

Nutzung gestaltet Raum. Regionalhistorische Perspektiven zwischen Stormarn und Dänemark.

28./29. März 2014, Ahrensburg

Bericht von:

Karin Gröwer, Hamburg

E-Mail: <karin.groewer@gmx.de>

Die interdisziplinär angelegte, von der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, der Universität Hamburg und der Stadt Ahrensburg veranstaltete Gemeinschaftstagung beleuchtete aus politik-, sozial-, wirtschafts-, umwelt-, kultur- und mentalitätsgeschichtlicher Perspektive die Region Stormarn zwischen den Hansestädten Hamburg und Lübeck, die über Jahrhunderte im Spannungsfeld unterschiedlicher Herrschaftsansprüche und Einflusssphären lag.

ANGELA BEHRENS skizzierte geschichtliche Wendepunkte Ahrensburgs, das als Dorf Woldenhorn 1314 erstmals aktenkundig wurde und von 1327 bis 1567 zum Zisterzienserklster Reinfeld gehörte. Prägend sei Woldenhorns Zeit als Teil des Adeligen Gutes Ahrensburg gewesen, welches bis 1759 unter der Herrschaft der Familie Rantzau stand. Die Vermessung des Gutes im 18. Jahrhundert führte zur Neuvergabe der Nutzungsrechte an die Untertanen und zur Verdopplung der Abgaben. 1759 erwarb Heinrich Carl Schimmelmann das Gut, ließ in den 1760er-Jahren das Dorf Woldenhorn abreißen und in Form einer axialen, spätbarocken Anlage neu aufbauen, die bis heute das Bild der Ahrensburger Innenstadt prägt. Durch die Verkoppelung des Gutes strukturierte er die naturräumlichen Gegebenheiten neu und ersetzte die gemeinschaftliche Bestellung durch Einzelbewirtschaftung. Behrens betonte, das Dorf habe sich dadurch von einer Wirtschaftsgemeinschaft zur reinen Dorfgemeinschaft gewandelt, unter Individualisierung der Interessen der Bewohner. Ab dem 19. Jahrhundert banden der Chausseeausbau, ein Bahnhof an der neuen Eisenbahnstrecke Hamburg – Lübeck und seit 1923 zwei Haltestellen der Walddörferbahn die inzwischen „Ahrensburg“ genannte Landgemeinde stärker an die nahe Großstadt Hamburg an. Es entstanden ab 1892 durch die Niederlassung Hamburger Kaufleute das „Villenviertel“ und in den 1920er/30er-Jahren auf den Ländereien des aufgelösten Gutes neue Siedlungen für arbeitslose Kleinstsiedler aus Hamburg. Von Kriegsende bis zur Stadtwerdung 1949 brachten ausgebombte Hamburger, Flüchtlinge und Vertriebene Ahrensburg eine Verdoppelung der Einwohnerzahl. Die Lösung der kommunalen Probleme –

insbesondere Wohnungsnot und Arbeitsplatzmangel - erfolgte in den kommenden Jahrzehnten bereits im übergreifenden Rahmen der Regionalplanung.

GÜNTHER BOCK beleuchtete den Stormarner Raum während des Mittelalters in Hinblick auf Bevölkerung, Herrschaft und Ressourcennutzung. Die Siedlungsgebiete der ansässigen Untertanen im Hochmittelalter –sächsische Bevölkerung im Westen, slawische Polaben und Wagrier im Osten, daneben ethnische Übergangszonen – seien durch Wegenetze entlang der frühen Kirchen verbunden gewesen. Bei der Führungsschicht Nordelbiens dominierten bis 1106 das Herzogsgeschlecht der Billunger, im Stormarner Raum um 1240 vor allem die Herren von Barmstede. Die Etablierung der Grafen von Schauenburg sah Bock hier erst ab 1286/88. Für das 12./13. Jahrhundert beschrieb er die Abholzung des Grenzwaldes zwischen den stormarnschen Altsiedlungen und den slawischen Siedlungsgebieten, die Vergrößerung der Anbauflächen, das herrschaftlich geförderte Anlegen von Rodungsdörfern mit neuen regionalen Wegeverbindungen. Die Diversivität der Anbaufrüchte sei zunehmend Getreide-Monokulturen gewichen, was eine Erschöpfung und zunehmende Erosion der Böden nach sich gezogen habe. Bock konstatierte daher eine „massive Überschreitung des Kapazitätsrahmens“. Um 1313 mündete dies wie in weiten Teilen Europas in einer großen Hungersnot. Im 14. Jahrhundert fielen zahlreiche Siedlungen wüst, Herrschaftssitze wurden verlagert. 1327 gab Graf Johann III. von Holstein-Plön die Burg Arnesvelde zugunsten von Trittau auf; die Dörfer Woldenhorn, Ahrensfelde und Meilsdorf wechselten im Tausch in den Besitz des Zisterzienserklosters Reinfeld.

MARTIN SCHRÖTER ging in seinem Beitrag der Frage nach, wie die Zisterzienser des Klosters Reinfeld den ihnen 1327 durch Tausch übertragenen Raum der ehemaligen Vogtei Woldenhorn nutzen. Im Rahmen der „domaine bipartite“ wurde ein Teil des Bodens durch Laienbrüder bestellt, die dort auf einem klösterlichen Großhof, einer Grangie, siedelten. Die Lage der damals ungefähr drei Hufen umfassenden Grangie Woldenhorn verortete Schröter anhand von Flurkarten des 18. Jahrhunderts südlich der heutigen Straße Am Aalfang, wo zuvor vermutlich Flächen eines Herrenhofes der Ministerialen der landesherrlichen Burg Arnesvelde lagen. Als Nutztiere seien auf der Grangie Rinder, Schweine und Schafe gehalten und deren Produkte vor Ort und in Reinfeld konsumiert und verarbeitet worden. Auf halber Strecke zwischen Kloster Reinfeld und seinen Besitzungen in und bei Hamburg gelegen habe der Hof reisenden Mönchen zugleich als Pferdewechsel- und Raststation gedient. Vermutlich übernahmen die Mönche von der Kapelle der Grangie aus auch die seelsorgerische Betreuung

der von den Zisterziensern abhängigen Bauern der umliegenden Dörfer. Peter Rantzaus habe somit 1594 mit dem Bau der Schlosskirche und der Gründung eines neuen Kirchspiels an eine alte Tradition angeknüpft.

OLIVER AUGER unterzog die erste geografisch-historische Landeskunde Schleswig-Holsteins, Heinrich Rantzaus „Neue Beschreibung der Kimbrischen Halbinsel“ von 1597 einer auf den damaligen Stormarer Raum – Rantzaus Heimatregion– fokussierten Betrachtung. Als Leitmotiv arbeitete Auger die „Omnipräsenz des Wassers“ heraus, das in Form der Flüsse, des Meeres und der die Marschen durchziehenden Wasserläufe aus Rantzaus Sicht Landschaft und Wirtschaft der Region prägte und die Lage der Orte bestimmte. Geografisch habe Rantzaus die Ausdehnung Stormarns eingegrenzt, indem er es – entlang von Städten, Dörfern und Burgen als Stationen – wie auf einer Inspektion quasi umreist habe. Dabei vermerkte er für zahlreiche wichtige Orte konkrete Auskünfte zu Bauwerken und Institutionen, Infrastruktur und Wirtschaftszweigen. Die über das Wasser vermittelten Handelsbeziehungen hätten sich für Rantzaus auch in einer kulturellen Beeinflussung der Region und einer ansatzweise weltoffenen Mentalität ihrer Bewohner niedergeschlagen. Anhand der Beschreibung zahlreicher Befestigungen und Burgen verdeutlichte Rantzaus die Wehrhaftigkeit, mit der der Raum auf Bedrohungen von außen reagierte. Auch zwei Adeligen Gütern, darunter Ahrensburg, räumte er einen besonderen Platz ein. Rantzaus habe stets auch die Hinterlassenschaften seines eigenen Wirkens und die seiner uradligen Familie hervorgehoben, die „im Stormarn des 16. Jahrhunderts überall präsent“ gewesen sei.

Für das späte Mittelalter unterzog STEFANIE RÜTHER Formen und Intentionen des Zugriffs der Hansestädte auf das Umland einer neuen Bewertung. Diese hansische Territorialpolitik sei nicht so sehr auf Wahrung des Land- und Seefriedens, Erweiterung des Lebensraumes oder Sicherung der Handelswege ausgerichtet gewesen als vielmehr auf eine Ausdehnung ihrer Herrschaftsansprüche und die Nutzung der Ressourcen des Umlandes. Dazu hätten sich die beiden Hansestädte des Erwerbs von Landgütern durch Ratsmitglieder bedient, aber auch gewaltsamer Übergriffe zur Aneignung adeliger Burgen und Häuser. Die Vereinnahmung von Grundbesitz im Umland verschaffte den Hansestädten dort die Gerichts-, Zoll- und Steuerhoheit, den Zugriff auf materielle Ressourcen wie Holz und Getreide sowie die Abgaben, Dienste und Gefolgschaft der dortigen Untertanen. Hiermit seien sie in direkte Konkurrenz zu norddeutschen Adelshäusern getreten, die diesen königsfernen Raum als eigene Herrschafts- und Einflussbereiche untereinander aushandelten. Die Präsenz der Stadt

im Umland habe durch die städtischen Akteure eine unterschiedliche, zwischen Störung und Ordnung tendierende Bewertung erfahren, was Rüther unter dem Begriff der „Versicherheitlichung“ fasste. Allianzen und Landfriedensverträge deutete sie als Medium, um ein Bedrohungspotential zu benennen und die zur Sicherung erforderlichen Mittel festzuschreiben. Insofern stünden diese durchaus im Rahmen einer aktiven Bündnis- und Kriegspolitik.

FRANKLIN KOPITZSCH spürte der Aufklärung im ländlichen Raum zwischen Hamburg und Lübeck nach. Von Altona, dem Zentrum der Aufklärung in Schleswig-Holstein, und anderen Städten aus hätten sich Wissen und Ideen der Aufklärung durch Vereinigungen, Sozietäten und deren Medien in die Region hinein verbreitet. Im Subskribentenverzeichnis der aufklärerischen, seit 1787 erschienenen Schleswig-Holsteinischen Provinzialberichte identifizierte Kopitzsch zahlreiche Funktionsträger aus dem ländlichen Umland. Als Protagonisten der Bewegung im Raum Stormarn und Lauenburg hob er Amtmänner mit ihren Freundes- und Gesprächskreisen hervor, Gutsverwalter, einzelne Gutsherren, Pastoren, Lehrer, Ärzte und Anwälte, die Aufklärungsprozesse förderten oder initiierten: Es erschienen Schriften für einen volksnäheren Religionsunterricht, Ansätze zu Reformen im Armenwesen, zur medizinischen Volksaufklärung, zur Verbesserung des Schulwesens. Man diskutierte die Einführung neuer Feldfrüchte und Anbaumethoden, die Verkoppelung des Landes sowie die Förderung von Hausfleiß, Industriösität und Gewerbetätigkeit. Im ländlichen Raum entstanden aufklärerisch geprägte Sozietäten, die dort unter anderem Anstöße zur Gründung der ersten Sparkassen gaben. Da das Nachwirken der Aufklärung in dieser Region bis in die 1820er/30er-Jahre andauerte, plädierte Kopitzsch dafür, ihre bisherige Periodisierung für den ländlichen Raum nicht 1800 enden zu lassen, sondern von 1780 bis 1830 zu fassen.

STEEN BO FRANDSEN untersuchte das Verhältnis der Nachbarregionen Schleswig-Holstein und Dänemark, das seit dem Bruch infolge des Deutsch-Dänischen Krieges 1864 als nationaler Gegensatz gesehen wird. Frandsen bezeichnete diesen Blick als „nachrationalisierte Geschichtserzählung“, durch nationalistische Bestrebungen von Politik und Geschichtsschreibung nach 1864 auf beiden Seiten konstruiert. Tatsächlich hätten Schleswig-Holsteiner und Dänen seit dem Vertrag von Ripen 1460 eine rund 400-jährige gemeinsame Geschichte im Dänischen Gesamtstaat durchlebt, der die spätere nationalstaatliche Vorstellungswelt fremd gewesen sei. Statt eindeutiger Kategorien und Zuordnungen habe es fließende Übergänge gegeben. Viele schleswiger und holsteiner Staatsangestellte hätten ihre

Ausbildung in Kopenhagen erhalten bzw. arbeiteten dort in der Zentralverwaltung. Als „Durchgangsland für neue Gedanken“ habe Holstein durch seine Verbundenheit mit der deutschen Kultur für das Dänische Königreich befruchtend gewirkt. Die sprachlichen Unterschiede schätzte Frandsen kleiner ein als in den späteren standardisierten Nationalsprachen, im politischen und Verwaltungsbereich existierten vielfach beide Sprachen nebeneinander. Der holsteinische Adel war wirtschaftlich und durch Familienbeziehungen eng mit Dänemark verbunden. Durch seine topografische Lage besaß Holstein strategische Bedeutung für den Gesamtstaat. Diese vielfältigen, nach 1864 negierten Verbindungen und Verflechtungen gelte es auf beiden Seiten wieder stärker ins Bewusstsein zu rufen.

Am Beispiel der Burg Trittau skizzierte FREDERIC ZANGEL die Bedeutung von Burgen in der Region Stormarn. Die Hansestädte Hamburg und Lübeck, der jeweilige Landesherr und der niedere Adels nutzten sie als Stützpunkte zur Kontrolle des Raumes, zur Wegesicherung und zur Generierung von Zolleinnahmen. Burg Trittau sei bereits 1326 durch den Schauenburger Grafen Johann III. von Plön errichtet worden. Als Zentrum der Vogtei Trittau stieg sie im 14. Jahrhundert zu einem Verwaltungsschwerpunkt im Stormarer Raum auf und schützte die Routen für Personenverkehr und Warentransporte gegen Übergriffe des niederen Adels. Auch das ab 1457 quellenmäßig belegte Zollrecht machte die Burg Trittau zu einem begehrten Standort. Damit wurde die Burg laut Zangel zu einem Kristallisationspunkt, in dem widerstreitende Interessen des Landesherrn und der Hansestadt Lübeck aufeinander trafen. Die Kontroversen habe man meist auf dem Verhandlungswege ausgetragen, wobei man konträr mit der Wegeführung und den Zolleinnahmen argumentierte. Die ökonomische Bedeutung - Mitte des 16. Jahrhunderts machten die Zollgelder der Burg ein Fünftel der Gesamteinnahmen des Amtes Trittau aus - blieb ebenso wie die sichernde Aufgabe auch nach dem Ausbau der Burg zum Schloss in den 1580er-Jahren erhalten.

KLAUS SCHLOTTAU widmete sich in seinem umwelthistorischen Beitrag den Veränderungen des südholsteinischen Raumes im 16. bis 18. Jahrhundert infolge der landwirtschaftlichen und gewerblichen Ressourcennutzung. Als spätmittelalterlichen, von gemeinschaftlich genutztem Acker- und Weideland umgebenen und durch dichte Wälder voneinander abgegrenzten Siedlungsinseln sei durch Rodungen, Verbiss auf den Waldweiden und eine Verheidung der Böden die „offene Landschaft“ ohne Begrenzungen am Horizont entstanden, die als charakteristisch für das 17./frühe 18. Jahrhunderts gilt. An einem mikroökonomischen Exempel verdeutlichte Schlottau das „labile Gleichgewicht“ zwischen

dem notwendigen Viehbestand und dem Ertrag der Ackerflächen, das die Ausdehnung der bewirtschafteten Ländereien bestimmte und eine Einhegung überflüssig gemacht habe. Scheidegräben der Gemarkungen seien dann die ersten sichtbaren Grenzen in der offenen Landschaft gewesen. Im 18. Jahrhundert facettierte Flurbereinigung und Verkoppelung mit Knicks, Hecken und Wegen zunehmend das Gelände. In der frühen Neuzeit gestalteten auch die zahlreichen gewerblichen Wassermühlen durch ihre funktionalen Außenanlagen – Wasserläufe, Wehre, Teiche – die Szenerie Stormarns. Obwohl die meisten dieser Gewerbemühlen im 19. Jahrhundert aufgrund von Absenkungen des Grundwasserspiegels und Verlandungen den Betrieb einstellten, sind die durch die Mühlen hervorgerufenen Landschaftsveränderungen vielfach bis heute sichtbar.

SYLVIA NECKER beleuchtete für Stormarn einen Teilbereich ihres laufenden Forschungsprojekts zur Autobahn A 24 zwischen Hamburg und Berlin. Eröffnet 1982 als letzte Transitstrecke, quert sie den Kreis Stormarn im Südosten. Die Autobahn begriff Necker als spezifischen Raum, im welchem – abhängig von politischen Rahmenbedingungen und zeitgenössischen Planungen – besondere Erfahrungen und Aneignungen möglich seien. Eines ihrer Projektziele sei die genaue Rekonstruktion der Baugeschichte. So habe man auch in Stormarn auf die teilweise bereits vorhandene Trassierung der Reichsautobahn und einzelne Straßenbauwerke aus den 1930er-Jahren zurückgreifen können. Weitere Aspekte seien unter anderem Verzögerungen auf BRD-Seite durch Proteste von Umweltaktivisten, der Zugriff der DDR-Autobahnkombinate auf westliche Materiallieferungen sowie Stasi-Auflagen für Mitarbeiter der DDR-Bautrupps. Ein mentalitätsgeschichtlicher, auf narrativen Quellen basierender Untersuchungsbereich drehe sich um Erfahrungen mit der neuen Autobahn. Dabei kristallisierten sich mehrere „neuralgische Punkte“ heraus: die Grenzübergangsstelle Zarrentin/Gudow (Kreis Hzgt. Lauenburg) als „Angstort“ der westdeutschen Reisenden, die Strecke mit ihrem Tempolimit sowie die Raststätten als streng überwachte Haltepunkte und Kontaktgelegenheit zu DDR-Bürgern. Abschließend stellte Necker die These auf, dass sich die A24 in den 1980er/90er-Jahren von einem Grenz- und Überwachungsraum zu einem Wirtschafts- und Erlebnisraum gewandelt habe.

Die Kämpfe um Eingemeindungen zur Hansestadt Hamburg von 1910 bis 1937 zeichnete DIRK SCHUBERT nach. Bebauungsmäßig waren Hamburg, Altona, Wandsbek, Harburg bereits vor dem Ersten Weltkrieg zusammengewachsen, besaßen jedoch noch keine gemeinsame Raumplanung. Zudem musste Hamburg stets mit Preußen über den Erwerb von

Hafenerweiterungsflächen verhandeln. Kurzzeitig sei nach dem Ersten Weltkrieg die Zusammenfassung des Mündungsbereichs der Elbe zu einem neuen Territorium Niederelbe erwogen worden. Hamburgs Baudirektor Fritz Schumacher schlug dagegen 1919 eine kleinere Variante für die Hansestadt vor, unter Einbeziehung von Altona, Wandsbek, Teilen von Stormarn und Harburg. Schubert stellte Schumachers taktische Argumentation heraus, die statt einer zusätzlichen Landesverwaltung nur das Notwendige für die direkte Stadt- und Hafententwicklung betonte. Zur Verdeutlichung entwickelte Schumacher sein Fächermodell, mit welchem er die Entwicklung unter Berücksichtigung topografischer und verkehrstechnischer Gegebenheiten organisch ins Umland zu lenken und Wildwuchs vorzubeugen beabsichtigte. 1927 agierte Preußen gegenteilig, als es durch Eingemeindungen neue, Hamburg einkesselnde Großgemeinden in Harburg, Altona und Wandsbek schuf. Der anschließend ins Leben gerufene Hamburg-Preußische Landesplanungsausschuss habe das Gebiet zwar systematisch-wissenschaftlich untersucht und Planungsziele formuliert, jedoch keine Kompetenzen zur Umsetzung besessen. Schumachers Argumentation für eine Stadterweiterung Hamburgs wiederum sei durch schrumpfende Einwohnerzahlen obsolet geworden. Das schließlich 1937 durch die Nationalsozialisten zentralistisch geschaffene Groß-Hamburg-Gesetz habe auf die geleisteten planerischen Vorarbeiten keinerlei Bezug genommen.

NORBERT FISCHER verfolgte aus Stormarer Perspektive die weitere landesplanerische Entwicklung hin zur Metropolregion Hamburg. Das Groß-Hamburg-Gesetz hatte für den Nachbarkreis bedeutsame Gebietsabtrennungen gebracht, einhergehend mit einer Halbierung seiner Einwohnerzahl und großen gewerblich-industriellen Verlusten. Die nun hauptsächlich agrarische-kleinstädtische Region musste sich strukturell neu positionieren. In den folgenden Jahrzehnten entwickelte sie sich zu einer „gewerblich-industriell geprägten Verdichtungszone als Patchwork-Landschaft“. Als Katalysatoren dieses Strukturwandels arbeitete Fischer Industriesuburbanisierung und Raumplanung heraus, geleitet durch Fritz Schumachers Entwicklungskonzept und die Konzeptionen des Gemeinsamen Landesplanungsrats Hamburg/Schleswig-Holstein. Eine gezielte Unternehmensansiedlung und die Verdichtung der Wohnbebauung entlang der Entwicklungsachsen ging in den 1960er-Jahren in mehreren Hamburger Umlandkommunen mit der Zerstörung historisch gewachsener Strukturen und einer „uniformen Modernisierung“ mit künstlicher City-Bildung einher. Naturschutz- und Naherholungsgebieten, Denkmalschutz und einer „Historisierung ländlicher Lebenswelten“ schrieb Fischer eine kompensatorische Funktion zu den seit den 1980er-Jahren erkennbar

gewordenen negativen Folgen der Suburbanisierung zu. Der axiale Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erfolgte bereits seit den 1990er-Jahren unter der Perspektive der Metropolregion Hamburg.

ANDREAS OBERSTEG vermittelte Einblicke in für Stormarn relevante aktuelle Debatten um grenzüberschreitende Kooperationen. Vorbildcharakter besitze die Öresundregion im schwedisch-dänischen Grenzraum, die einen starken Bevölkerungsanstieg und wirtschaftlichen Aufschwung insbesondere in den städtischen Räumen Kopenhagen und Malmö verzeichnete. Ähnlich positive Auswirkungen erhoffe man sich für Schleswig-Holstein von einer künftigen festen Fehmarnbeltquerung, die eine stärkere Verschränkung der Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen und eine Entwicklung des Zwischenraumes erreichen solle. Mittlerweile schätze man jedoch die Potenziale der Fehmarnbeltregion sehr unterschiedlich ein, als Profiteure würden die beiden Großstadtregionen erwartet, wogegen die ländlichen Räume nur punktuell gewinnen könnten. Um dem Gefälle bei der Stadt-Land-Entwicklung in den verschiedenen Planungsräumen gegenzusteuern, initiierten Bundespolitik und Länderregierungen überregionale Kooperations- und Verantwortungsgemeinschaften. Als Gegengewicht zur umfassenden Ebene Metropolregion Hamburg seien inzwischen auch praktikablere, kleinere planerische Unterebenen entstanden. Abschließend warf Obersteg einen kurzen Blick auf die Europäische Union, die das Thema Stadt-Land-Beziehungen bereits seit 1999 in mehreren Entwicklungsprogrammen aufgegriffen habe, so mit Initiativen zu Land-Stadt-Partnerschaften auf europäischer Ebene und neuen Förderinstrumenten.

Tagungsübersicht:

Einführungsvortrag:

Angela Behrens (Ahrensburg), Nutzung gestaltet Raum – Aspekte der 700jährigen Geschichte Ahrensburgs.

Sektion 1: Landschaft, Nutzung und Raum

Günther Bock (Großhansdorf), Stormarn im Mittelalter. Bevölkerung, Herrschaft und Ressourcennutzung.

Martin Schröter (Hamburg), Kloster Reinfeld. Die Vogtei Woldenhorn im Rahmen der Klosterwirtschaft.

Oliver Auge (Kiel), Heinrich Rantzaus Neue Beschreibung der Kimbrischen Halbinsel von 1597 und ihre Aussagen zu Kultur, Mentalität und Raumverständnis der Region Stormarn.

Sektion 2: Grenzen und Entgrenzung

Stefanie Rüther (Göttingen), Übergriffe der Hansestädte auf Ressourcen des Umlandes im Mittelalter.

Franklin Kopitzsch (Hamburg), Aufklärung auf dem Lande. Zwischenbericht von einer Spurensuche zwischen Hamburg und Lübeck.

Stehen Bo Frandsen (Sønderborg), Das deutsche Ende Dänemarks?

Sektion 3: Erschließung und Neuordnung der Region

Frederic Zangel (Kiel), Burgen und ihre Bedeutung für den Handels- und Personenverkehr Stormarn in Mittelalter und früher Neuzeit. Das Beispiel Tritttau.

Klaus Schlottau (Hamburg), Ackerbau, Viehzucht und Mühlengewerbe als raumprägende Faktoren im Stormarn der Frühen Neuzeit.

Sylvia Necker (Kiel), Von der Autobahn links liegen gelassen. Das Zonenrandgebiet Stormarn und der Bau der A24 während der deutsch-deutschen Teilung.

Sektion 4: Infrastruktur und Raumplanung

Dirk Schubert (Hamburg), „Großstadtimperialismus?“ – Eingemeindungskämpfe zwischen der preußischen Provinz Schleswig-Holstein und Hamburg vom Ersten Weltkrieg bis zum Groß-Hamburg-Gesetz.

Norbert Fischer (Hamburg), Vom Achsenkonzept zur Metropolregion Hamburg. Raumplanung seit dem Groß-Hamburg-Gesetz und ihre Folgen für Stormarn.

Andreas Obersteg (Hamburg), Hamburg – Stormarn – Kopenhagen. Die Metropolregion Öresund in grenzüberschreitender Kooperation.