

"Hamburgs Fluchtburgen stehen in Schleswig-Holstein", konstatierte die Tageszeitung "Die Welt" im März 1974. "Seit über 20 Jahren vollzieht sich im Süden des Landes zwischen den Meeren eine stürmische Entwicklung, die ihre Dynamik aus der Sehnsucht nach einem Platz im Grünen bezieht. Zehntausende von Ham-

burgern haben die Flucht aufs Land angetreten. Die Folgen dieses Bevölkerungsdrucks, der noch durch Zuwanderer aus den strukturschwachen Regionen des nördlichen Bundeslandes verstärkt wird, drohen die Landschaft in ein ökologisches und die Kommunen in ein finanzielles Chaos zu stürzen. Wie nach einer Explosion ist ein Splitterregen von Siedlungen auf den 25-Kilometer-Gürtel um die Hansestadt niedergegangen."

Die solchermaßen, teils in martialischen Worten beschriebene Suburbanisierung stellte die grundlegende Form der Urbanisierung in den entwickelten westeuropäischen Industriegesellschaften des 20. Jahrhunderts dar. Wie sich am Beispiel von Hamburg, der größten Stadt der alten Bundesrepublik, und dem angrenzenden schleswig-holsteinischen Umland zeigen lässt, wurde die Ausbreitung von Städten über die jeweiligen administrativen Grenzen hinaus von der Urbanisierung stadtnaher, vormals agrarisch strukturierter Gebiete begleitet. Dieser rückblickend als Suburbanisierung bezeichnete Prozess basierte auf tief greifenden Veränderungen der Gesellschaft und trieb – durch vielfältige Austauschbeziehungen zwischen Stadt und Land – selbst den gesellschaftlichen Wandel voran.<sup>2</sup>

Zu den entscheidenden Faktoren zählte die günstige ökonomische Entwicklung nach der Währungsreform 1948, die zu einer steigenden Industrialisierung führte und sich positiv auf die allgemeine Mobilität auswirkte. Nach den sogenannten Butenhamborgern sowie den Flüchtlingen und Vertriebenen, die kriegsbedingt in einen der vier schleswig-holsteinischen Randkreise von Hamburg gelangt waren, zog es von Mitte der fünfziger Jahre an, mit der Endphase des Wiederaufbaus, verstärkt Hamburger ins noch weitgehend ländliche Umland ihrer Stadt. Hinzu kamen die bereits erwähnten Zuwanderer aus dem übrigen Schleswig-Holstein sowie leitende Angestellte und weitere qualifizierte Arbeitskräfte, die bekannte Medienunternehmen oder Mineralölkonzerne mit Sitz in der Hansestadt zu jener Zeit im gesamten Bundesgebiet anwarben. Infolgedessen veränderten sich die architektonische Gestalt und die wirtschaftlichen Grundlagen der betroffenen Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn, und Herzogtum Lauenburg sowie das Leben dort nachhaltig. Der von der Mittelschicht angeführte "Zug ins Grüne" spiegelte die zeitgenössischen Wohnwünsche, nicht zuletzt die Zunahme des individuellen Flächenbedarfs, und wurde von relativ niedrigen Bauland- und Eigenheimpreisen befördert; auch der Ausbau der sozialstaatlichen Sicherungssysteme wirkte unterstützend. Zugleich stellte der hieraus resultierende Strukturwandel viele Dörfer, Städte und Gemeinden im Umland von Hamburg vor enorme Probleme.3

# Meik Woyke: Mehr als nur "Schlafzimmer von Hamburg"

Suburbanisierung und struktureller Wandel im südlichen Schleswig-Holstein seit 1945

- 1 Die Welt, 19. März 1974 ("Wo die Zeitbombe tickt").
- 2 Beiträge zum Problem der Suburbanisierung. Hannover 1975 (Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Forschungs- und Sitzungsberichte, Bd. 102); Harlander, Tilman u.a. (Hg.): Villa und Eigenheim. Suburbaner Städtebau in Deutschland. Stuttgart/München 2001; Sieverts, Thomas: Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. 2., durchges. und erg. Aufl. Braunschweig/Wiesbaden 1998 (Bauwelt-Fundamente, Bd. 118).
- 3 "So möchte ich wohnen!". Ergebnisse einer wohnungswirtschaftlichen Befragung der Bevölkerung in 11 deutschen Städten. Hg. von der Neuen Heimat. Bd. 2. Hamburg 1955, S. 8ff.; 25 Jahre Arbeitsgemeinschaft der Hamburg-Randkreise 1960-1985. Hg. von der Arbeitsgemeinschaft der Hamburg-Randkreise. [Bad Bramstedt] 1985, S. 11ff. Vgl. Heuer, Hans/Knopf, Christa: Regionalplanung im Hamburger Umland. Versuch einer Bilanz. In: Archiv für Kommunalwissenschaften 15 (1976), S. 224-248, besonders S. 226ff.

Während die Großstadt durch forcierte City-Bildung und die Erweiterung des Dienstleistungssektors tendenziell an Wohnbevölkerung verlor, zumindest jedoch stagnierte, nahm die Einwohnerzahl an der nördlichen Peripherie erheblich zu. 1956, nach Abschluss der "inneren Umsiedlung", lebten in den hier näher in Augenschein genommenen Kreisen 547 892 Menschen, rund 20 Jahre später waren es schon fast 800000. Besonders großen Zulaufes erfreuten sich diejenigen Wohngebiete, die – wie in dem Welt-Artikel angedeutet – möglichst dicht am Zentrum von Hamburg lagen, zumal wenn sie gut an das öffentliche Nahverkehrssystem angebunden waren. Im Zusammenspiel mit der seit den fünfziger Jahren stark zunehmenden Automobilisierung wuchs die Bevölkerungszahl dort allein zwischen 1960 und 1975 um mehrere hundert Prozent an.4

Mit diesen Migrationsbewegungen stiegen die Anforderungen, die verschiedenste Interessengruppen an das suburbane Umland von Hamburg stellten. Zwar konnte die mit dem Einwohnerzuwachs einhergehende Suburbanisierung von Industrie- und Gewerbebetrieben die Wirtschaftskraft stärken, gleichzeitig wurde allerdings eine vorausschauende Bauland- und Freiflächenplanung ebenso unumgänglich wie die nur mit großem finanziellem Aufwand zu leistende Verbesserung der Infrastruktur. Dies betraf vor allem den Ausbau der Verkehrswege, Kanalisations- und andere Erschließungsarbeiten, die Schaffung von zeitgemäßen Versorgungs- und Bildungseinrichtungen, die an die gewachsene Bevölkerungszahl angepasst waren, und nicht zuletzt die Erweiterung des Freizeitangebots.5

In Anbetracht dessen forderte die Landesregierung von Schleswig-Holstein frühzeitig adäguate finanzielle Unterstützung aus Hamburg ein. Am besten wäre jedoch die Verringerung der Auspendlerquote. Bereits 1955, als die Suburbanisierungswelle allmählich einsetzte, kombinierten rund 47 000 Berufstätige das suburbane "Wohnen im Grünen" mit der beinahe täglichen Fahrt zum innerstädtischen Arbeitsplatz. Die "Schlafzimmer von Hamburg", so ein weit verbreiteter Topos für die Umlandgemeinden, sollten nach den Plänen in Kiel auf jeden Fall umfassend gefördert werden, auch wenn das äußerst differenzierte und spezialisierte Angebotsspektrum der Hansestadt nicht zu erreichen war.6

Unterdessen trieb der Hamburger Senat den Wohnungsbau für umzugswillige Großstadtbewohner im südlichen Schleswig-Holstein voran. Weil die Hansestadt nicht überbevölkert und damit zur "Steinwüste" werden sollte, machte sich der 1960 amtierende Bausenator und spätere Bürgermeister, Paul Nevermann (SPD), dafür stark, das stadtnahe Umland als Ausweichquartier für die in Hamburg benötigten Arbeitskräfte zu erschließen. Für diese "Großraum-Perspektive", die er als Korrektiv zu den bisher im Senat dominierenden, an der Stadtgrenze haltmachenden "kleinstaatlichen Vorstellungen" verstand, stellte er sogar Finanzmittel zur Verfügung. Die in den schleswig-holsteinischen Wohnsiedlungen dringend erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen konnten aber davon lediglich zu einem kleinen Teil bezahlt werden.7

- 4 Ebd. Siehe zudem: Die landesplanerische Zusammenarbeit mit den Nachbarländern. Hannover 1976 (Deutscher Planungsatlas, Bd. 8: Hamburg, Lieferung 10), S. 8ff.
- **5** Kreisarchiv Pinneberg, H 440-1, 56: Sonderprobleme im Hamburger Randgebiet. Denkschrift der Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg, November 1958, S. 5ff.; Die Welt, 30. Mai 1959 ("Wieviel Menschen kann Hamburg fassen?"). Siehe Haarmann, Wennemar: Die Hamburg-Rand-Planung aus der Sicht der schleswig-holsteinischen Kreise. Neumünster 1968, S. 27ff.
- 6 Norddeutsche Nachrichten, 4. November 1955 ("Kiel macht sich große Sorgen um die "Schlafzimmer" Hamburgs").
- 7 Die WELT, 10. Mai 1960 ("Hamburg will in den Nachbarländern bauen"; Zitate ebd.).

Im Folgenden soll der strukturelle Wandel von ausgewählten Dörfern, Gemeinden und Städten im Suburbanisierungsprozess dargestellt werden. Ausgehend von der historischen Entwicklung seit dem 19. Jahrhundert liegt der Fokus auf drei verschiedenen Siedlungstypen. Mit Wentorf, einem langjährigen Bauerndorf im Kreis Herzogtum Lauenburg, gerät eine klassische Wohngemeinde im "Speckgürtel" von Hamburg in den Blick, deren Einwohnerzahl vor allem seit 1960 erheblich zunahm. Derweil entfaltete die Suburbanisierung im Raum "Norderstedt" eine wesentlich größere Dynamik. Aus vier bis nach dem Zweiten Weltkrieg eher lose miteinander verbundenen Ursprungsgemeinden, die teils zu Pinneberg und teils zum Kreis Stormarn gehörten, entwickelte sich bis 1970 eine der größten Städte in Schleswig-Holstein. Indessen wurde das ehemalige Dorf Hainholz im Kreis Pinneberg, mittlerweile Stadtteil von Elmshorn, ab den sechziger Jahren zu einer Trabantensiedlung für wohnungssuchende Hamburger ausgebaut. Als Folge von zu ehrgeizigen stadtplanerischen Ambitionen verwandelte sich das dicht besiedelte Wohngebiet schließlich in verhältnismäßig kurzer Zeit zu einer sozialen Problemzone.

Es wäre verfehlt, die suburbanen Gemeinwesen im schleswigholsteinischen Umland von Hamburg als abgeschlossene ländliche Lebenswelt zu beschreiben. Über die engere Siedlungs- und Planungsgeschichte hinaus wird deshalb eine relationale Betrachtungsweise angestrebt. Dies schärft die Aufmerksamkeit für die vielfältigen politisch-administrativen, ökonomischen und nicht zuletzt kulturellen Austausch- und Interaktionsprozesse zwischen der Großstadt und ihrem Umland, die sich mindestens bis ins Mittelalter zurückverfolgen lassen.8 Von zentraler Bedeutung für die Siedlungsentwicklung war der Ausbau der Verkehrssysteme. Gerade der nach dem Zweiten Weltkrieg mühsam erarbeitete Modernisierungsschub der späten fünfziger und sechziger Jahre intensivierte die seit langem bestehenden grenzübergreifenden Verflechtungen. Die Automobilisierung fungierte gleichsam als Motor der Suburbanisierung. Wie auf der Grundlage einer möglichst dichten Beschreibung gezeigt werden soll, besaßen die mehr oder weniger urbanisierten Gemeinden am nördlichen Stadtrand von Hamburg nicht bloß einen ausgeprägten Selbstbehauptungsanspruch, sondern durchaus auch eigene Qualitäten. Bei allen infrastrukturellen Defiziten stach insbesondere der Wohn- und Freizeitwert der Umlandgemeinden hervor, während sich das Arbeitsplatzangebot und die Konsummöglichkeiten zumindest in den ersten Jahren der Suburbanisierung gemeinhin in Grenzen hielten. Neben den Bildungseinrichtungen der einzelnen Gemeinwesen sind in diesem Zusammenhang unter anderem die vielschichtigen Kommunikationsbeziehungen, das lokale Vereinsleben und die jährlich wiederkehrenden Feste besonders lohnenswert für eine Analyse. Auch unterschiedliche Wohnbiographien, zumeist eine Kombination aus Aufstiegs- und Verlusterfahrungen, werden in explorativer Absicht beleuchtet.

8 Zimmermann, Clemens (Hg.): Dorf und Stadt. Ihre Beziehungen vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Frankfurt/M. 2001; Woyke, Meik: Mobilität im suburbanen Raum. Das schleswig-holsteinische Umland von Hamburg (1950-1980). In: Saldern, Adelheid von (Hg.): Stadt und Kommunikation in bundesrepublikanischen Umbruchszeiten. Stuttgart 2006 (Beiträge zur Kommunikationsgeschichte, Bd. 17), S. 123-146.

Als Quellen dienten vor allem Lokal- und Regionalzeitungen sowie die einschlägigen Ortschroniken. Ergänzend konnten Akten aus verschiedenen Kommunalarchiven ausgewertet werden. Zur schärferen Konturierung der individuellen Wahrnehmungen und Erfah-

rungen im Suburbanisierungsprozess standen narrative Zeitzeugeninterviews zur Verfügung.<sup>9</sup>

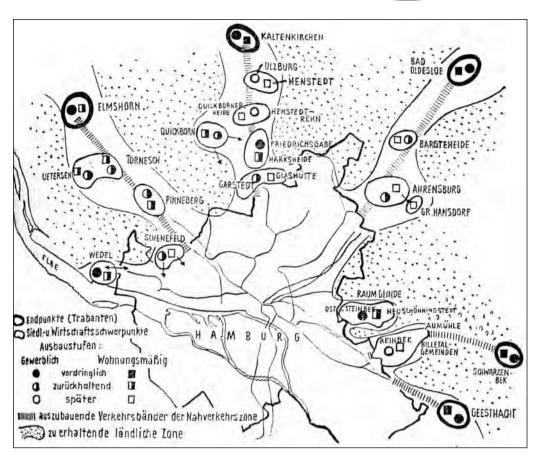
chiliter views zur verrugung.

Das Achsenkonzept und die Gemeinsame Landesplanung. Um eine planlose Zersiedlung des Umlands zu verhindern, war 1955 der Gemeinsame Landesplanungsrat Hamburg/Schleswig-Holstein gegründet worden. Der von Bürgermeister Kurt Sieveking und Ministerpräsident Kai-Uwe von Hassel (beide CDU) initiierte Rat brachte Fachleute und politische Entscheidungsträger zusammen und sollte den rasanten Suburbanisierungsprozess vor allen Dingen durch regelmäßige länderübergreifende Planungsabsprachen in geordnete Bahnen lenken. Als Ordnungsprinzip für die angestrebte Siedlungsentwicklung diente das vom einflussreichen früheren Oberbaudirektor der Hansestadt, Fritz Schumacher (1909-1933) bereits gegen Ende des Ersten Weltkriegs entworfene Achsenkonzept, das den Ausbau der bestehenden, von Hamburg ins suburbane Umland führenden zentralen Schienen- und Straßenverbindungen vorsah. 10 Die fünf zu Achsenendpunkten im schleswig-holsteinischen Randgebiet ernannten Städte Elmshorn, Kaltenkirchen, Bad Oldesloe, Schwarzenbek und Geesthacht, darüber herrschte Einvernehmen im Gemeinsamen Landesplanungsrat, sollten besonders stark gefördert werden. Ab 1960 stand hierfür ein Förderungsfonds zur Verfügung. Anfangs mit vier Millionen DM ausgestattet, vergrößerte sich die jährlich zugunsten der räumlichen Entwicklung des Hamburger Umlands ausgeschüttete Summe bis 1983 auf 21 Millionen Mark. Neben einem groß angelegten Schulbauprogramm zählte der Bau des "Hauptsammlers West" mit einem Zentralklärwerk an der Elbe lange Zeit zu den wichtigsten Projekten des Landesplanungsrats. In den siebziger Jahren richtete sich die Aufmerksamkeit der Gremiumsmitglieder zunehmend auf die Förderung der Naherholung sowie auf den Naturund Denkmalschutz, wobei der Schwerpunkt auf den sogenannten Achsenzwischenräumen lag. Im Zuge dieser veränderten Orientierung wurde 1981 endgültig auf den Bau eines jahrzehntelang zur Entlastung von Hamburg geplanten Großflughafens in Kaltenkirchen verzichtet.11

Bei der Vergabe der Fördermittel spielte die 1960 gebildete Arbeitsgemeinschaft der Hamburg-Randkreise eine bedeutende Rolle. Ihr gehörten die Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg an. Die zahlreichen Anträge, die von den nördlich der Hansestadt gelegenen Dörfern, Städten und Gemeinden in der Hoffnung auf finanzielle Hilfe zur Bewältigung der Suburbanisierungsfolgen gestellt wurden, durften allein von den Experten der Arbeitsgemeinschaft begutachtet und gegebenenfalls dem zuständigen Ausschuss des Landesplanungsrats zur Bewilligung vorgelegt werden. Mit diesem Vorprüfungsrecht übten die vier schleswig-holstei-

9 Die im Rahmen des DFG-Projektes "Suburbane Erfahrungsräume: Das nördliche Umland Hamburgs von den fünfziger Jahren bis in die siebziger Jahre" durchgeführten Zeitzeugeninterviews, die in diesen Aufsatz eingeflossen sind, werden nach Abschluss des Forschungsprozesses in der "Werkstatt der Erinnerung" der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg archiviert.

10 Siehe Pahl-Weber, Elke: Fritz Schumacher und die Anfänge der Regional- und Landesplanung in Hamburg. In: Zur Aktualität der Ideen von Fritz Schumacher. Fritz-Schumacher-Kolloquium 1990. Hg. von der Arbeitsgruppe Fritz-Schumacher-Kolloquium. Hamburg 1992 (Schriftenreihe der Arbeitsgruppe Fritz-Schumacher-Kolloquium, Bd. 1), S. 105-124, hier S. 108ff. 11 Entschließungen des Gemeinsamen Landesplanungsrates Hamburg/Schleswig-Holstein in der Zeit vom 5. April 1956 bis 12. Januar 1962. Hg. vom Ministerpräsidenten des Landes Schleswig-Holstein. Kiel 1963, insbesondere S. 9ff.; 25 Jahre Arbeitsgemeinschaft der Hamburg-Randkreise (wie Anm. 3), S. 36ff. Siehe Bernstein, Axel Friedrich: Großflughafen Kaltenkirchen. Das Scheitern eines Infrastrukturprojektes. Magisterarbeit. Kiel 2002, S. 6ff.



nischen Randkreise von Hamburg eine Scharnierfunktion bei der Angleichung von kommunalen, regionalen und länderübergreifenden Interessen aus. Trotz kreisspezifischer Egoismen und langwieriger Entscheidungsfindungsprozesse avancierte die Arbeitsgemeinschaft zu einem mächtigen Akteur der Regionalplanung. Davon profitierten gerade überörtliche Projekte und Maßnahmen, die über die einzelnen Kreisgrenzen hinweg koordiniert werden mussten.<sup>12</sup>

Grundsätzlich waren sich die an der Regionalplanung beteiligten Instanzen darüber einig, welche übergeordneten Ziele sie verfolgten. Einen sehr hohen Stellenwert besaß der Anspruch, die Lebensqualität der in das suburbane Umland ziehenden oder bereits dort wohnenden Menschen nachhaltig zu verbessern. Dies erforderte den Abbau von historisch gewachsenen Disparitäten. Angestrebt wurde eine differenzierte räumliche Aufgabenteilung zwischen Hamburg als Kernstadt und dem in mancher Hinsicht unterentwickelten Umland. Dabei bestand eine gewisse Konkurrenz zwischen den einzelnen raumbeanspruchenden Bereichen. Während die Landwirtschaft allmählich an Bedeutung verlor, wurde nicht bloß ausreichend Platz für Wohnsiedlungen, sondern auch für Industrie- und Gewerbeflächen sowie für Naherholungsgebiete benötigt.<sup>13</sup>

Das Achsenkonzept des Gemeinsamen Landesplanungsrats (Kieler Nachrichten, Mai 1959)

- 12 25 Jahre Arbeitsgemeinschaft der Hamburg-Randkreise (wie Anm. 3), S. 36. Siehe Heuer/Knopf: Regionalplanung im Hamburger Umland (wie Anm. 3), S. 232f.
- 13 Siehe Keil, Georg: Die Raumordnungsvorstellungen für das schleswig-holsteinische Umlandgebiet von Hamburg. In:
  Raumordnung an der Niederelbe. Hg. vom Ministerpräsidenten des Landes Schleswig-Holstein, der Freien und Hansestadt Hamburg und dem Niedersächsischen Ministerium des Innern. Kiel/Hamburg/Hannover 1968, S. 29-39, besonders S. 32 und 34; Die landesplanerische Zusammenarbeit mit den Nachbarländern (wie Anm. 4), S. 32ff.

Vom Bauerndorf zur Wohngemeinde: Wentorf bei Hamburg. Das 1217 erstmals urkundlich erwähnte Wentorf hatte lange dörflichen Charakter. Östlich von Hamburg im heutigen Kreis Herzogtum Lauenburg gelegen, bewirkte erst die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse einen allmählichen Wandel der Siedlungsstruktur. Im Jahr 1838 konnte eine Chaussee, die Wentorf im Westen mit dem hamburgnahen Bergedorf und im Osten mit Schwarzenbek verband, nach erheblicher Bauzeit fertig gestellt werden. Einen noch größeren Entwicklungsschub erhielt Wentorf knapp ein Jahrzehnt später durch die Eröffnung der von Hamburg nach Berlin verkehrenden Eisenbahnlinie. Der nächste Bahnhof lag zwar in Reinbek, also relativ weit vom Dorfkern entfernt, aber der bis dahin nur vereinzelt zu beobachtende Ausflugsverkehr erlebte dennoch einen beträchtlichen Aufschwung. Besonders erholungssuchende Hamburger lernten das zumeist beschauliche Landleben in Wentorf zu schätzen.14

Das lediglich wenige hundert Einwohner zählende Dorf wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nicht bloß als attraktives Ziel für einen Sonntagsausflug oder die Sommerfrische, sondern vermehrt auch als Wohnort entdeckt. Während sich das Ortsbild in den jenseits der genannten Verkehrstrassen gelegenen Nachbargemeinden kaum veränderte, entstand in Wentorf ein Villenviertel, in das hauptsächlich wohlhabende Hamburger zogen. Fortan bestand der Ort aus zwei voneinander getrennten, sozial deutlich segregierten Siedlungsgebieten. Wegen des beachtlichen (geografischen) Höhenunterschieds zwischen diesen beiden Gebieten bürgerte es sich ein, von "oben" und "unten" zu sprechen. Ersteres meinte insbesondere aus der Sicht der langjährigen Einwohner das alte Dorf mit seinen Bauernhöfen, letzteres die exklusiven Villen im landschaftlich schönen Flusstal der Bille. 15

Im Zuge der verstärkten Bautätigkeit wurden zudem etliche Wohn- und Geschäftshäuser für zuziehende Handwerker und Gewerbetreibende errichtet. Bis zum Ersten Weltkrieg bildeten sich in Wentorf erste Konturen einer im Einzugsbereich einer Großstadt wachsenden Gemeinde heraus. Mit dem Bevölkerungszustrom, der hauptsächlich aus Hamburg gespeist wurde, verbreiterte sich die soziale Zusammensetzung der Einwohnerschaft. Hinzu kamen im Bergedorfer Eisenwerk beschäftigte Industriearbeiter, die in eigens gebauten Wohnblöcken eine vergleichsweise günstige und komfortable Unterkunft fanden. Wentorf war bereits um 1900 kein reines Bauerndorf mehr, rurale und urbane Lebensformen vermischten sich. Während der Weimarer Republik gab es Bestrebungen, den Ort in eine vorstädtische Gartenstadt umzuwandeln. Trotz guter Voraussetzungen wurden diese Pläne jedoch niemals realisiert. Im Jahr 1936 ließen die NS-Machthaber schließlich im Rahmen ihrer Wiederaufrüstungspolitik zwei Kasernen in Wentorf anlegen, was manche Herausforderung mit sich brachte. Immerhin waren in dem Gemeinwesen zeitweise mehr als 2000 Soldaten der neu gegründeten Wehrmacht stationiert.16

- 14 Siehe Ballerstedt, Hildegard: Ein Dorf auf dem Wege zur Suburbanität. Der Wandel der Gemeinde Wentorf im Hamburger Umland in der Zeit von 1870 bis 1914/18. Magisterarbeit. Hamburg 2001; Boehart, William [u.a.]: Wentorf: Das Heimatbuch. Geschichte und Geschichten einer lauenburgischen Gemeinde vor den Toren Hamburgs. 2. Aufl. Schwarzenbek 1997 [1993], S. 101ff.
- 15 Ballerstedt, Hildegard/Boehart, William: Herrschaftliche Zeiten. Zur Geschichte der Villenviertel in Wentorf. Schwarzenbek 2000.
- 16 Siehe Boehart: Wentorf: Das Heimatbuch (wie Anm. 14), S. 105f.; Troßbach, Werner/Zimmermann, Clemens: Die Geschichte des Dorfes. Von den Anfängen im Frankenreich zur bundesdeutschen Gegenwart. Stuttgart 2006, S. 222ff.



Das Ende des Zweiten Weltkriegs stellte eine deutliche Zäsur in der Entwicklung von Wentorf dar und führte zu weiteren Bevölkerungsverschiebungen. Nach den sogenannten Butenhamborgern, die insbesondere seit 1943 vor dem Luftkrieg in die angrenzenden Gebiete der preußischen Provinz Schleswig-Holstein geflohen waren, 17 drängten nun zahlreiche Displaced Persons sowie deutsche Flüchtlinge und Vertriebene in den Ort, wo die ehemaligen Kasernen als Durchgangslager dienten. Gemessen am Jahr 1939 verdoppelte sich die Einwohnerzahl bis 1950 auf 5175 Personen. Der enorme Bevölkerungszuwachs stellte die Gemeindeverwaltung von Wentorf vor massive Wohnraum- und Versorgungsprobleme. Um die ärgste Not zu lindern, entstanden in den ersten Nachkriegsjahren "oben" im alten Dorf vorwiegend einfache Siedlungshäuser beziehungsweise landwirtschaftliche Nebenerwerbsstellen, die allerdings nur relativ kleine Grundstücksflächen erhielten und den ungeheuren Wohnungsbedarf nicht decken konnten. Daher gehörte Wentorf lange zu den letzten Gemeinden im Kreis Herzogtum Lauenburg, in denen der Wohnraum trotz umfangreicher Baumaßnahmen noch staatlicherseits bewirtschaftet wurde. 18

Auch in den fünfziger und sechziger Jahren stieg die Bevölkerungszahl weiter an, zumal 1960 die ersten Bundeswehreinheiten in die bis dahin anderweitig genutzten Kasernen einrückten. Die Zivilangestellten und Familien der Soldaten erhöhten die Wohnungsnachfrage in Wentorf abermals. Ebenso wie die im Zuge der sich verstärkenden Suburbanisierung in die Gemeinde strömenden

1957 wurden in der Wentorfer Hauptstraße die letzten Masten für die neuen Straßenlampen aufgestellt. Einen Nachtbetrieb gab es aus Kostengründen nicht. (Museum für Bergedorf und die Vierlande)

- 17 Siehe Siebenborn-Ramm, Kerstin: Die "Butenhamborger". Kriegsbedingte Migration und ihre Folgen im und nach dem Zweiten Weltkrieg. Hamburg 1996, S. 90ff
- **18** Siehe Boehart: Wentorf: Das Heimatbuch (wie Anm. 14), S. 107.

Neubürger, die vornehmlich aus Hamburg stammten und in naturnahen Einzelhäusern rund ums Villenviertel nach Ruhe suchten.<sup>19</sup>

Die zunehmend dichtere Bebauung entfachte in Wentorf, das an der nach Schwarzenbek führenden Entwicklungsachse lag, eine Diskussion über das Selbstverständnis des einstigen Bauerndorfs. Zwar fügten sich die neuen Bewohner häufig rasch in das Gemeinwesen ein, indem sie Nachbarschaftskontakte pflegten oder einem der örtlichen Vereine beitraten. Außerdem stärkten sie vor allem zur Freude der Lebensmittelhändler die Kaufkraft.<sup>20</sup> Die finanziellen Belastungen, die Wentorf für den dringend erforderlichen Ausbau der Infrastruktur auf sich nehmen musste, waren jedoch immens. Bis in die sechziger Jahre fehlte in der Gemeinde ein zusammenhängendes Kanalisationsnetz. Weitere Kosten verursachten nicht zuletzt der Straßenbau, die Erweiterung der Volksschule und die Schaffung von Kindergärten und weiterführenden Schulen. Der Transformationsdruck wuchs zudem beständig an. Im August 1961 hob der Bürgermeister von Wentorf, Johannes Knust (parteilos), dementsprechend in einem ausführlichen Strukturbericht hervor: "Ein verstärktes Angebot von Bauland muß von einer Gemeinde wie Wentorf, die ohnehin am Ende ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit ist, auch aus Gründen reiner Selbsterhaltung vermieden und soweit wie möglich verhindert werden. Fast alle verfügbaren Bauplätze gehen nämlich an zahlungskräftige auswärtige Hamburger Interessenten. Die finanziellen Fragen, die sich hieraus für eine reine Wohngemeinde wie Wentorf ergeben, sind bekannt und brauchen nur angedeutet werden." Wie Knust daraufhin monierte, waren Neubauten zehn Jahre lang von der Grundsteuer befreit. Da die Mehrheit der Zugezogenen weiterhin in Hamburg oder etwa im benachbarten Reinbek arbeitete, hatte die Gemeindekasse darüber hinaus kaum zusätzliche Einkommensteuereinnahmen zu verzeichnen. Auch der eher symbolische Gewerbesteuerausgleich mit der Hansestadt sowie die an der Einwohnerzahl orientierten und somit kontinuierlich gestiegenen Finanzzuweisungen des Landes Schleswig-Holstein entschärften die prekäre Lage nicht.21

Viele andere schleswig-holsteinische Dörfer, Städte und Gemeinden im Einzugsbereich der Großstadt standen vor ähnlichen Problemen. Im selben Monat, in dem Bürgermeister Knust seinen Strukturbericht vorlegte, hieß es in der Tageszeitung "Die WELT": "Bauherren aus Hamburg unerwünscht". Die kommunalen Folgekosten der auf die Suburbanisierung zurückgehenden Migration, so der Artikel, gefährdeten die Lebensfähigkeit der besonders stark betroffenen Wohngemeinden erheblich – trotz des vom Gemeinsamen Landesplanungsrat jüngst eingerichteten Förderungsfonds. Allerdings sei kritisch anzumerken, dass zuzugswillige Hamburger in Schleswig-Holstein häufig unter Ressentiments und bürokratischen Barrieren zu leiden hätten. In Niedersachsen traten offenbar indessen deutlich weniger Probleme beim Eigenheimbau für Großstadtbewohner auf. Um den "Ärger nördlich der 'Grenze'" zu mindern,

19 Bergedorfer Zeitung, 6. Juni 1963 ("Wentorf: Grüner Ort mit mehr Gewerbe"). Siehe: Heimatbuch Wentorf. Anläßlich der 750-Jahrfeier hg. von der Gemeinde Wentorf bei Hamburg. Lauenburg/Elbe 1967, S. 202ff.

20 Siehe Kornher, Svenja: Wohnen und Gewerbe. Wentorf-Süd nach 1950. In: Boehart, William (Hg.): Vom Süden Wentorfs zu Wentorf-Süd. Zur Geschichte eines Ortsteils. Schwarzenbek 2004, S. 34-38; Heimatbuch Wentorf (wie Anm. 19), S. 203; Walczok, Carsten M.: Die Kasernen in Wentorf oder von Soldaten, Flüchtlingen und Bürgern in Uniform. In: Lauenburgische Heimat 1995, H. 142, S. 63-79. 21 Gemeindearchiv Wentorf, VI, 374: Strukturbericht des Bürgermeisters über die Gemeinde Wentorf bei Hamburg, 31. August 1961, Zitat S. 9f. Siehe Boehart: Wentorf: Das Heimatbuch (wie Anm. 14), S. 161f.

empfahl die Zeitung klare politische Vorgaben, gefordert sei insbesondere der Landesplanungsrat Hamburg/Schleswig-Holstein. Er könne dem Senat der Hansestadt nahe legen, die Gemeinden künftig in weitaus größerem Maße beim unbedingt notwendigen Infrastrukturausbau zu unterstützen.22

Während sich der Bürgermeister von Wentorf über die Belastungen durch die Hamburg-Pendler beklagte, verspürte er gegenüber den Bundeswehrangehörigen eine besondere Verantwortung. Die Erschließung und Bereitstellung von Bauland im ausreichenden Umfang bezeichnete Johannes Knust in diesem Fall als "selbstverständliche Pflicht" einer Garnisongemeinde, ungeachtet der beträchtlichen Kosten, die hiermit verbunden waren.<sup>23</sup>

Mit der wachsenden Bevölkerungszahl stiegen auch die Anforderungen an die evangelische Kirche, die seit 1951 eine Gemeinde in Wentorf führte. Zuvor war der Gottesdienst in Reinbek besucht worden. Unabhängig davon nahm der Platzbedarf in beiden Orten infolge der Suburbanisierung erheblich zu, in Wentorf musste schon bald ein neuer Friedhof angelegt werden, und 1959 wurden in einem früheren Gasthaus zusätzliche Räume für die Gemeinde- und Jugendarbeit eingeweiht. Außerdem konnte der Bau eines Alten- und Pflegeheims sowie eines Kindergartens finanziert werden. Indem die Kirchengemeinde, die 1965 eine zweite Pastorenstelle erhielt, zahlreiche Veranstaltungen anbot, übernahm sie wichtige soziale Aufgaben. Es gab einen Kinderchor, den sogenannten "Literaturmorgen" und einen Gesprächskreis für Senioren, wodurch sich das eher schmale Freizeitangebot in Wentorf beträchtlich erweiterte. Unterdessen hatten die Katholiken, die trotz des Flüchtlingszustroms nach dem Zweiten Weltkrieg eine Minderheit darstellten, ihren Anlaufpunkt in Reinbek. Dort bestand seit 1953 die eigens für die neuen Einwohner gebaute Herz-Jesu-Kirche, die auch von Gemeindemitgliedern aus den Nachborten Wohltorf und Aumühle besucht wurde.24

Nennenswerte Gewerbe- oder sogar Industriebetriebe gab es in Wentorf nicht. Dies entsprach dem Idealbild des Bürgermeisters von einer überschaubaren, ländlich geprägten Bebauung. Im Jahr 1961 beschäftigten lediglich sieben der 120 in der Gemeinde existierenden Betriebe mehr als zehn Arbeitnehmer. Zwar waren die verantwortlichen Kommunalpolitiker durchaus an einer Steigerung des Gewerbesteueraufkommens interessiert, rauchende Fabrikschornsteine und ständige Lärmbelästigungen mochte sich allerdings kaum jemand für Wentorf vorstellen. Im Übrigen hätte eine stärkere Industrieansiedlung die Richtlinien des Gemeinsamen Landesplanungsrats verletzt. Ihnen zufolge sollten vor allem Wohnungen in Wentorf gebaut werden. Doch selbst kleinere Projekte stießen auf Widerstand in der Bevölkerung. So musste ein in einem Mischgebiet ansässiger Kunstschmied eine 1964 fertig gestellte, 470 Quadratmeter große Werkhalle abreißen lassen, bevor er sie nutzen konnte, da ein sich gestört fühlender Anwohner erfolgreich gegen die Erweiterung des gewerblichen Betriebs geklagt hatte.25

- 22 Die WELT, 29. August 1961 ("Bauherren aus Hamburg unerwünscht").
- 23 Strukturbericht des Bürgermeisters (wie Anm. 21), Zitat S. 10.
- 24 Siehe Boehart: Wentorf: Das Heimatbuch (wie Anm. 14), S. 162ff. und 210f.
- 25 Bergedorfer Zeitung, 6. Juni 1963. Siehe: Heimatbuch Wentorf (wie Anm. 19), S. 204ff.; Kornher: Wohnen und Gewerbe (wie Anm. 20), S. 37f.

Wie schwierig es war, den verschiedenen Interessen gerecht zu werden, zeigt auch die hitzige Debatte über den Bau von Sozialwohnungen, die Ende der sechziger Jahre in Wentorf entbrannte. Letztlich hatte sich die Gemeindevertretung doch für eine durchlässigere Ansiedlungspolitik entschieden. Den landesplanerischen Vorgaben folgend waren bereits 1965 neue Gebiete für den Wohnungsbau durch eine Änderung des Flächennutzungsplans freigeben worden. Über die architektonische Gestalt des groß angelegten, staatlich geförderten Projekts konnten sich die Parteien jedoch lange nicht einigen. Während die SPD-Fraktion für die Errichtung eines elfgeschossigen Hochhauses plädierte, schwebte den Gemeindevertretern von CDU, FDP und der in Wentorf bestehenden Unabhängigen Wählergemeinschaft ein größeres Ensemble vor. Die Bauhöhe sollte allerdings deutlich niedriger sein. Letztlich wurden auf der vorgesehenen Fläche, die unweit der Ortsmitte lag und zuvor als Schafweide ge-

dient hatte, 120 Sozialwohnungen in vier sechs- und zwei achtgeschossigen Häusern geschaffen. Auch wenn die SPD zurückstecken musste: Die bald wegen der angewendeten Plattenbauweise als "graue Felsen" bekannte Großwohnanlage überragte alle übrigen

Gebäude in der Gemeinde.<sup>26</sup>

In den siebziger Jahren verschwanden die für Wentorf charakteristischen Bauernhöfe nahezu völlig aus dem Ortsbild. Die meisten landwirtschaftlichen Betriebe waren aufgrund der fortgeschrittenen Agrarmodernisierung<sup>27</sup> nicht mehr lebensfähig. Kapitalisierung, Spezialisierung und Rationalisierung bestimmten nunmehr die Lebensmittelproduktion. Viele Landwirtskinder waren nicht mehr bereit, den elterlichen Hof zu übernehmen und entschieden sich für außeragrarische Berufe. Das Sozialgefüge in Wentorf erlebte einen massiven Umbruch, auch weil der zunehmende Straßenverkehr die Bewirtschaftung der häufig relativ weit von den Höfen entfernt liegenden Felder erschwerte. Trecker und andere landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge galten auf den Hauptverkehrsstraßen, die mittlerweile das frühere Dorfgebiet zerschnitten, als zeitraubendes Hindernis und konnten sich nur mit Mühe behaupten. Im Laufe dieser Entwicklung wurden fast alle Bauernhöfe verkauft, abgerissen und durch Neubauten ersetzt. Die betroffenen Landwirte profitierten von den ansehnlichen Grundstückspreisen und hatten sich mitunter zuvor in der Gemeindevertretung selbst für die bauliche Verdichtung der Ortsmitte stark gemacht. Wentorf, das 1975 rund 7000 Einwohner zählte, wandelte sich vollends zur suburbanen Wohngemeinde und wurde trotz eines radikal in die physische Gestalt des Dorfes eingreifenden Bau-Booms zur "Oase im Grünen" stilisiert, um noch mehr Neubürger zu gewinnen. Unter den Investoren, die auf den Erfolg dieser Imagekampagne setzten, befanden sich nicht bloß die "Millionen-Bauern", wie die im Zuge des Höfesterbens zu Geld gekommenen Landwirte neidvoll genannt wurden, sondern auch externe Geldgeber. Angesichts der zahlreichen neuen Wohnhäuser und der Erweiterung des Kasernengeländes wirkten die wenigen vorerst erhalten gebliebenen alten Gebäude wie Relikte aus einer längst ver-

26 Hamburger Abendblatt, 13. Februar 1969 ("In Wentorf ist man gegen den Bau von Hochhäusern") sowie 16. Mai 1969 ("Wentorf: Schafweide wird neues Siedlungsgebiet"). Siehe Boehart: Wentorf: Das Heimatbuch (wie Anm. 14), S. 124. 27 Siehe Münkel, Daniela (Hg.): Der lange Abschied vom Agrarland. Agrarpolitik, Landwirtschaft und ländliche Gesellschaft zwischen Weimar und Bonn. Göttingen 2000 (Veröffentlichungen des Arbeitskreises Geschichte des Landes Niedersachsen (nach 1945), Bd. 16); Troßbach/Zimmermann: Die Geschichte des Dorfes (wie Anm. 16), S. 255f.



gangenen Zeit. Das Ortsbild prägten indessen moderne Lebensmittelgeschäfte, Tankstellen, Arztpraxen, Apotheken und ähnliche Dienstleistungseinrichtungen.<sup>28</sup>

Seit 1961 verfügte Wentorf über eine eigene Tankstelle.

Bei der Transformation Wentorfs vom Bauerndorf zu einer Gemeinde mit durchaus städtischem Charakter stellte Hamburg einen wichtigen Bezugspunkt dar. Viele Einwohner hatten in der Hansestadt ihren Arbeitsplatz, erwarben dort regelmäßig Güter des gehobenen Bedarfs, etwa Bekleidung, Möbel oder größere Haushaltsgeräte, und schätzten das ungleich vielseitigere Freizeitangebot. Um mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Hamburg zu gelangen, nutzten die Wentorfer entweder die 1969 eingerichtete S-Bahn ab Reinbek oder die Busse der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG. Für umfangreichere Transporte wurde nach Möglichkeit auf private Kraftwagen zurückgegriffen. Besondere Anziehungskraft besaß das an Wentorf angrenzende Bergedorf, das seit dem nationalsozialistischen Groß-Hamburg-Gesetz (1937) zur Hansestadt gehörte. Auch das in Wentorf verstärkt benötigte Wasser und Gas stammten aus Hamburg. Zudem wurde die Gemeinde an das großstädtische Fernsprechnetz angeschlossen, so dass Telefongespräche zum Ortstarif geführt werden konnten.29

Angesichts dieser engen Verflechtungen galt Wentorf spätestens ab den fünfziger Jahren gemeinhin als "Schlafstätte" für Hamburger. Mit diesem negativen Image, das einer traditionell männlichen Sichtweise entsprang und die von etlichen Frauen im suburbanen Raum geleistete Haus- und Familienarbeit ausklammerte, mochte

28 Siehe: Heimatbuch Wentorf (wie Anm. 19), S. 206ff.; Patten, Hans-Peter: Struktur und Funktionen des östlichen Hamburger Stadtrandgebietes. Diss. Hamburg 1965, S. 170ff.

**29** Ebd.

sich die Gemeindespitze nicht abfinden. Allerdings war das erheblich größere Arbeitsplatz- und Warenangebot in Hamburg kaum von der Hand zu weisen. Deshalb versuchten die maßgeblichen Politiker in Wentorf, den Freizeit- und Erholungswert ihrer Gemeinde besonders hervorzuheben; die gerechte Behandlung der Geschlechter spielte bei diesen Bemühungen – wenn überhaupt – lediglich eine untergeordnete Rolle. Vielmehr wurde das ehemalige Bauerndorf ab den sechziger Jahren gezielt als Wohngemeinde profiliert. Für den zu leistenden Ausbau der Infrastruktur beanspruchte die Gemeindevertretung, die sich zunächst als Opfer der Suburbanisierung betrachtete, enorme Mittel aus dem Förderungsfonds des Gemeinsamen Landesplanungsrats. Diese selbstbewusste, allerdings keineswegs immer erfolgreiche Positionierung resultierte aus dem Bemühen, sich von der Hansestadt abzugrenzen und Eigenständigkeit als selbsternannte "Oase im Grünen" zu demonstrieren.<sup>30</sup>

Im Laufe dieser Entwicklung wandelte sich das kulturelle Leben in Wentorf nachhaltig. Traditionelle bäuerliche Dorffeste wie das bis 1953 veranstaltete Ringreiten, das vom Schützenverein organisierte "Vogelschießen" und das jährliche Erntedankfest gehörten der Vergangenheit an. Zu diesen Anlässen, bei denen zumeist die örtliche Feuerwehrkapelle aufspielte, kamen beinahe alle Einwohner des Dorfes zusammen. Der Niedergang des Brauchtums wurde von den meisten alteingesessenen Wentorfern zwar mit Wehmut, aber letztlich doch realistisch betrachtet. Die Zeit, so das Resümee einer langjährigen Bäckersfrau, lasse sich eben nicht aufhalten. An die Stelle der althergebrachten Feste traten das Rathausfest und die seit 1985 in Zusammenarbeit mit der Bundeswehr ausgerichtete "Wentorfiade". Daneben führten die Sportvereine gelegentlich besondere Veranstaltungen durch. Während die in Wentorf über mehrere Generationen gewachsenen Kommunikationsbeziehungen tendenziell an Intensität verloren, stiegen die Ansprüche der (Neu-)Bürger an das Kulturangebot im Ort. Nur durch eine spärlich ausgestattete Bücherei und eine beengte Volkshochschule ließen sich die wenigsten zufrieden stellen. Auch der 1959 gegründete, lokalgeschichtlich interessierte Bürgerverein, der sich mit der Sammlung bäuerlichen Hausrats und lauenburgischer Trachten auf Traditionspflege konzentrierte, erreichte lediglich einen kleinen Teil der Wentorfer. Dass jedoch nicht einmal für längere Zeit ein Kino existieren konnte, obwohl in der Gemeinde immerhin bis zu 3000 Soldaten stationiert waren, hing allerdings kaum mit den veränderten Erwartungshaltungen der Einwohner zusammen. Mit der Entwicklung des Fernsehens zum Massenmedium ab Mitte der fünfziger Jahre begann vielmehr ein allgemeines Kinosterben, von dem auch Wentorf betroffen war.<sup>31</sup>

Unterdessen hielt sich das Freizeitangebot für Jugendliche in engen Grenzen. Die vom Ortsjugendring während der sechziger und siebziger Jahre in Wentorf organisierten Veranstaltungen ließen nicht gerade eine zeitgemäße pädagogische Ausrichtung oder übermäßige Innovationsfreudigkeit erkennen. Ähnlich wie die kirchlichen Jugendgruppen beschränkten sich die anderen Mitglieder der

- 30 Strukturbericht des Bürgermeisters (wie Anm. 21), S. 6ff. Siehe Boehart: Wentorf: Das Heimatbuch (wie Anm. 14), S. 124.
- 31 Zeitzeugeninterview mit Ingeborg Voß Wentorf, 9. Dezember 2005. Siehe Boehart: Wentorf: Das Heimatbuch (wie Anm. 14), S. 157ff. und 211ff.; Schildt, Axel: Moderne Zeiten. Freizeit, Massenmedien und "Zeitgeist" in der Bundesrepublik der 50er Jahre. Hamburg 1995 (Hamburger Beiträge zur Sozial- und Zeitgeschichte, Bd. 31), S. 262ff.

zu befürchten.32

Arbeitsgemeinschaft, etwa der traditionsreiche Sportclub und das Deutsche Rote Kreuz, im Wesentlichen darauf, standardisierte Lehrgänge für Gruppenleiter durchzuführen und sporadisch Ferienreisen anzubieten. Dennoch oder gerade deshalb stießen die vom Elternbeirat der Volksschule Wentorf im Jahr 1971 initiierten Bestrebungen, einen alternativen, selbstverwalteten Jugendtreff als "Haus der offenen Tür" für nichtorganisierte Heranwachsende einzurichten, auf große Widerstände, obwohl sich der Pastor der örtlichen Kirche für das Projekt engagierte. Zu den Gegnern zählte nicht zuletzt die Gemeindevertretung, die vor den hohen Kosten warnte. Außerdem seien wie in Reinbek und bei weiteren vergleichbaren Modellversuchen häufige Ausschreitungen durch in Gruppen auftretende Randalierer

Trotz der starken Umbrüche in Wentorf ließ sich eine gewisse Persistenz gegenüber der Modernisierung ausmachen. Der massive Bevölkerungszustrom, der Entagrarisierungsprozess und der tief greifende Wandel des Ortsbildes sprengten keineswegs sämtliche dörflichen Strukturen. Tradierte Sozialformen wurden zuweilen durch neue soziale Gruppen revitalisiert. Auch wenn sich beispielsweise das Gemeindefest am Rathaus im Laufe der Jahre deutlich vergrößerte, fand es weiterhin regelmäßig statt, wobei seine Ausmaße letztlich überschaubar blieben, so dass es sich erheblich von der in Hamburg aufkommenden Eventkultur unterschied. Überdies wurde es zunehmend einfacher, das Land- mit dem Stadtleben zu kombinieren. Die rasant verlaufende Automobilisierung und die Ausweitung des individuellen Freizeitbudgets ab den sechziger Jahren erlaubten die massenhafte Ausbildung von stark ausdifferenzierten, nicht an einem bestimmten Raum gebundenen Lebensstilen, die sich zuvor allenfalls privilegierte Schichten leisten konnten. Mit der wachsenden Mobilität, die ungekannte Wahlmöglichkeiten eröffnete, vervielfältigten sich die Austausch- und Interaktionsprozesse zwischen der Kernstadt und ihrem suburbanen Umland, und zwar als in beide Richtungen offene Entwicklung.33

Eine neue Stadt entsteht: Norderstedt. Die Entwicklung der vier Ursprungsgemeinden von Norderstedt, Garstedt, Harksheide, Glashütte und Friedrichsgabe, wurde seit jeher durch die Nähe zu Hamburg bestimmt. Bis in die zwanziger Jahre des 20. Jahrhunderts hatten die im heutigen Kreis Segeberg gelegenen Gemeinden eine voneinander abweichende Geschichte, danach ähnelten sich die politischen, wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungsprozesse zunehmend. Während das mindestens seit 1370 bestehende Garstedt lange ein verhältnismäßig großes, in sich geschlossenes Bauerndorf war, konnte Harksheide, das zum Gut Tangstedt gehörte, keinen eigenen Ortskern ausbilden. Glashütte, bis ins 19. Jahrhundert ebenfalls unselbständig, wies indessen eine kompaktere Siedlungsstruktur auf. Hier existierte ab 1740 eine Glasschmelze, deren Betrieb sich jedoch nicht rechnete, so dass sie knapp 40 Jahre später geschlossen wurde. Die jüngste der vier Norderstedter Ursprungsgemeinden, Friedrichs-

- **32** Siehe Boehart: Wentorf: Das Heimatbuch (wie Anm. 14), S. 203ff.
- **33** Siehe Troßbach/Zimmermann: Die Geschichte des Dorfes (wie Anm. 16), S. 285f.; Woyke: Mobilität im suburbanen Raum (wie Anm. 8), besonders S. 134ff.

gabe, entstand 1821 als Armenkolonie für die damals dänische Stadt Altona. Es galt das Prinzip der Selbstversorgung, obwohl die vorherrschende Heidelandschaft nur geringe Erträge versprach. Schließlich wurde das Projekt offiziell zu einem Fehlschlag erklärt. und Friedrichsgabe verschmolz 1873 mit drei benachbarten Ansiedlungen zu einer preußischen Gemeinde.34

Unmittelbar an der Grenze zu Hamburg wohnend, lebte die Bevölkerung von Harksheide und Glashütte bis zum Ersten Weltkrieg hauptsächlich vom Torfabbau und -handel. Auch die Einwohner von Garstedt und Friedrichsgabe gingen diesem Gewerbe nach, wegen der schlechteren Bodenqualität allerdings mit deutlich geringerem Erfolg. Das begehrte Heizmaterial wurde mit zweirädrigen Handkarren, "Steertpogg" genannt, in die Hansestadt zum Verkauf transportiert. Es dauerte gut drei Stunden, bis die Stadtmitte erreicht war. Auf dem Rückweg brachten die Torfbauern häufig Küchenabfälle aus der Großstadt mit, um sie für die Schweinemast zu verwenden.35

Die enge Verbindung zwischen Hamburg und den vier Gemeinden drückte sich zudem im kontinuierlichen Ausbau der in den Raum "Norderstedt"<sup>36</sup> führenden Verkehrswege aus. Bereits seit dem 16. Jahrhundert wurde die Handelsstraße, die von Hamburg über den Ochsenzoll in das Herzogtum Holstein verlief und bis nach Jütland reichte, stark frequentiert. Die als "Ochsenweg" bekannte Trasse bildete zugleich die Grenze zwischen Garstedt und Friedrichsgabe auf der westlichen sowie Harksheide und Glashütte auf der östlichen Seite des heutigen Norderstedt. Im Jahr 1720 wurde das Gebiet erstmals vom öffentlichen Personennahverkehr erreicht. Zweimal in der Woche fuhr eine Postkutsche von Hamburg aus über Harksheide und das Bauerndorf Ulzburg nach Kiel.<sup>37</sup>

Allerdings nahm die Bedeutung des sogenannten Ochsenwegs seit der Mitte des 19. Jahrhunderts erheblich ab. 1832 wurde die über Quickborn führende Altona-Kieler-Chaussee eröffnet; auch die zwölf Jahre später zwischen den beiden Städten fertig gestellte Eisenbahnstrecke passierte nicht den Norderstedter Raum. Die Züge hielten vielmehr in Pinneberg und Elmshorn. Selbst die seit 1884 bestehende Landgüterbahn zwischen Altona und Kaltenkirchen berührte das Siedlungsgebiet nur am nordwestlichen Rand.<sup>38</sup>

Nicht zuletzt wegen dieser Routenplanung, von der vornehmlich die im Nordwesten von Hamburg gelegenen Städte und Gemeinden profitierten, ging die Bevölkerungszahl im Raum "Norderstedt" ab den fünfziger Jahren des 19. Jahrhunderts deutlich zurück. 1890 lebten dort nur etwa 2800 Menschen. Besonders Harksheide und Glashütte hatten über Einbußen zu klagen, da sich die zunehmend bessere Kohleversorgung negativ auf den Torfhandel auswirkte. Hinzu kam die stark anwachsende Industrialisierung, die im Stadtgebiet von Hamburg neue Erwerbsmöglichkeiten schuf und zu einer Landflucht führte.39

Erst die weitere verkehrstechnische Erschließung des Norderstedter Raums, die Anfang des 20. Jahrhunderts eine neue Qualität erreichte, konnte diese Entwicklung stoppen. Ab 1902 transportierte

34 Siehe Essen, Manfred von: Norderstedt. Friedrichsgabe - Garstedt - Glashütte - Harksheide 1. Die Norderstedter Ursprungsgemeinden bis 1970. Hg. von der Stadt Norderstedt. [Norderstedt] 1994, S. 7ff.; Linke, Volker: Vorort, Satelliten- und Trabantenstadt. Ein Beitrag zu Entwicklungstendenzen und zur Terminologie von kernstadtabhängigen Siedlungen. Dargestellt an den Beispielen Köln-Chorweiler, Hamburg-Norderstedt, Bielefeld-Sennestadt und Köln-Erftstadt. Diss. Köln 1990, S. 89f.

35 Ebd.

36 Im Folgenden wird nicht das Gebiet zwischen dem Ochsenzoll und Kaltenkirchen als Raum "Norderstedt" bezeichnet, sondern in der Regel nur die vier Ursprungsgemeinden der späteren Stadt. In der sich nach 1945 intensivierenden landesplanerischen Diskussion wurde dieser Begriff mitunter weiter gefasst.

37 Siehe von Essen: Norderstedt (wie Anm. 34), S. 76ff.

38 Ebd.

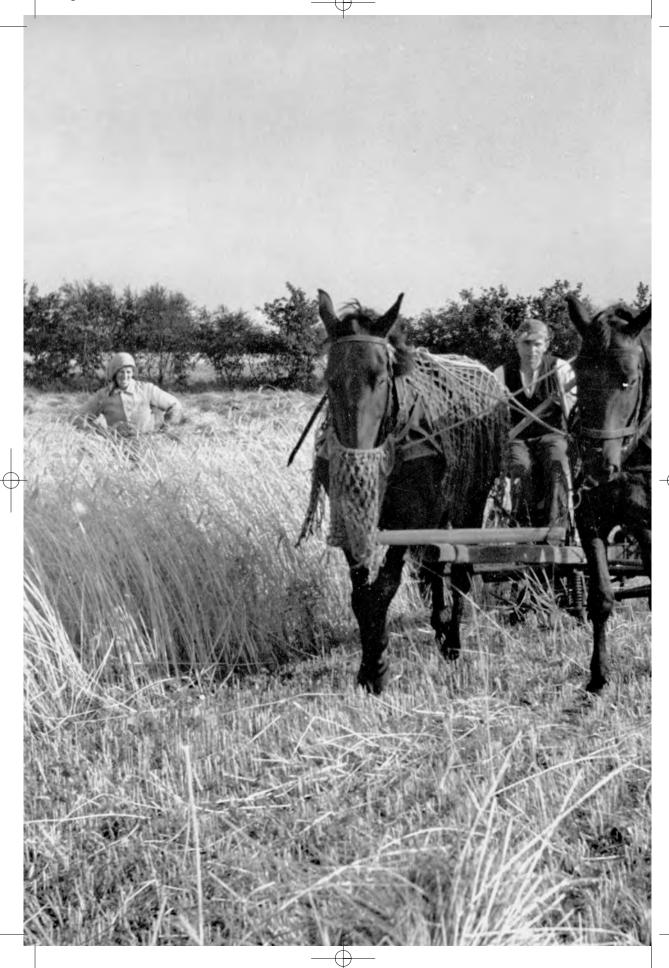
39 Siehe Ebert, Michael/Güntner, Mathias: Norderstedt. Junge Stadt im Wandel. Hamburg 2005, S. 15f.

der "Wachtmannsche Pferde-Omnibus" eines privaten Fuhrunternehmers bis zu fünfmal täglich Personen, Güter und Post von Hamburg-Eppendorf zum Ochsenzoll. Dadurch wurden die sechs Jahre zuvor errichtete "Irrenanstalt Langenhorn" und der 1912 eröffnete Flughafen Fuhlsbüttel an das Stadtgebiet angebunden. Parallel dazu verkehrten Busse der Post vom Hamburger Hauptpostamt in einer ausgedehnten westöstlichen Schleife über ausgewählte holsteinische Stadtrandgemeinden bis nach Garstedt und Glashütte. Mit der Fertigstellung der U-Bahn bis nach Ochsenzoll im Jahr 1921 wurde der Raum "Norderstedt" dann vollends für Hamburger und aus dem Umland zuziehende Industriearbeiter als Siedlungsgebiet interessant. Trotz der zunächst rudimentären Ausstattung der Züge und der immer wieder auftretenden Verspätungen gab es nunmehr die Option, günstig an der städtischen Peripherie zu wohnen und dank erträglicher Pendelzeiten in der Hansestadt zu arbeiten.<sup>40</sup>

Die Einwohnerzahl stieg infolge des massiven Zuzugs aus Hamburg sprunghaft an. Anfangs verlief die Besiedlung des Norderstedter Raums ungeordnet; verstreut wurde eine Reihe von Einzelhäusern gebaut. Direkt nach dem Ersten Weltkrieg entstand in Harksheide die Siedlung "Neu-Barmbeck". 1924 gründeten vorwiegend sozialdemokratische und kommunistische Arbeiter und Erwerbslose aus der Hansestadt die erste gemeinnützige Siedlungsgenossenschaft im Raum "Norderstedt". Das oberste Ziel war die Linderung der grassierenden materiellen Not durch möglichst weitreichende Selbsthilfe. Bis 1933 konnten 43 relativ schlichte Häuser gebaut werden. Auch die Angestellten der nunmehrigen Staatskrankenanstalt Langenhorn errichten eine Siedlung in Eigeninitiative. Ende der dreißiger Jahre existierten, zum Teil als Ergebnis der nationalsozialistischen Bevölkerungs- und Rüstungspolitik, bereits mehrere kleinere Stadtrandsiedlungen, vor allem in Garstedt und Harksheide. Während 1919 lediglich 4442 Menschen in den vier Gemeinden gelebt hatten, waren es 20 Jahre später mehr als doppelt so viele. Im Zuge der umfangreichen Migrationsbewegungen, die während des Zweiten Weltkriegs begannen, schnellte die Bevölkerungszahl schließlich bis 1950 auf 20 347 Bewohner empor. Die Probleme, vor die sich die Kommunalpolitiker in "Norderstedt" dadurch gestellt sahen, glichen den in Wentorf zu bewältigenden Herausforderungen, zumal für Hamburg eine Zuzugssperre bestand und die Flüchtlingsunterbringung nicht in Kasernen erfolgen konnte.<sup>41</sup>

Außerdem kamen bislang tausende von Berufstätigen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder per Bus zum U-Bahnhof Ochsenzoll, um von dort zu ihrem Arbeitsplatz in Hamburg zu fahren. Manche von ihnen wohnten nicht in einer der Ursprungsgemeinden von Norderstedt, sondern in Ulzburg oder noch weiter entfernt. Angesichts des enormen Verkehrsaufkommens betrieb der bereits vor 1933 in Harksheide tätige Bauingenieur Heinrich Lönnies die Einrichtung eines Pendlerzugs. Der Bedarf, den südholsteinischen Raum besser an Hamburg anzubinden, war in der Tat groß. Im ersten Jahr ihres Bestehens beförderte die 1953 eingeweihte Alster-Nord-Bahn (ANB)

40 Siehe Peters, Bernd: Entwicklung seit der Jahrhundertwende. In: Ehlers, Detlev (Hg.): Heimatbuch der Gemeinde Garstedt. Norderstedt 1970, S. 132-177; von Essen: Norderstedt (wie Anm. 34), S. 74ff.
41 Siehe ebd., S. 82ff. und 93ff.





Vorangehende Seiten: Feldarbeit in Glashütte (nach 1945) (Stadtarchiv Norderstedt)

42 De Steertpogg, 2. Mai 1953 ("Vor den Toren Hamburgs"). Siehe Kielmann, Hans-Jürgen: Die Alsternordbahn. Idee und Wirklichkeit. Hamburg 1980 (Historische Schriftenreihe des Vereins Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V., Bd. 8), S. 6ff.; Clausing, Martin: Von Mullikas zur Alster-Nord-Bahn. Der öffentliche Nahverkehr im Norderstedter Raum. In: Klawe, Willy/Essen, Manfred von (Hg.): Mit offenen Augen durch Norderstedt. Rundgänge in und um Norderstedt. Norderstedt 1991 (Berichte der Norderstedter Geschichtswerkstatt, Bd. 3), S. 91-110. 43 Siehe von Essen: Norderstedt (wie Anm. 34), S. 116ff.; JohanBon, Torsten: Strukturreform und Modernisierung der Region Hamburger Nachbarraum am Beispiel der Entstehung Norderstedts. 0.0. [2001], S. 23ff. (dieses Manuskript lässt sich im Stadtarchiv Norderstedt einsehen). 44 Gesamtdeutscher Block/Bund der Heimatvertriebenen und Entrechteten. 45 Pinneberger Tageblatt, 18. Januar 1955 ("Hamburg wirkt wie ein Magnet"). 46 Stadtarchiv Norderstedt, ohne Signatur: Entwicklungsvorhaben "Norderstedt". Wohnungsbau am richtigen Standort, ein Beitrag zur Linderung sozialer Notstände in Schleswig-Holstein. Hg. von der "Arbeitsgemeinschaft Gemeinnützige Siedlungsgesellschaft des Hilfswerks der Evangelischen Kirchen in Deutschland m.b.H." und der Gemeinnützigen Bau- und Sied-

lungsgenossenschaft "Stiftung Adlers-

horst", März 1954, S. 2f.

rund 85 000 Menschen pro Tag. Die Züge, von den Fahrgästen wegen des niedrigen Komforts oftmals "Holzhackerbahn" genannt, verkehrten abgestimmt mit dem Fahrplan der U-Bahn vom Ochsenzoll nach Ulzburg und machten "Norderstedt" als Wohngebiet noch attraktiver.42

Mit der in den fünfziger Jahren einsetzenden Suburbanisierungswelle wurde eine koordinierte Bau- und Siedlungsplanung immer dringlicher, zumal etliche Straßen noch auf ihre Asphaltierung warteten. Die eigens gebildete "Förderungsgesellschaft Norderstedt" bemühte sich, diese Aufgabe in Absprache mit den übergeordneten Planungsinstanzen auf Kreis- und Landesebene zu meistern. Als Leitbild diente hierbei das Konzept einer kombinierten Wohn- und Betriebsgemeinde. Die Ansiedlung von Gewerbe- und Industriebetrieben galt im Gegensatz zu Wentorf als gangbarer Weg, um die kommunalen Steuereinnahmen zu erhöhen.<sup>43</sup>

Zu den Landespolitikern, die sich besonders für die Eigenständigkeit von "Norderstedt" stark machten, gehörte der schleswig-holsteinische Sozialminister Hans-Adolf Asbach (GB/BHE)44. Hamburg dehnte sich nach seiner Wahrnehmung aus "wie ein Polyp mit unzähligen Saugarmen". Um ein Gegengewicht zu schaffen und zudem die Eingliederung der Flüchtlinge und Vertriebenen zu befördern, forcierte er die industrielle Entwicklung im Norderstedter Raum. Auf diese Weise sollten bis zu 20 000 neue Arbeitsplätze entstehen.45

1954 plädierten zwei im Raum "Norderstedt" aktive gemeinnützige Bauunternehmen für den "Wohnungsbau am richtigen Standort". Im Hintergrund stand die beständig steigende Zahl der von Schleswig-Holstein nach Hamburg pendelnden Berufstätigen. Die tägliche, häufig ziemlich lange Fahrt zum Arbeitsplatz, so die Unternehmen, mindere den Lebensstandard, beeinträchtige das Familienleben und wirke sich zudem negativ auf das Volksvermögen aus. Um diesen "Raubbau an Lebenskraft, Gesundheit und Leistung" einzudämmen, gebe es letztlich nur zwei Möglichkeiten: den beschleunigten Wohnungsbau an arbeitsnahen Standorten und die Neuschaffung von Arbeitsplätzen in dichter bewohnten oder besiedelbaren Gebieten. Beides könne helfen, die Pendelzeit zu verkürzen. 46

Im Einklang mit dieser Erkenntnis zeichneten die Bauunternehmen für die Errichtung der Gartenstadt Falkenberg in der Gemeinde Harksheide verantwortlich; damals gab es im nördlichen Hamburger Umland kaum ein größeres Wohnungsbauprojekt. Zu den führenden Köpfen zählte abermals Heinrich Lönnies. Während er raumplanerische Überlegungen mit ökonomischen Interessen verknüpfte, zogen bis 1963 mehr als 3000 Menschen in die neu angelegte Siedlung, die auf dem Gelände eines ehemaligen SS-Truppenübungsplatzes entstand. In nur sieben Jahren wurden nach einer Kirche mehrere hundert Wohnungen in zwei- bis dreigeschossigen Blocks gebaut. Hinzu kamen zahlreiche Reihen- und Einzelhäuser, ein Rathaus-Neubau und einige Schulen. Die Falkenberg-Siedlung, von der sich eine ANB-Station in kurzer Zeit erreichen ließ, war keineswegs bloß für



Die Kirche in der Gartenstadt Falkenberg stand als Erstes (etwa 1954). (Stadtarchiv Norderstedt)

nach erschwinglichem Bauland suchende Hamburger gedacht. Vielmehr setzten die Unternehmen darauf, insbesondere jene Pendler, die bislang erheblich weiter von der Hansestadt entfernt wohnten, als Kunden zu gewinnen. Mittels des zunehmend leistungsfähigeren öffentlichen Schienenverkehrs würden sich die "Möglichkeiten des Wohnens in Grün und Garten mit denen der Arbeit und Bildung im Herzen der Großstadt"<sup>47</sup> bequem kombinieren lassen. Gleichzeitig sollte allerdings die starke Abhängigkeit vom Hamburger Arbeitsmarkt möglichst weit abgebaut werden. Aus diesem Grund wurde am nordöstlichen Rand der Wohnsiedlung, in unmittelbarer Nähe zu den Häusern, das Gewerbegebiet Stonsdorf ausgewiesen. Hier siedelten sich im Laufe der Zeit etwa 30 Industriebetriebe an, was im Widerspruch zur Gartenstadtidee stand.<sup>48</sup>

In der Falkenbergkirche kamen die Bürger miteinander in Kontakt. Zuvor war Harksheide von Garstedt aus betreut worden. Der anhaltende Bevölkerungszustrom machte es bald erforderlich, eine zweite und dritte Pastorenstelle in der neu gegründeten Kirchenge-

47 Ebd., S. 2.

48 Siehe Kröger, Otto: Chronik der Gemeinde Harksheide. Harksheide 1963, S. 258ff.; von Essen: Norderstedt (wie Anm. 34), S. 106; Xylander, Marlen von: "Wohnungen müssen her...". Wohnungsbau und Stadtentwicklung in den 50er Jahren im Norderstedter Raum. In: Klawe, Willy/Essen, Manfred von (Hg.): Nierentisch und Rock 'n' Roll. Die 50er Jahre im Norderstedter Raum. Norderstedt 1990 (Berichte der Norderstedter Geschichtswerkstatt, Bd. 2), S. 9-21, besonders S. 11ff.; Bollerey, Franziska/Fehl, Gerhard/Hartmann, Kristiana (Hg.): Im Grünen wohnen - im Blauen planen. Ein Lesebuch zur Gartenstadt. Hamburg 1990 (Stadt, Planung, Geschichte, Bd. 12).

236

meinde zu schaffen. Für die zahllosen Katholiken, die als Flüchtlinge oder Vertriebene in den Norderstedter Raum gelangt waren, gab es bereits seit 1950 am Ochsenzoll eine Kirche, die zwar auf Hamburger Gebiet lag, aber leicht zu erreichen war. In dem teilweise in Selbsthilfe errichteten Gebäude fanden Einwohner der Hansestadt und aus dem suburbanen Umland zusammen.49

Um das ziemlich dürftige Freizeitangebot in dem einstmals überwiegend ländlichen Raum für Jugendliche zu verbessern, gründete der Pastor der Falkenbergkirche im Jahr 1956 den "S-Club" in Harksheide. Diese Untergliederung des Christlichen Vereins Junger Menschen (CVJM) richtete sich an Jugendliche zwischen 17 und 23 Jahren und wuchs rasch auf etwa 25 Mitglieder an. Bei den wöchentlichen Club-Abenden ging es nicht bloß um kirchliche, sondern auch um kommunalpolitische Themen. 1960 stand das als Kriegsdienstverweigerer zu durchlaufende rigide Verfahren im Mittelpunkt einiger Veranstaltungen. Neu an der Konzeption des Pastors war ebenfalls, dass es keine Geschlechtertrennung mehr gab, weshalb der "S-Club" auf erhebliche Widerstände im Kirchenvorstand stieß. Einen beinahe legendären Ruf erlangten die sogenannten Coca-Cola-Bälle, die gemeinsam mit dem Ortsjugendring Garstedt/Harksheide veranstaltet wurden. Sie fanden im monatlichen Wechsel in einer der beiden Gemeinden statt und trafen auf große Resonanz, obwohl - der Zeit entsprechend - Schlipszwang und striktes Alkoholverbot herrschten. Daneben veranstaltete der "S-Club" sporadisch Tanzabende in alleiniger Verantwortung, dann waren die Gepflogenheiten etwas lockerer. Häufig traten in Hamburg oder im Umland engagierte Musikgruppen auf. Die Jugendlichen in "Norderstedt" begrüßten diese Veranstaltungen als willkommene Alternative; immerhin blieb ihnen die zwar reizvolle, aber umständliche und oftmals von den Eltern verbotene Fahrt in die Vergnügungslokale der Großstadt erspart. Trotzdem wurde der Club letztlich Mitte der sechziger Jahre aufgelöst, da sich der verhältnismäßig feste Mitgliederkern, der von Beginn an die Hauptarbeit geleistet hatte, mit zunehmendem Alter zurückzog. Außerdem wandelte sich die Jugendkultur. Die "Zeit der Dorfmusik", so das erste Plakat des 1962 in Hamburg eröffneten Star-Club, ging trotz mancher Gegen- und Parallelbewegungen endgültig zu Ende. Fortan bestimmte der Beat den jugendlichen Musikgeschmack.50

Von 1956 bis 1969 nahm die Bevölkerungszahl im Raum "Norderstedt" um gut 150 Prozent auf 54.722 Einwohner zu. Den größten relativen Zuwachs konnte Harksheide verzeichnen, insbesondere wegen des Falkenberg-Bauprojekts. Am langsamsten verlief die Entwicklung in Glashütte, das nur schlecht an den öffentlichen Verkehr angebunden war. Der Zulauf dort erhöhte sich erst mit der fortschreitenden Massenmotorisierung in den sechziger Jahren. Unabhängig von der Erreichbarkeit der einzelnen Gemeinden sank im Zuge der Suburbanisierung der Altersdurchschnitt der Bevölkerung. Denn gerade Familien mit jüngeren Kindern verlegten ihren Wohnsitz an den Stadtrand. Vor allem der Anteil der 21- bis 45-Jährigen

49 Siehe von Xylander: "Wohnungen müssen her..." (wie Anm. 47), S. 18ff. 50 Die "S-Club"-Gründer hatten sich von dem Gemeinschaftserlebnis einer Reise in die Schweiz inspirieren lassen, was den ungewöhnlichen Namen erklärt. Siehe Essen, Manfred von: "Basis zum Diskutieren, Zusammenkommen und Feiern". Der S-Club des CVJM in Harksheide. In: Klawe/von Essen: Nierentisch und Rock 'n' Roll (wie Anm. 47), S. 82-87. Zeitzeugeninterview mit Hartmut Kennhöfer, Norderstedt, 19. Oktober 2005. Zu den Präferenzen von Jugendlichen um 1960 siehe überdies Siegfried, Detlef: Time Is on My Side. Konsum und Politik in der westdeutschen Jugendkultur der 60er Jahre. Göttingen 2006 (Hamburger Beiträge zur Sozialund Zeitgeschichte, Bd. 41), S. 209ff.



Eine der Hauptverkehrsstraßen in Norderstedt vor der Asphaltierung (undatiert) (Stadtarchiv Norderstedt)

und der schulpflichtigen Kinder lag in "Norderstedt" deutlich über dem Mittelwert in Schleswig-Holstein. Auch das durchschnittliche Einkommen war verhältnismäßig hoch, was sich an der wachsenden Zahl der Eigenheimbesitzer festmachen lässt. Viele Neubürger, besonders die weiterhin in Hamburg beschäftigten, gehörten zu den besser verdienenden Angestellten und Beamten.<sup>51</sup>

Mit der Entstehung von zahlreichen Wohn- und Gewerbegebieten bildeten sich neue Zentren im Raum "Norderstedt" heraus. Dies war vor allen Dingen am Harksheider Markt und in Friedrichsgabe-Mitte zu beobachten, wo sich Verwaltungseinrichtungen, attraktive Einkaufsmöglichkeiten sowie Betreuungsangebote für Kinder, Jugendliche und Senioren konzentrierten. Unterdessen gerieten ehemalige Mittelpunkte, etwa der alte Dorfkern von Garstedt am Spritzenteich, immer mehr in eine Randlage. 52

Das Flughafenabkommen, auf das sich Garstedt und der Hamburger Senat im Jahr 1962 nach langen Verhandlungen einigten, gab der aufstrebenden suburbanen Gemeinde den finanziellen Spielraum, um eine Reihe wichtiger Infrastrukturmaßnahmen in Angriff zu nehmen. Jenseits des ursprünglichen Dorfes wurden, am besten vergleichbar mit Harksheide, etliche Versorgungs- und Sozialeinrichtungen rasch und großzügig geschaffen. Indem Garstedt der Erweiterung des Flughafens schließlich doch zustimmte, auf Kosten eines an Hamburg grenzenden Naturschutzgebiets, gewann das Profil der Gemeinde als Wohn- und Industriestandort weiter an Schärfe, obwohl die Lärmbelästigung durch startende und landende Flugzeuge zunahm. Im Einzelnen wurden folgende Absprachen getroffen: Hamburg finanzierte die seit längerem geplante Verlängerung der U-Bahn von Ochsenzoll nach Garstedt und beteiligte sich mit zwei Millionen Mark am Straßenbau in der Gemeinde. Ehemalige Kieswege wurden so zu großen Nahverkehrsstraßen ausgebaut. Überdies unterstützte die Hansestadt die Eröffnung einer Kindertagesstätte

**51** Siehe Johanßon: Strukturreform und Modernisierung (wie Anm. 43), S. 47ff. **52** Siehe von Xylander: "Wohnungen müssen her..." (wie Anm. 47), S. 15ff.

und einer öffentlichen Bücherei; auch der Bau einer Volksschule und eines Gymnasiums wurde mit Flughafenmitteln realisiert. Bis dahin hatten die Oberschüler aus dem Raum "Norderstedt" auf Schulen in den nördlichen Stadtteilen von Hamburg ausweichen müssen. Garstedt konnte überaus zufrieden sein, zumal die Hansestadt obendrein die Erschließungskosten für ein flughafennahes Gewerbegebiet übernahm. Mittlerweile verfügte die Gemeinde über drei solcher

Gebiete, die sich allesamt regen Zulaufs erfreuten.53

Infolge der forcierten Industrieansiedlung errangen die vier Gemeinden im Raum "Norderstedt" eine relativ große Selbständigkeit. Vor diesem Hintergrund empfahl Herbert Jensen, Professor für Städtebau, Wohnungswesen und Landesplanung an der Technischen Hochschule in Braunschweig, ihnen 1965 in einem regionalplanerischen Gutachten, die mannigfaltigen Verflechtungen zwischen dem Raum "Norderstedt" und Hamburg als Kernstadt zu akzeptieren. In den engen ökonomischen, sozialen, kulturellen und städtebaulichen Verbindungen liege eine immense Entwicklungskraft. Gleichzeitig sollten die Gemeinden oder die aus ihnen zu bildende Stadt eigenständig bleiben, also nicht von Hamburg eingemeindet werden. Zur Begründung verwies Jensen auf neuere stadtsoziologische Untersuchungen. Ihnen zufolge sei es möglich, "den Bewohner einer Großstadt oder Region an seinen Wohnort zu binden, ihn dort bei aller Mobilität heimisch zu machen." Hierfür müssten sich die vier im Einzugsbereich von Hamburg liegenden Gemeinden, die zudem mit anderen Stadtrandsiedlungen konkurrierten, zu einem "Sozialstandort im umfassendsten Sinne" entwickeln. Die Zufriedenheit der Einwohnerschaft hänge nicht bloß von der Wohnqualität und den vorhandenen Arbeitsplätzen, sondern auch von dem Bildungsangebot, der Vielfalt des Vereinslebens und dem Erholungswert der Gemeinden ab. Laut dem Jensen-Gutachten war es deshalb unerlässlich, im Raum "Norderstedt" neben dem Harksheider Markt und Friedrichsgabe-Mitte gezielt Kommunikationsorte zu schaffen, zum Beispiel in Form eines größeren Einkaufs-, Verwaltungs- und Kulturzentrums, wo sich die Bürger treffen und ihre Gemeinden erleben könnten. Manche dieser Einrichtungen würden außerdem für die Bewohner der Nachbarorte zunehmend an Bedeutung gewinnen und so den Raum "Norderstedt" zusätzlich aufwerten.54

Eine lange im Münsterland und dann in Hildesheim lebende Frau mittleren Alters, die es mit ihrem Mann aus beruflichen Gründen nach Garstedt in ein Neubaugebiet verschlagen hatte, beklagte sich unterdessen über die Geschichtslosigkeit von "Norderstedt". Der Zugezogenen fehlte ein historischer Marktplatz mit einem alten Rathaus ebenso wie eine gotische Kirche und mittelalterliche Bürgerhäuser mit ansehnlichen Höfen. Über das städtebauliche Erscheinungsbild hinaus vermisste sie in dem suburbanen Gemeinwesen besonders einen Konzertsaal. Im Raum "Norderstedt", so ihr bedrücktes und darüber hinaus von selektiver Wahrnehmung geprägtes Fazit, gebe es einfach nichts, was sich mit Kultur in Zusammenhang bringen lasse, stattdessen lediglich "grüne Wiesen und Felder", "Bäume

53 Die WELT, 9. Juli 1960 ("Die Sorgen um Hamburgs Flughafen"). Siehe Embacher, Horst: Rückschau. In: Jahrbuch des Heimatbundes Norderstedt e.V. 1999, S. 7-18, hier S. 8f.; Peters: Entwicklung seit der Jahrhundertwende (wie Anm. 40), S. 136 und 176f.

**54** Siehe Jensen, Herbert: Regionalplanerisches Gutachten zur Entwicklung der Gemeinden Friedrichsgabe — Garstedt — Glashütte — Harksheide. Braunschweig 1965, S. 78ff.

und Büsche", "löchrige Sandwege und Kühe" sowie "ein paar Bauernhäuser und bescheidene Siedlungshäuschen".55

Ganz anders beurteilte ein jüngerer Pastor, der zuvor in einer ausgesprochenen Landgemeinde tätig gewesen war, die Entwicklung von Garstedt. Er genoss zwar die Nähe zur Großstadt mit ihrem vielfältigen (Kultur-)Angebot, nahm aber gleichzeitig mit Freude wahr, dass sein neuer Wohnort trotz der massiven Suburbanisierung bis in die sechziger Jahre dörfliche Züge aufwies. Das in Garstedt bestehende kleine Netz von Kaufleuten, die gut zu erreichende Filiale der Kreissparkasse Pinneberg, der Hausarzt und die gelegentlichen Feste, allen voran der Feuerwehrball im Dorfgasthof und das Schützenfest, stellten ihn vollkommen zufrieden. Außerdem unternahm er mit seiner Frau ausgedehnte Spaziergänge mit dem Kinderwagen, häufig durch einen der nahe gelegenen Wälder. Mit den Garstedtern, formulierte der Pastor rückblickend, ließ sich gut auskommen, zumal er die niederdeutsche Sprache beherrschte, was ihm den Kontakt zu den alteingesessenen Bewohnern erleichterte. Das blieb so, obwohl sich seine alltägliche Umgebung, die er gerade in der Erinnerung zur ländlichen, weitestgehend unberührten Idylle stilisierte, immer stärker veränderte. Wehmütig kommentierte er diesen Prozess, ohne sonderlich realitätsfern zu sein: "Langsam, aber unaufhaltsam wandelte sich das Bild Garstedts. Die alten, uns so vertrauten Geschäfte verschwanden nach und nach. Bald konnte man nicht mehr so einfach von Laden zu Laden gehen, hatte nicht mehr alles beisammen, so wie früher. Oft dachte ich: Es ist schade um das alte Dorf, aber die Entwicklung läßt sich wohl nicht aufhalten."56

Das rasche Wachstum in Garstedt und den anderen drei Gemeinden, das wesentlich kräftiger als in Wentorf war, mündete 1970 in die Gründung der Stadt Norderstedt. Fraglos kollidierte der Zusammenschluss mit dem Achsenkonzept des für Hamburg und Schleswig-Holstein zuständigen Gemeinsamen Landesplanungsrats. Denn Kaltenkirchen, nicht die Achsenwurzel im Raum "Norderstedt" war in diesem Gebiet als Entwicklungsschwerpunkt vorgesehen. Weitere Konflikte rief die Kreiszugehörigkeit der neuen Stadt hervor. Bislang hatten die vier Ursprungsgemeinden entweder zum Kreis Pinneberg oder zu Stormarn gehört, jetzt wurden sie von der schleswigholsteinischen Landesregierung dem Kreis Segeberg zugeschlagen. Die ersten beiden Kreise mussten infolgedessen massive Steuereinbußen hinnehmen, weil ihnen etliche Industrie- und Gewerbebetriebe abhanden kamen. Überdies stand der Wegfall der bisher von einigen Einzelgemeinden bezogenen Zonenrandförderung zu befürchten.57

Im Laufe der lebhaften Debatte über die Stadtgründung und die Kreiszugehörigkeit von Norderstedt traten die in den hamburgnahen Gemeinden besonders stark ausgeprägten Selbständigkeitsansprüche deutlich hervor. Regionale Orientierungen ließen sich noch kaum erkennen. 1967 stieß der Landrat des Kreises Stormarn, Wennemar Haarmann (CDU), auf massive Proteste aus der Bevölkerung, als er versuchte, Glashütte und Harksheide zur Stadt "Tarpenau" zu

- **55** Hünichen, L[iesel]: Norderstedt eine verhaltene Liebeserklärung an eine unmögliche Stadt. In: Jahrbuch des Heimatbundes Norderstedt e.V. 1999, S. 27-30, Zitat S. 27.
- 56 Meyer, Uwe: Erinnerungen an Garstedt. In: Jahrbuch des Heimatbundes Norderstedt e.V. 1999, S. 19-20, Zitat S. 20. 57 Heimatspiegel, 31. Juli 1968. Siehe Xylander, Marlen von: Norderstedt. Friedrichsgabe Garstedt Glashütte Harksheide 2. Von der Stadtgründung bis 1994. Hg. von der Stadt Norderstedt. [Norderstedt] 1994, S. 15ff.





Vorangehende Seiten: Eröffnung der U-Bahn-Strecke von Ochsenzoll nach

Garstedt (1969) (Stadtarchiv Norderstedt) verschmelzen. Insbesondere die Unabhängige Wählergemeinschaft Glashütte wehrte sich gegen diese als Vereinnahmung bewertete Maßnahme, die zwar eine knappe Mehrheit in den Ortsparlamenten fand, aber letztlich niemals realisiert wurde.<sup>58</sup>

Dagegen führte eine von Bürgermeister Horst Embacher (SPD) in Garstedt angeregte Meinungsumfrage im Mai 1968 zu einem anderen Ergebnis. Von den 6000 Einwohnern, die sich an der von der einflussreichsten Lokalzeitung unterstützten Aktion beteiligten, stimmten 83 Prozent für die sofortige Bildung einer Großgemeinde aus allen vier Gemeinden im Norderstedter Raum. Ebenso hatte zuvor bereits die Gemeindevertretung von Garstedt entschieden. Womöglich stand hinter diesem Resultat die als Schreckensgespenst wirkende Befürchtung, auf Dauer nicht als Einzelgemeinde lebensfähig zu sein und schließlich nach Hamburg eingemeindet zu werden. Die Kreisaufsicht sollte jedenfalls bei Pinneberg liegen; auch in dieser Hinsicht fiel das Votum scheinbar klar aus. Nahezu unberücksichtigt blieb jedoch in der Presseberichterstattung und darüber hinaus in der politischen Bewertung, dass sich nur jeder zweite Wahlberechtigte definitiv im Rahmen der Meinungsumfrage geäußert hatte. Gemessen an der Zahl der Nichtwähler herrschte also zumindest Desinteresse, wenn nicht manche sogar den Großgemeindeplan ablehnten.59

Ab 1970 war Norderstedt die fünftgrößte Stadt in Schleswig-Holstein. Mehr Einwohner konnten nur Kiel, Lübeck, Flensburg und Neumünster vorweisen, deutlich weniger hatte die Kreisstadt Bad Segeberg, die für das neue Gemeinwesen verantwortlich zeichnete. Die Fläche Norderstedts übertraf sogar die von Flensburg.<sup>60</sup>

Noch vor der Stadtgründung wurde eine zehntägige Ausstellung geplant. Unter dem Motto "Norderstedt – neue Stadt mit alter Tradition" sollte das Zusammengehörigkeitsgefühl der Bürger gestärkt und, im Unterschied zu Wentorf, neue Einwohner gewonnen werden. Die Werbeagentur, die von der Stadtverwaltung mit der publizistischen Vorbereitung und Begleitung der Kampagne betraut wurde, lenkte das Augenmerk insbesondere auf die landschaftlich reizvolle Lage der vier einstmals selbständigen Gemeinden. "Leben, Lernen, Arbeiten im Grünen" – alles das lasse sich in Norderstedt problemlos miteinander verbinden. Eine zur selben Zeit erscheinende Image-Broschüre bescheinigte der Stadt indessen ein zunehmend großstädtisches Ambiente. Zudem würden die Industriegebiete, von denen es mittlerweile sieben gab, immenses Entwicklungspotential für die Gewerbesuburbanisierung bergen.<sup>61</sup>

Dabei wirkte Norderstedt anfangs in weiten Teilen eher wie ein großes Dorf. Von einem organisch gewachsenen Stadtbild, womöglich sogar mit Großstadt-Flair, ließ sich nicht ernsthaft sprechen. Allerdings erhielt Norderstedt zu Beginn der siebziger Jahre mit dem Bau des Herold-Centers einen gewaltigen Entwicklungsschub. Unmittelbar über der kurz vorher fertig gestellten U-Bahnstation Garstedt entstand ein modernes Wohn- und Einkaufszentrum, das unter anderem eine Karstadt-Filiale aufnahm. Nicht bloß die Anbindung

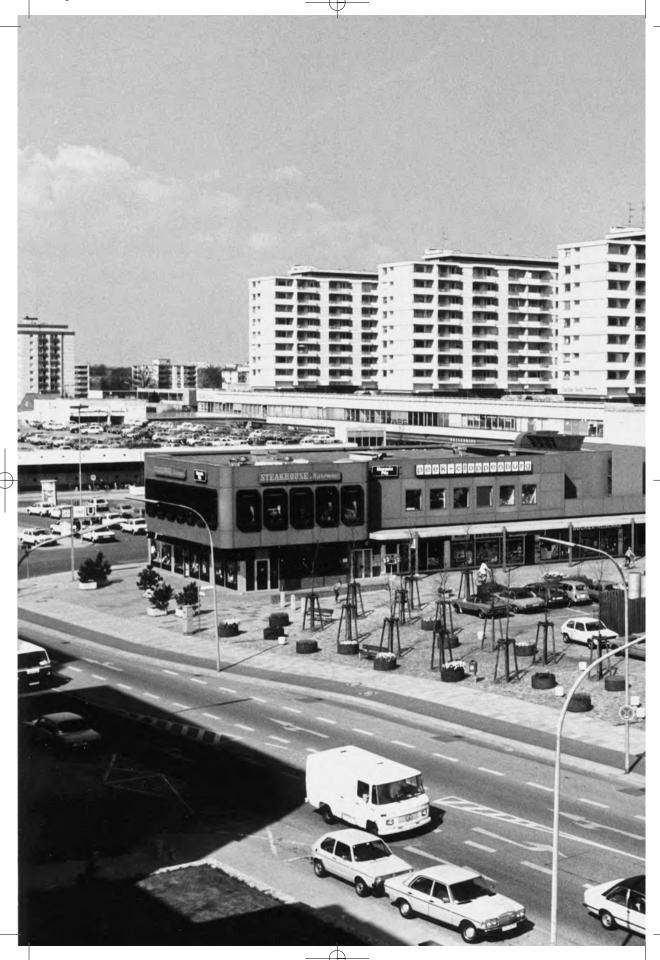
- **58** Heimatspiegel, 19. Oktober 1967 ("10:7 für Zusammenschluss mit Harksheide"). Siehe von Xylander: Norderstedt (wie Anm. 56), S. 22ff.
- **59** Heimatspiegel, 24. Mai 1968 ("6000 Garstedter für eine Großgemeinde").
- 60 Stadt Norderstedt. Reise in die Geschichte. Informationsbroschüre des Stadtarchivs Norderstedt. [Norderstedt] [1995], S. 1ff.
- 61 Heimatspiegel, 13. März 1969 ("Die Schau der Superlative soll für Norderstedt werben!"); Lüth, Erich: Norderstedt. Die neue Stadt. Hamburg 1970. Siehe Johansson: Strukturreform und Modernisierung (wie Anm. 43), S. 23ff.

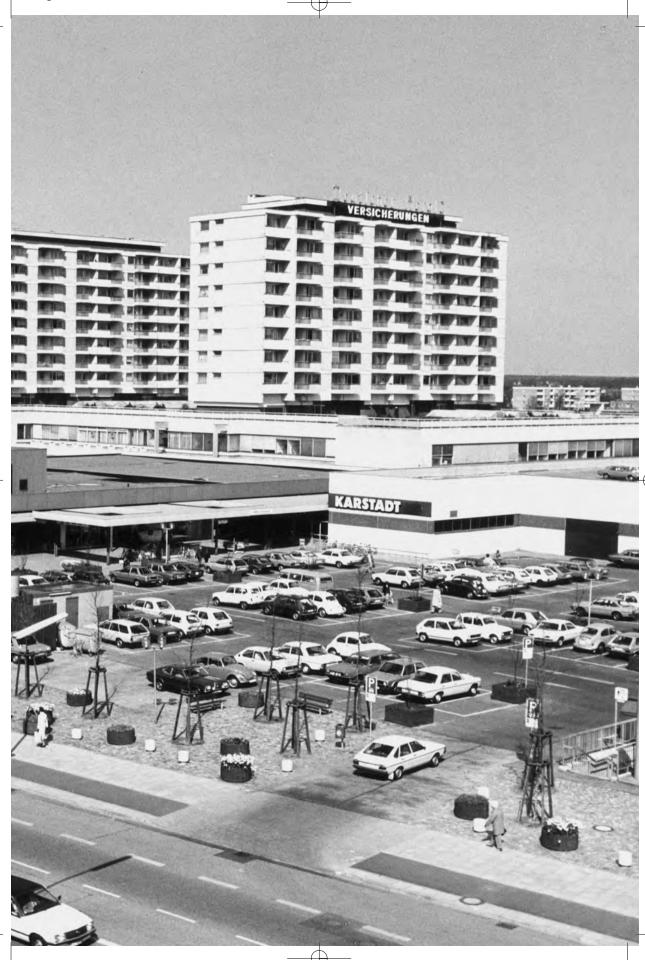
an den Hamburger Verkehrsverbund überzeugte, auch für den motorisierten Individualverkehr standen 2000 Parkplätze zur Verfügung. Außerdem lagen die Räumlichkeiten der in den fünfziger Jahren gegründeten Volkshochschule, der Bücherei und des Amtsgerichts direkt neben dem Herold-Center. Etwas weiter entfernt, jedoch durchaus im Einklang mit dem 1965 im Jensen-Gutachten empfohlenen Konzept der Zentrumsbildung, errichtete der gewerkschaftseigene Baukonzern "Neue Heimat" mehrere, durch Grünflächen voneinander getrennte Hochhäuser, eines davon 20-stöckig mit eigenem Heizkraftwerk und großzügigen Wohnflächen bis zu 140 Quadratmetern. An die Stelle der ähnlich wie in Wentorf traditionell flachen, ländlich-agrarischen Bauweise trat eine als fortschrittlich verstandene Architektur, die einen Hang zum Monumentalen hatte. Getreu dem Ende der fünfziger Jahre aufgekommenen Leitbild "Urbanität durch Dichte", von dem sich die Bauwirtschaft nach wie vor inspirieren ließ, galt eine möglichst hohe Etagenzahl vielen suburbanen Gemeinden als Prestigefrage. Hochhäuser wurden als Ausdruck von Modernität betrachtet. Manche Kommunen, die ihre ökonomische Leistungsfähigkeit demonstrieren und Großstadtcharakter vorspiegeln wollten, stilisierten ihren höchsten Neubau sogar zum Wahrzeichen des Ortes.62

Auf keinen Fall sollte Norderstedt zur "Schlafstube Hamburgs" abqualifiziert werden, darüber waren sich die verantwortlichen Kommunalpolitiker einig. Zur Untermauerung dieses Selbstanspruches hatten die vier fusionierten Gemeinden einiges vorzuweisen. Seit 1956 war der Einpendler- gegenüber dem Auspendlerstrom überdurchschnittlich stark angestiegen, wobei Mitte der sechziger Jahre erstmals mehr Arbeitnehmer aus Hamburg nach Norderstedt pendelten als aus dem übrigen Schleswig-Holstein. Der latente Facharbeitermangel in Garstedt zwang früher in der Hansestadt und jetzt in "Norderstedt" ansässige Betriebe zum Beispiel, ihre Belegschaft angesichts der beinahe herrschenden Vollbeschäftigung mit besonderen Vergünstigungen an den neuen Standort zu binden. Häufig wurde ein Werkbusservice eingerichtet, ein weiteres Instrument stellten Lohnzulagen dar. Auch Umzugshilfen wurden gezahlt, wodurch die Bevölkerungszahl im Raum "Norderstedt" abermals wuchs. Der hohe Anteil der besser situierten Angestellten und Beamten, die ein Eigenheim "im Grünen" erwarben, aber weiter in Hamburg arbeiteten, verhinderte jedoch gleichzeitig, dass die relative Auspendlerzahl signifikant abnahm. Denn für diese Berufszweige wurden bis zur Stadtgründung 1970 kaum Arbeitsplätze geschaffen.63

Die immerhin nahezu ausgeglichene Pendlerbilanz ließ sich in erster Linie auf die leistungsstarke Infrastruktur von Norderstedt zurückführen. Nicht ohne Grund entfiel ein Viertel der zwischen 1965 und 1974 in das Hamburger Umland verlagerten Arbeitsplätze auf die vier aufstrebenden Gemeinden, die über genügend Flächenreserven verfügten. Neben der entgegen allen Befürchtungen weitergezahlten Zonenrandförderung und der Anbindung an das Post- und

- 62 Heimatspiegel, 14. Oktober 1965 ("Garstedt bekommt supermoderne City") und 13. März 1969 ("In Garstedt hat die Zukunft schon begonnen"). Siehe Flagge, Ingeborg: Zwischen Leitbild und Wirklichkeit. Über Architekturideen und Wohnträume, über Zumutungen und Banalitäten im Wohnungsbau nach 1945. In: dies. (Hg.): Geschichte des Wohnens. Bd. 5: 1945 bis heute. Aufbau, Neubau, Umbau. Stuttgart 1999, S. 807-948, hier S. 844f.
- **63** Siehe Peters: Entwicklung seit der Jahrhundertwende (wie Anm. 40), S. 174; von Xylander: Norderstedt (wie Anm. 56), S. 132ff.





den siebziger Jahren. Kaum zu übersehen: Die gestiegene Bedeutung des eigenen Automobils (Stadtarchiv Norderstedt)

64 Siehe JohanBon: Strukturreform und Modernisierung (wie Anm. 43), S. 22ff.; Embacher: Rückschau (wie Anm. 52), S. 15f.

65 Norderstedt heute - für eine Stadt, in der sich's leben läßt. Hg. vom Vorstand der SPD in Norderstedt, Oktober 1973 ("Schleswig-Holstein und Hamburg an einen Tisch für ein gemeinsames Zentralkrankenhaus!").

66 Grundlegend dazu: Mensing, Klaus/Thaler, Andreas (Hg.): Stadt, Umland, Region. Entwicklungsdynamik und Handlungsstrategien: Hamburg, Bremen, Hannover. Berlin 1997.

67 Stadtarchiv Norderstedt: Entwicklungsgutachten der "Neuen Heimat" im Auftrag der Stadt Norderstedt, Dezember 1973; Zeitzeugeninterview mit Margot und Klaus Bankonin, Norderstedt, 18. Oktober 2005. Siehe Peters: Entwicklung seit der Jahrhundertwende (wie Anm. 40), S. 174ff.; von Essen: Norderstedt (wie Anm. 34), S. 38ff.

68 Ebd.

Vorangehende Seiten: Das Herold-Center in Telefonnetz der Hansestadt, das Kosten sparen half, wirkte sich zudem die Nähe zum Flughafen vorteilhaft aus. Auch der öffentliche Personennahverkehr konnte beständig verbessert werden. Mit der 1972 fertig gestellten Autobahn von Hamburg nach Flensburg und Kiel entwickelte sich Norderstedt zu einem noch attraktiveren Industrie- und Gewerbestandort. Allerdings scheiterte die junge Stadt in ihrem Bemühen, eine eigene Autobahnabfahrt zu erhalten. In dieser Frage bekam ein nördlicher Stadtteil von Hamburg den Vorzug.64

> Als Folge der hohen Einpendlerzahl übernahm Norderstedt vermehrt zentralörtliche Funktionen. Dies hob bereits ein 1973 von der "Neuen Heimat" im Auftrag der Stadtverwaltung vorgelegtes Entwicklungsgutachten hervor. Hamburg spielte zwar als Kernstadt in allen wesentlichen Versorgungsbereichen weiterhin eine wichtige Rolle, etwa bei der Krankenhausversorgung,65 der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und die zügige Automobilisierung begünstigten jedoch die funktionale Differenzierung des suburbanen Raumes, gerade in Norderstedt, das von seiner verkehrsgünstigen Lage an einer Achsenwurzel profitierte. Erste Umrisse der heutigen Metropolregion Hamburg<sup>66</sup> zeichneten sich ab. Im Zuge der wechselseitigen Verflechtung und zunehmenden Intensivierung der länderübergreifenden Beziehungen waren in Norderstedt seit der Mitte der fünfziger Jahre zahlreiche Arbeitsplätze und Lehrstellen im Industriesektor zu besetzen. Überdies entwickelte sich das Herold-Center in raschem Tempo zu einem ansprechenden Einkaufszentrum mit einem gut sortierten Warenangebot, das Kunden aus weiten Teilen des nördlichen Hamburger Umlandes anzog. Selbst der Zulauf aus der Hansestadt konnte sich sehen lassen. Im Umkreis des Herold-Centers, nach landesplanerischen Gesichtspunkten ein Stadtrandkern erster Ordnung, fand sich nicht bloß das bereits erwähnte Amtsgericht, sondern auch eine Reihe von Geldinstituten zur Versorgung der Bevölkerung. Zudem wurden Außenstellen des Finanz- und des Arbeitsamts eingerichtet, weil Bad Segeberg, die zuständige Kreisstadt, nur durch eine längere Fahrt zu erreichen war. 67

> Auch im Schulwesen kam Norderstedt eine zentralörtliche Bedeutung zu. Lange befand sich in der Stadt das einzige Gymnasium der weiteren Umgebung, so dass es von Schülern aus dem an Norderstedt grenzenden Ortsteil Rhen der Großgemeinde Henstedt-Ulzburg und aus Tangstedt im Kreis Stormarn besucht wurde. Bis 1971 gingen übrigens viele Norderstedter Schüler, insbesondere aus Glashütte, in Hamburg zur Schule. Doch angesichts der enormen finanziellen Belastungen weigerte sich der Senat der Hansestadt schließlich, diese Jugendlichen aufzunehmen. Lediglich auf dem Fach- und Hochschulsektor blieb die Landesgrenze durchlässig. Anfang der siebziger Jahre pendelten gut 700 Schüler und Studierende nach Hamburg, etwa 20 kamen von dort nach Norderstedt.<sup>68</sup>

> Die Volkshochschule in Norderstedt avancierte 1974 mit 709 Veranstaltungen und 17 837 Teilnehmern im Jahr nach Kiel zur zweitgrößten Bildungseinrichtung dieser Art in Schleswig-Holstein. 20 Prozent der Kursbesucher stammten aus Hamburg, weitere fünf

Prozent aus den umliegenden schleswig-holsteinischen Gemeinden.<sup>69</sup>

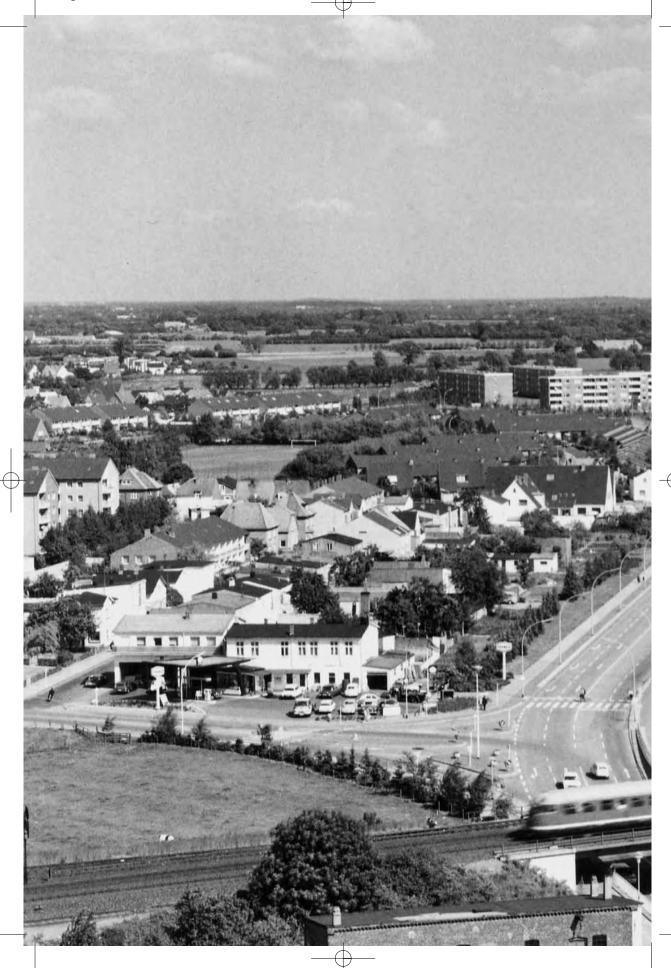
Mit der Einweihung des Festsaals am Falkenberg im Jahr 1974 vergrößerte sich das kulturelle Angebot in Norderstedt abermals. Fortan organisierte die Stadtverwaltung regelmäßig Theater- und Konzertreihen in dem Mehrzweckbau, der rund 450 Besucher fasste. Häufig waren die Veranstaltungen ausverkauft, nicht zuletzt wegen des großen Interesses im Umland der Stadt. Ein seit dem Zweiten Weltkrieg in Harksheide ansässiges, sehr kulturinteressiertes Ehepaar konstatierte rückblickend, dass ihre Beziehungen zu Hamburg mit der Fertigstellung des Festsaals stark abgenommen hätten. Gleichwohl besaß das Kulturangebot der Hansestadt nach wie vor seinen Reiz. Das Ehepaar nahm das Programm der großen Theater, der Staatsoper und der Musikhalle wahr und hörte alljährlich das Weihnachtskonzert in einer der Hauptkirchen von Hamburg. 70

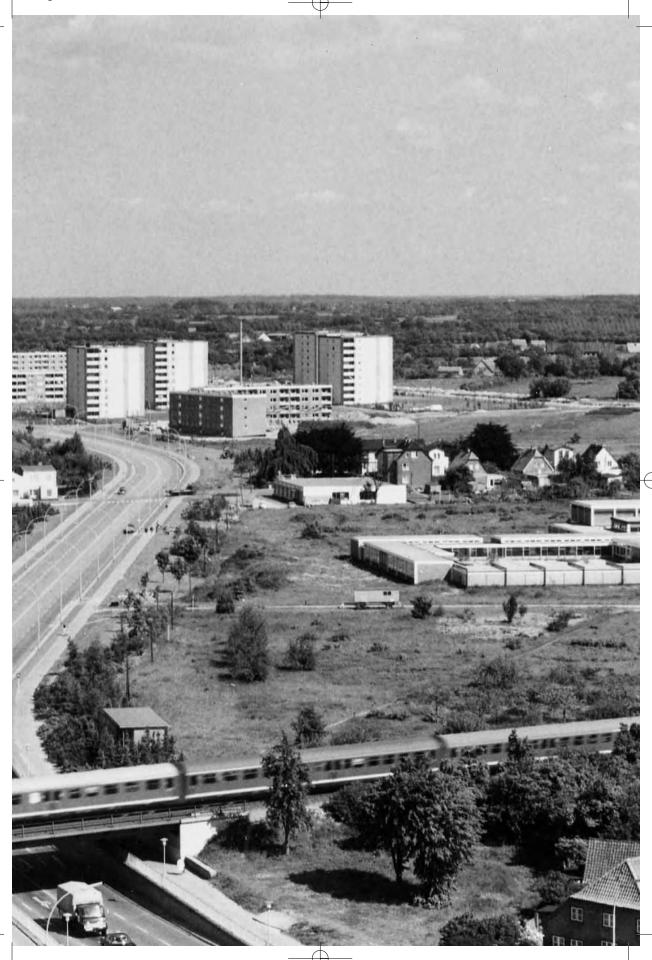
Kaum jemand zog indes wegen des kulturellen Angebots nach Norderstedt. Viel entscheidender war die zentrale, aber zugleich naturnahe Lage der Stadt, wie eine von Mai bis Oktober 1972 durchgeführte Befragung der Neubürger gezeigt hatte. Insgesamt wurden 234 Haushalte mit 535 Personen erfasst. Auf die Frage "Warum ist Norderstedt attraktiv?" betonten 66 von ihnen die Möglichkeit, "schnell im Grünen zu sein", 55 Haushalte wünschten sich eine größere und bessere Wohnung, 54 schätzten die Nähe zum Arbeitsplatz. Etwas weniger, jedoch immerhin noch 31 Nennungen hoben die Existenz von Spielmöglichkeiten für Kinder im Freien als besonders wünschenswert hervor. Geachtet wurde zudem auf die Lage der Geschäfte für den täglichen und aperiodischen Bedarf. Ähnliches Gewicht fiel der Erreichbarkeit von Kindergärten und Schulen zu.71

Das Siedlungsbild von Norderstedt wurde durch einen großen Bestand an Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reiheneigenheimen mit dazugehörigen Gartenanlagen geprägt. Wer "im Grünen" leben wollte, verband dies oftmals mit dem Wunsch, ein Eigenheim zu erwerben. Trotz mancher Hochhausbauten in den siebziger Jahren konnte sich Norderstedt den durch wiederholte Imagekampagnen gezielt verfestigten Ruf als "Stadt im Grünen" bis heute bewahren. In der Tat bestehen etwa zwei Drittel des Stadtgebiets entweder aus Acker- oder Weideland, Wald beziehungsweise aus Grünoder Sportflächen. Der Wohn- und Freizeitwert von Norderstedt ist beträchtlich. Zahlreiche Vereine nutzen die Trimm-dich-Pfade, die Fuß- und Basketballfelder, das seit 1974 existierende Schwimmbad, die Kegel- und Bowlingbahnen sowie die Squash-Center. Zumeist suchten die aus Hamburg oder von außerhalb nach Norderstedt ziehenden Neubürger keinen Wohnort mit großstädtischer Atmosphäre, sondern - wie der örtliche SPD-Vorstand in seinem Informationsblatt zutreffend feststellte – "schleswig-holsteinische Lebensqualität in gut gestalteter Stadtrandlage". Hierzu gehörte auch, dass Sportangebote ohne längere Anfahrtswege zu erreichen waren.<sup>72</sup>

Norderstedt stellte für viele Einwohner insbesondere wegen seiner grünen Lage eine Alternative dar, mit der Urbanität und dem fa-

- 69 Siehe Linke: Vorort, Satelliten- und Trabantenstadt (wie Anm. 34), S. 101ff.
  70 Norderstedt heute für eine Stadt, in der sich's leben läßt. Hg. vom Vorstand der SPD in Norderstedt, August 1972 ("Kultur in Norderstedt"); Zeitzeugeninterview mit Margot und Klaus Bankonin, Norderstedt, 18. Oktober 2005. Siehe von Xylander: Norderstedt (wie Anm. 56), S. 147f.
  71 Stadtarchiv Norderstedt: Entwicklungsgutachten der "Neuen Heimat" (wie Anm. 66), S. 44. Siehe Linke: Vorort, Satelliten- und Trabantenstadt (wie Anm. 34), S. 97f.
- 72 Stadt Norderstedt. Reise in die Geschichte (wie Anm. 59), S. 5; Norderstedt heute für eine Stadt, in der sich's leben läßt. Hg. vom Vorstand der SPD in Norderstedt, Oktober/November 1975 ("Was wird aus Norderstedt-Mitte?"). Siehe Ebert/Güntner: Norderstedt (wie Anm. 39), S. 60ff.





Vorangehende Seiten: Die Hochhaussiedlung in Elmshorn-Hainholz in einer frühen Bauphase (etwa 1971). In den folgenden Jahren wurde die Bebauung immer weiter verdichtet. (Stadtarchiv Elmshorn) cettenreichen Versorgungs- und Freizeitangebot von Hamburg konnte die Stadt jedoch nur schwerlich konkurrieren. Allerdings war dies auch nicht gewollt. Der kurz vor der Stadtgründung im Jahr 1970 erstmals aufgestellte Landesraumordnungsplan für Schleswig-Holstein hatte die Ziele für Norderstedt bereits fest umrissen. Neben dem Stadtrandkern erster Ordnung um das Herold-Center in Garstedt sollte ein zweiter dieser Art in Norderstedt-Mitte entstehen. Die Gebäude in dem neuen Stadtteil durften aber höchstens viergeschossig sein. Zudem wurde auf umweltgerechtes Bauen geachtet.<sup>73</sup>

Stadtteil, Trabantensiedlung, soziale Problemzone: Elmshorn-Hainholz. Die vorwiegend industriell geprägte Mittelstadt Elmshorn im Kreis Pinneberg profitierte seit dem 19. Jahrhundert von ihrer verkehrsgünstigen Lage an der Eisenbahnstrecke von Hamburg nach Kiel. Bis ins Zentrum der Hansestadt waren rund 30 Kilometer zurückzulegen. Nach den Richtlinien des Gemeinsamen Landesplanungsrats für Hamburg und Schleswig-Holstein galt Elmshorn als Achsenendpunkt und musste besonders gefördert werden. Trotzdem gelang es nicht, den seit den sechziger Jahren projektierten Bau einer elektrifizierten S-Bahn-Strecke von Pinneberg nach Elmshorn zu verwirklichen. Dabei pendelten bereits 1960 rund 5000 der etwa 36 000 Einwohner von dort nach Hamburg zur Arbeit.<sup>74</sup>

Gleichzeitig verfolgte Elmshorn verschiedene Möglichkeiten, um die Zahl der angesiedelten Industriebetriebe zu erhöhen. Die Stadt trat der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Südholstein bei und machte intensiv Werbung, unter anderem durch ein Standortprospekt, das an zahlreiche Handelskammern und Industrieplanungsgesellschaften sowie auf Messen verteilt wurde. Hinzu kamen Inserate und PR-Beiträge in Wirtschaftszeitungen, insbesondere in gebietsbezogenen Sonderausgaben. Diese vielfältigen Bemühungen zeitigten durchaus Erfolg. Im Jahr 1968 zählte die Stadt knapp 1600 gewerbesteuerpflichtige Betriebe mit ungefähr 9200 Beschäftigten. 31 Firmen hatten mehr als 50 Beschäftigte. 75

Das Dorf Hainholz wurde kurz vor dem Zweiten Weltkrieg nach Elmshorn eingemeindet. Laut dem 1947 in Elmshorn aufgestellten Wirtschaftsplan stellte der Stadtteil das Hauptentwicklungsgebiet der Stadt dar. Auf einem Areal von 94 Hektar sollten bis zu 2.350 Wohnungen realisiert werden. Die rasche Umsetzung dieser Pläne scheiterte jedoch an zu knappen Finanzmitteln. Anfang der sechziger Jahre trat ein neuer Flächennutzungsplan in Kraft, der sich an der inzwischen formulierten Raumordnungskonzeption des Gemeinsamen Landesplanungsrats orientierte. Elmshorn sollte als Achsenendpunkt demnach in nur zehn bis 15 Jahren um fast 30 000 auf 65 000 Einwohner wachsen. Diese Vorgabe folgte dem Leitbild der verdichteten Stadt, das damals in der Stadtplanung und Architektur en vogue war, und führte gerade in Hainholz zu einem drastischen Einschnitt. Jegliches organische Wachstum wie in Wentorf oder Norderstedt kam zum Erliegen. Vielmehr wurde in dem bis dahin überwiegend ländlichen Stadtteil ein monumentales, am Reißbrett

**73** Ebd.

74 Wedel-Schulauer Tageblatt, 20. Februar 1959 ("Elmshorns Zukunft hat begonnen"). Siehe Köhncke, Hans Hinrich: Elmshorn. Chronik einer Stadt. Hg. von der Stadt Elmshorn. Neumünster 1970, passim.

75 Schleswig-Holsteinisches Landesarchiv, Abt. 605, 3603: "Elmshorn — eine Stadt im Aufbau. Was ist erreicht? Was muß noch werden?" Zusammengestellt anläßlich des Besuches des Herrn Ministerpräsidenten am 15. Januar 1969.

geplantes Neubauviertel aus dem Boden gestampft. Das Ergebnis war eine massive Bebauung mit neun- bis zwölfgeschossigen Punkthochhäusern und monotonen, 50 bis 60 Meter langen Zeilenbauten. Nur vereinzelt entstanden freistehende Einfamilien- und Reihenhäuser. Elmshorn, speziell Hainholz, sollte als Trabantenstadt für die Metropole Hamburg fungieren.<sup>76</sup>

Allerdings konnte selbst Hainholz nicht als reine "Schlafstätte" für Hamburger gelten, trotz der in dem Stadtteil vorherrschenden normierten Wohnungszuschnitte. Zum einen gab es eine Reihe von Arbeitsplätzen. Immerhin lag das größte zusammenhängende Gewerbe- und Industriegebiet des Kreises Pinneberg in unmittelbarer Nähe. Zum anderen verfügte das mehrere tausend Menschen zählende Wohngebiet über eine verhältnismäßig gut ausgebaute Infrastruktur. Außer einem Ladenzentrum und mehreren Supermärkten vervollständigten Kindergärten, Schulen, diverse Sportflächen sowie eine Begegnungsstätte der Evangelischen Kirche das Bildungs- und Freizeitangebot. Überdies wurde versucht, statt großer Verbindungsstraßen ein weit verzweigtes System von Grünflächen und Fußwegen anzulegen, um auf diese Weise die gefahrlose Verknüpfung von Wohnen und Spielen zu ermöglichen. Weil der Gewerkschaftskonzern "Neue Heimat", der zahlreiche Wohnungen in Hainholz besaß, stark überhöhte Energiekosten abrechnete, formierte sich 1974 eine Bürgerinitiative, zu der zeitweise bis zu 400 Mitglieder rechneten. Ein monofunktionales, sozial übermäßig segregiertes Viertel sah anders aus.77

Viele der mit staatlichen Mitteln erbauten Wohnungen in Elmshorn-Hainholz wurden zunächst von jungen Mittelschicht-Familien mit Kindern bezogen. Teilweise befand sich ein Ehepartner noch im Studium oder in der Berufsausbildung. Die Wohnungsausstattung mit Zentralheizung, fließendem Warmwasser und Einbauküche wurde in den sechziger und frühen siebziger Jahren noch als Fortschritt empfunden. Mit einer Verbesserung des Einkommens zogen jedoch die meisten dieser Familien aus dem Stadtteil fort.<sup>78</sup>

Infolgedessen entwickelte sich Elmshorn-Hainholz zu einem enorm problembelasteten Viertel, auch wenn das vom Landesplanungsrat für die gesamte Stadt gewünschte Bevölkerungswachstum 1978 auf 49.000 Einwohner und somit deutlich nach unten korrigiert wurde. Das größte Problem stellte die von der "Neuen Heimat" verschleppte Sanierung der qualitativ minderwertigen Hochhäuser und Wohnblocks dar. Die Folge war eine immer einseitigere Sozialstruktur. In Hainholz lebten nunmehr überwiegend Arbeitslose, Sozialhilfeempfänger und geringverdienende Ausländer. Ihre Wohnqualität litt unter häufigen Mieterwechseln, Leerstand, Verwahrlosung und notorischem Vandalismus.<sup>79</sup>

Angesichts dessen bot vornehmlich die Arbeiterwohlfahrt in Hainholz vielfältige Hilfestellungen an, um die Lebenssituation der Menschen zu verbessern. Dazu gehörten eine Sprachtherapie, Schularbeitenhilfen für Kinder und Jugendliche, regelmäßige Erziehungsund Familienberatung sowie eine Tagesgruppe für verhaltensauffäl-

76 Siehe Salehi, Manoutchehr: Die städtebauliche Entwicklung des Stadtquartiers Hainholz. In: Beiträge zur Elmshorner Geschichte (1991), H. 5, S. 169-183; Kroll, Katrin: Ein Stadtteil entsteht auf dem Reißbrett. In: Beiträge zur Elmshorner Geschichte (2003), H. 16, S. 96-105. 77 Ebd. Siehe zudem Czemper, Monika u.a.: Initiativen im Stadtteil Hainholz. Vom privaten Engagement zur institutionellen Arbeit. In: Beiträge zur Elmshorner Geschichte (2003), H. 16, S. 201-207. 78 Siehe Salehi: Die städtebauliche Entwicklung des Stadtquartiers Hainholz (wie Anm. 75), S. 176ff.; Herlyn, Ulfert: Die Neubausiedlung als Station in der Wohnkarriere. In: Bertels, Lothar/Herlyn, Ulfert (Hg.): Lebenslauf und Raumerfahrung. Opladen 1990 (Biographie und Gesellschaft, Bd. 9), S. 179-200. 79 Siehe Kroll, Katrin: Das Ende einer ehrgeizigen Planung. In: Beiträge zur Elms-

horner Geschichte (2003), H. 16, S. 112-

117; Czemper: Initiativen im Stadtteil

Hainholz (wie Anm. 76), S. 202f.

lige Kinder. Außerdem förderte die AWO die Herausgabe einer Stadtteilzeitung.<sup>80</sup>

Während die Probleme in Hainholz trotz dieser Initiativen anhielten, wurden in Elmshorn verschiedene Planungsvorschläge zur Umgestaltung der Innenstadt diskutiert. Das Zentrum sollte an die Anforderungen einer modernen City angepasst und somit als möglichst attraktives Gegengewicht zu Hamburg etabliert werden. Erwünscht waren keineswegs bloß neue Einkaufsmöglichkeiten für die Bewohner von Elmshorn und die Bevölkerung aus dem Umland, sondern ein Kommunikationszentrum für sämtliche Bürger, also eine Innenstadt, in der "es sich nicht nur einkaufen, sondern auch leben läßt", wie es in einem Papier der Stadtverwaltung hieß. Zur Debatte standen die Schaffung von Cafés, Restaurants, einer Diskothek sowie der Bau einer Bowlingbahn. Dabei setzten die städtischen Gremien zu einem großen Teil auf die Eigeninitiative der Einwohner, ohne dass ein wirklich überzeugendes Konzept entstand.<sup>81</sup>

**Zusammenfassung.** Das schleswig-holsteinische Umland von Hamburg sollte keineswegs auf seine Funktion als Entlastungswohnort für die Großstadt reduziert werden. Vielmehr entwickelte sich dieses lange agrarisch strukturierte Gebiet vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg, im Zuge vielschichtiger Migrationsbewegungen, zu einer immer besser ausgestatteten Lebenswelt mit wachsendem Arbeitsplatzangebot. Auch zuvor waren Monokultur und dörfliche Eintönigkeit eher seltene Erscheinungen. Mit der Suburbanisierung, die einen grundlegenden Ausbau der Infrastruktur nach sich zog, entstanden etliche zusätzliche Versorgungs-, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, die speziell von der neu in das nördliche Umland der Hansestadt gezogenen Bevölkerung nicht bloß dankbar angenommen, sondern auch eingefordert wurden. Zum bloßen "Schlafzimmer von Hamburg" konnten die hiervon betroffenen suburbanen Gemeinwesen jedenfalls nur schwerlich abqualifiziert werden; an diesem Punkt setzten auch verschiedene Imagekampagnen an. Einerseits wurden die Qualitäten von "Suburbia" als ruhiger Wohnort "im Grünen" betont, andererseits – durchaus paradox – die Vorzüge der städtischen Peripherie als Industrie- und Gewerbestandort hervorgehoben.

Insgesamt ging die Diversifizierung der Raumstrukturen mit einer massiven Entagrarisierung einher und führte, wie hauptsächlich am Beispiel von Wentorf und dem Raum "Norderstedt" gezeigt, zu einem tief greifenden Wandel der Ortsbilder. Noch einschneidender veränderte sich die architektonische Gestalt von Elmshorn-Hainholz, wo eine monströse Trabantensiedlung errichtet wurde. Das mit der Endphase des Wiederaufbaus beträchtlich gestiegene Durchschnittseinkommen, die sich parallel dazu durchsetzende Automobilisierung und die erhebliche Ausweitung des individuellen Zeitbudgets ermöglichten weiten Teilen der Bevölkerung die Ausprägung eines stark ausdifferenzierten, nicht an einen bestimmten Raum gebundenen Lebensstils. Fortan ließen sich das Land- und Stadtleben

**80** Ebd.

**81** Stadtarchiv Elmshorn, G 7912.C.001: "...wir planen unsere Stadt...". Planungsvorschläge für die Innenstadt, vor 1980. (Privatarchiv Jürgen Burmester)

253

ohne gravierende Probleme miteinander kombinieren. Die gewachsene Mobilität hob jedoch nicht alle sozialen Hierarchien und Schichtgegensätze auf. Besonders die in einer suburbanen Gemeinde lebenden (Haus-)Frauen, die sogenannten "Grünen Witwen", die nicht auf einen familiären Zweitwagen zurückgreifen konnten, sowie Jugendliche und Senioren waren größtenteils auf die Konsumund sonstigen Angebote in ihrem möglicherweise sehr abgelegenen Wohnort angewiesen. Hierbei profitierten sie vom oben beschriebenen Strukturwandel und den damit verbundenen Verbesserungen des Lebensstandards. Allerdings blieben die Umlandgemeinden nach wie vor eng mit der Kernstadt Hamburg verflochten. Der suburbane Raum erlebte ab den fünfziger Jahren zwar einen Modernisierungsschub, erlangte jedoch keine völlige Unabhängigkeit. Charakteristisch wurden vielmehr ineinander verwobene Teilräume, die zusammen eine polyzentrische, funktional spezialisierte Metropolregion bildeten.

Mehr als nur "Schlafzimmer von Hamburg"