen nicht losgelöst von übergeordneten nationalen und internationalen Entwicklungen und zeitlichen Zäsuren gesehen werden können: Bereits der Beginn des Siegeszuges der Container war das Ergebnis internationaler Prozesse, auf die Hamburg auch in Konkurrenz zu Bremen und den westeuropäischen Rheinmündungshäfen reagierte. Die frühen 1970er Jahre, die heute in der Geschichtswissenschaft unter dem Begriff des »Strukturbruchs« intensiv diskutiert werden, erschienen schon bei Sywottek als wichtiger Einschnitt.¹¹ Nicht vorhersehbar war für ihn dann selbstverständlich die »globalgeschichtliche« Zäsur des Endes des Kalten Krieges und die Vereinigung Europas. Gerade diese Ereignisse haben die Entwicklung Hamburgs in den letzten 20 Jahren aber stärker bestimmt als die anderer Großstädte der alten Bundesrepublik. Die Öffnung des seit 1945 nur noch eingeschränkt zugänglichen Hinterlandes des Hafens in Mittel- und Osteuropa in Verbindung mit dem Aufstieg Chinas im Welthandel und der weltweit voranschreitenden Containerisierung des Warenverkehrs bedingte einen spektakulären ökonomischen Aufschwung, der die Grundlagen für neue Großprojekte wie die HafenCity und das Leitbild der »Wachsenden Stadt« legte.¹² Dass die gesellschaftlichen Konflikte und sozialen Spannungen der 1970er und 1980er Jahre in der Stadt dadurch nicht einfach verschwanden, illustrieren schon die durch den Aufstieg zweier bürgerlich-populistischer Protestparteien – der STATT Partei und der Partei Rechtsstaatlicher Offensive – geprägten Bürgerschaftswahlen von 1993 und 2001.

»19 Tage Hamburg« ermöglicht einen Einblick in den Forschungsschwerpunkt zu Hamburg in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts an der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg. Lediglich die Beiträge über die Erinnerung an die NS-Vergangenheit und den Luftkrieg, über die Hamburger »Außenpolitik« gegenüber Osteuropa und über den Wandel der Religiosität beruhen auf bereits veröffentlichten umfangreichen Studien.¹³ Die meisten anderen sind im Zusammenhang größerer Projekte entstanden, die in den kommenden Jahren als Bücher erscheinen sollen. Anders als der 2005 von der Forschungsstelle veröffentlichte, mittlerweile in zweiter Auflage vorliegende und breit rezipierte Sammelband »Hamburg im ›Dritten

11 Vgl. Doering-Manteuffel/Raphael, Nach dem Boom; Knud Andresen/Ursula Bitzegeio/Jürgen Mittag (Hrsg.), »Nach dem Strukturbruch? Kontinuität und Wandel von Arbeitsbeziehungen und Arbeitswelt(en) seit den 1970er-Jahren, Bonn 2011.

12 Vgl. Wolfgang Michalski, Hamburg. Erfolge und Erfahrungen in der globalisierten Welt, Hamburg 2010.

13 Vgl. Malte Thießen, Eingebrennt ins Gedächtnis. Hamburgs Gedenken an Luftkrieg und Kriegsende 1943 bis 2005, München/Hamburg 2007; Frank Bajohr, Hanseat und Grenzgänger – Erik Blumenfeld. Eine politische Biographie, Göttingen 2010; Rainer Hering/Inge Mager (Hrsg.), Hamburgische Kirchengeschichte in Aufsätzen, Teil 5: Kirchliche Zeitgeschichte (20. Jahrhundert), Hamburg 2008.

Reich«« handelt es sich bei »19 Tage Hamburg« nicht um eine Bilanz jahrzehntelanger Forschung. Das Ziel ist vielmehr, den Dialog über Perspektiven der jüngsten Stadtgeschichte mit anderen wissenschaftlichen Institutionen innerhalb und außerhalb der Hansestadt sowie einer breiteren Öffentlichkeit zu vertiefen.

19 Tage Hamburg

Ereignisse und
Entwicklungen
der Stadtgeschichte
seit den fünfziger
Jahren

HRSG. VON DER FORSCHUNGSSTELLE FÜR ZEITGESCHICHTE IN HAMBURG

DÖLLING UND GALITZ VERLAG

Redaktion: Christoph Strupp

Bibliografische Information Der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Impressum

© 2012 Dölling und Galitz Verlag GmbH München · Hamburg

E-Mail: dugverlag@mac.com

www.dugverlag.de

Schwanthalerstraße 79, 80336 München, Tel. 089/23 23 09 66

Friedensallee 26, 22765 Hamburg, Tel. 040/389 35 15

Umschlagabbildung: Die Einweihung der

Köhlbrandbrücke am 20. September 1974

(© Staatsarchiv Hamburg, Conti Press, 720-1 CP = 81080)

Gestaltung: Gesine Krüger, Hamburg

Satz: Frauke Moritz, Ahrensburg

Druck: Beltz Bad Langensalza GmbH, Bad Langensalza

ISBN 978-3-86218-035-6

1. Auflage 2012